



Noviembre 2009

SOBRE LA HISTORIA JURÍDICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO EN SU DIMENSIÓN TRANSNACIONAL¹

María Encarnación Gómez Rojo
megomez@uma.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Gómez Rojo, M.E.: *Sobre la historia jurídica de la Asociación Española de Derecho Marítimo en su dimensión transnacional*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, noviembre 2009. www.eumed.net/rev/cccss/06/megr.htm

Tras lo ya escrito sobre esta Asociación en esta misma sede², 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 unificadoras³, que tienen como primer paso la codificación de la legislación marítima nacional de cada país

¹ La presente colaboración ha sido realizada en el seno del proyecto titulado *La contratación turística electrónica multilingüe como mediación intercultural: aspectos legales, traductológicos y terminológicos* (Ref. nº HUM-892, 2006-2009). Proyecto de Excelencia, Junta de Andalucía).

² Vid. 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, 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

³ Se pueden consultar, entre otros muchos, Paola Ivaldi, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990.

que, aunque inspirada en el Derecho marítimo medieval de carácter consuetudinario⁴, debe reflejar también las diferentes tradiciones 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 internacionalmente⁵. 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 fin⁶. 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 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)⁷, ni la de la Organización de las Naciones Unidas para

⁴ 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 XVIIIe 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 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 XVIIe 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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

la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL)⁸, que ha culminado en varios acuerdos internacionales⁹, he decidido 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 documentalmente de poner de manifiesto, de la Asociación Española de Derecho Marítimo -en cuyo organigrama en la actualidad, bajo la Presidencia del considerado por muchos príncipe de los maritimistas españoles, Ignacio Arroyo Martínez, se encuentran 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, siendo 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 Menéndez, Manuel Olivencia Ruiz, Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, Fernando Sánchez Calero, además cuenta con 187 miembros individuales y 32 colectivos- como miembro de la

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 esta área, la UNCTAD creó un Subcomité de Legislación Internacional Marítima que trabaja en constante relación con la UNCITRAL y el CMI.

⁸ Se obtienen respuestas en www.unictral.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.

⁹ Como consecuencia del trabajo de éstos 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. Establece 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, 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.

misma, al Comité Marítimo Internacional (CMI)¹⁰, 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 «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 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»¹¹, siendo los principales órganos del CMI, la Asamblea, el Consejo Ejecutivo¹² y el Consejo de Administración¹³. 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 Derechos Especiales de Giro (DEG)¹⁴ para fijar los límites

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² En la actualidad el Consejo Ejecutivo del CMI está integrado por Karl-Johan Gobrii (Singapur), Jean-Serge Rohart (Francia), Justice Johanne Gauthier (Canadá), Stuart Hetherington (Australia), Nigel Frawley (Canadá), Wim Franssen (Bélgica), Benoît Goemans (Bélgica), Christopher O. Davis (USA), 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 aparece presidido por Francesco Berlingieri (Italia) seguido de Patrick J. S. Griggs (Inglaterra). En cuanto a los vicepresidentes de Honor aparecen 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).

¹³ Art. 4 del Estatuto del Comité Marítimo Internacional de 1981 que consulto en Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, p. 130.

¹⁴ 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

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 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 proyectos¹⁵.

Ya en la conferencia del primer siglo de vida del CMI celebrada en Amberes en 1997, se analizó el futuro del CMI, llegándose 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

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 60 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.

¹⁵ «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).

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 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 a la intervención internacional de la Asociación Española de Derecho Marítimo¹⁶ en la resolución de cuestionarios enviados por el CMI, se observa que a principios de 1989 José María Alcántara¹⁷ 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 contestar¹⁸, en relación a 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

¹⁶ Extraigo, de la totalidad de la documentación de la Asociación Española de Derecho Marítimo que he podido consultar, la que he considerado más significativa, descartando -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.

¹⁷ 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*, nº 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, nº 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*, nº 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, nº 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, nº 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.

¹⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto de 31 de enero de 1989.

recordaba la existencia de trabajos en curso sobre la distribución 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)¹⁹ y Protocolo al Convenio de Atenas de 1974 sobre el transporte por mar de pasajeros (Londres, 19 de noviembre de 1976)²⁰, 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 Berlingieri²¹, 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 tratase²². 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 de Derecho Marítimo²³, apareciendo 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 Derecho aeronáutico, que ha sido profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad McGill.

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 a celebrar el viernes 7 de abril en la que se trataron los siguientes asuntos: 1) designación de candidatos, es decir, Asociaciones miembros y Miembros Titulares a título particular; 2) elección de un miembro para el Consejo ejecutivo; 3) XXXIV Conferencia Internacional del CMI a celebrar en París en 1990 (agenda y

¹⁹ De aplicación efectiva desde el 28 de abril de 1987. Consulto Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. 3, pp. 2181-2198.

²⁰ 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.

²¹ Francesco Berlingieri es un abogado maritimista italiano con despacho en Génova. Ha desempeñado 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, ostentando en la actualidad la presidencia de Honor de esta institución y siendo también 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*.

²² Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²³ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

organización de la citada Conferencia); 4) Fijación de la fecha de la asamblea ordinaria del CMI en 1990; 5) 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 varios²⁴. Precisamente en relación al transfer electrónico de derechos de bienes en tránsito, el Presidente del CMI envió circular a Goñi fechada 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 asistentes²⁵.

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 Tricot²⁶.

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 Internacional²⁷, llamada en aquel tiempo Organización

²⁴ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁵ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁶ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁷ 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

Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) cambiando a su nombre actual en 1982. La presencia de otras organizaciones intergubernamentales marítimas, principalmente la OMI y otras nacidas al amparo de las Naciones Unidas²⁸, hizo perder protagonismo a otras organizaciones no gubernamentales y en especial al CMI²⁹, 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 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

(SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG). [<http://www.imo.org> (consulta *on line*)].

²⁸ 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. Más reciente es 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.

²⁹ 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, nº 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, nº 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.

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, estableciendo 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 2003³⁰ y 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. La Asamblea de la OMI es el órgano máximo de gobierno de esta organización especializada de Naciones Unidas para asuntos marítimos y se reúne ordinariamente cada dos años, estando integrada por todos los Estados Miembros de la OMI y señalándose, entre sus funciones, 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 prestando 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 Refugio³¹, 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 producir³², 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

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

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

³² Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

transporte de hidrocarburos pesados, según las propuestas que fueron presentadas por los Estados Miembros de la Unión Europea tras el accidente del “Prestige”, siendo apoyadas claramente por la representación española.

En relación a 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 Mar³³ (más tarde, marítimo). Se trataba de formalizar solemnemente el acuerdo fundacional del Instituto y poner las bases de su funcionamiento y de la labor a realizar 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 iberoamericano, 8) formulario en castellano y traducciones, 9) Historia: recuperación de documentos marítimos mercantiles en el Archivo de Indias y otros y, 10) asuntos relacionados con el Boletín y otras publicaciones del Instituto³⁴.

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

³³ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

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

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 -en la actualidad, entre el 8 y el 11 de noviembre de 2009, se está llevando 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, siendo en la actualidad el IIDM 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 Mar³⁵ surgiendo, al año siguiente, un proyecto de colaboración entre la Asociación Española de Derecho Marítimo y el propio IIDM³⁶ para la difusión de sus objetivos entre los juristas y profesionales del sector marítimo.

A nivel 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 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, siendo 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

³⁵ 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).

³⁶ 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).

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).