



Mayo 2009

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

Patricia Zambrana Moral
pzambrana@uma.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Zambrana Moral, P.: *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

La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) 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. La

¹ El Comité 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 difícil situación económica por la que atravesaba, en un determinado momento, la AEDM obligaría incluso 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 AEDM participación en sus actividades, información y derechos en todo lo que hacían. En el supuesto de que la AEDM 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

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, destacando 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 actividades más recientes de la AEDM, 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 dos publicaciones más.

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 AEDM quedara arrinconada, por lo que propuso una colaboración inteligente. Además, las relaciones de los miembros de la AEDM 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 celebrada el 7 de octubre de 2004, *de qua vid.* Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

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 AEDM 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 AEDM 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 AEDM, siendo el entonces vicepresidente de la misma, Raul González Hevia, el encargado de elaborar y de remitir la contestación al CMI².

En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM 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 AEDM³. Más adelante, propuso que la Secretaria General, Soledad García-Mauriño colaborase con Giménez de la Cuadra a fin de 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 al 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 AEDM («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

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).

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).

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 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 AEDM 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 AEDM para que manifestase su opinión en torno al Protocolo al Convenio de Atenas⁹, sobre la necesidad de modificar los Convenios Internacionales CLC 1992 e IOPCF 1992¹⁰ y sobre el

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).

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 AEDM 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 AEDM que emitiese los oportunos comentarios sobre el texto del Protocolo para hacer las observaciones pertinentes en la 83ª sesión del Comité Jurídico (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación). El 30 de marzo de 2001, Guérez Roig enviaría a la AEDM 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 responsabilidad y del seguro obligatorio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

¹⁰ Se creó un grupo de trabajo para estudiar la necesidad de modificar estos convenios donde se analizaría el régimen internacional de indemnización en base a los documentos presentados por la delegación de Italia, de la República de Corea, de Francia y de Irlanda y

Convenio sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos¹¹.

En otra ocasión, la Subsecretaría de la Dirección General de la Marina Mercante solicitó la opinión de la AEDM, sobre el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989¹².

Más adelante, la Dirección General de la Marina Mercante solicitó los comentarios de la AEDM 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 refugio¹³.

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.

La AEDM siempre ha tratado de estar al corriente de las diferentes iniciativas parlamentarias sobre la actualización de la legislación marítima española. En este sentido, Ricardo Gatzagaetxebarria Bastida, Senador del Partido Nacionalista Vasco, remitiría el 12 de diciembre de 2000 al Presidente de la AEDM, José María Alcántara, una serie de documentos relacionados con unas iniciativas parlamentarias realizadas por él mismo en torno a dicha actualización¹⁴. Entre ellos, se encontraba el texto de interpelación parlamentaria sobre la política a desarrollar por el Gobierno en relación a 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

remitidos a la AEDM 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).

¹¹ 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 AEDM 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 AEDM, José María Alcántara, de cumplimentar los cuestionarios del resto de materias.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación.

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 marítima¹⁵. Asimismo, el senador remitía a la AEDM 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, 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 a 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»¹⁶. 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, siendo 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 de los

¹⁵ BOCG, Senado, Serie I, núm. 91, de 13 de noviembre de 2000, pp. 13-14.

¹⁶ 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).

trabajos, pese a que afirmaba que se encontraban ya muy avanzados¹⁷. 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 tráfico¹⁸.

La AEDM también recibiría de Gatzagaetxebarria el texto de la moción concreta presentada (y más tarde aprobada) por su Grupo Parlamentario proponiendo que el Senado instase al Gobierno a que presentase a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de actualización de legislación marítima española, señalando como prioritarios los siguientes ámbitos: los contratos de construcción de buques, el seguro marítimo, la responsabilidad derivada de accidentes de 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 buques¹⁹. 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 AEDM 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

¹⁷ 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)

¹⁸ 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». 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.

¹⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación.

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 modelo seguido por Italia, Argentina, Suecia, Finlandia, Noruega y Dinamarca²⁰. Esta moción recibió una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, que sería aceptada por Gatzagaetxebarría y por los restantes Grupos Parlamentario, 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 calidad²¹. 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 abstención²².

Con el fin de incrementar el protagonismo de la AEDM 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 AEDM 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

²⁰ Ver al defensa de la moción por Gatzagaetzabarría en Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, pp. 1068-1069.

²¹ Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, pp. 1069-1070.

²² Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, p. 1073.

que España había tomado la iniciativa en Europa y tendría un mayor peso y protagonismo²³. 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 Henares²⁴.

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)²⁵. 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 AEDM acordó constituir una Comisión de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Multimodal e invitar a todos socios interesados a participar en ella²⁶. El primer

²³ 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)].

²⁴ 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 AEDM 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).

²⁵ En aquel momento coexistían diversos convenios internacionales que abordaban de algún modo el transporte multimodal: CMR, COTIF, CV VARSOVIA, MONTREAL 99, etc. La problemática se encontraba en la fase marítima. Por su parte, el CMI había elaborado documentos previos, sobre los que la AEDM debía pronunciarse y preparar el camino a nivel español, instando 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).

²⁶ 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,

objetivo de esta Comisión era elaborar un documento de comentarios y sugerencias en base al 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 agilizando el proyecto. La Comisión estaba presidida por el propio Presidente de la AEDM, José María Alcántara. Las reuniones se celebrarían en la sede de la AEDM, 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 Henares²⁷. El 7 de Febrero de 2001, a las 17.30 horas, se convocó, en la sede de la AEDM, una reunión constitutiva y preparatoria del Comité de Transporte Multimodal. Asistieron Fernando Aceitón, José M^a 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 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 al 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 Henares²⁸. La siguiente reunión tuvo lugar el 28 de febrero²⁹. En ella se informó de lo acordado en Singapur, se fijó la lista de áreas a 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 competencia³⁰. En cuanto al

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).

²⁷ 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).

²⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁹ 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.

³⁰ Nota informativa de la reunión de Comité de Transporte Multimodal de la AEDM de 7 de febrero de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

modus operandi de este Comité, el enfoque radicaba en trabajar en base a 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 AEDM. La principal preocupación era la calidad del trabajo, la futura regulación y, sobre todo, romper con el predominio anglosajón (teniendo en cuenta que el texto que serviría como base de trabajo estaba redactado por ingleses), buscando la cercanía y aproximación al Derecho Civil. En cualquier caso, no había duda de que era necesaria una regulación internacional uniforme, pero dejando 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 internacional³¹. 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*”³². 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*”³³. Respecto a las definiciones, se propuso la revisión de los siguientes términos: *Contract of carriage*³⁴, *Carrier*³⁵, *Transport document*, *Goods*³⁶, *Container*³⁷ e *In writing*³⁸. En cuanto al capítulo 2

³¹ Documento “Modus operandi del Comité de Transporte Multimodal de la AEDM” (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

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

³³ 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 AEDM a los miembros del Comité convocando la reunión a celebrar el 10 de mayo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. Lo mismo comunicaría María Eugenia Parra, Vicesecretaria de la AEDM, 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).

³⁴ Se pospuso su discusión para la próxima reunión ante la complejidad de la definición (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³⁵ 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 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).

³⁶ 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.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

(*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 necesario³⁹. Finalmente, en cuanto al capítulo 3 (*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 realizasen las operaciones de carga, descarga, etc. Lógicamente, la responsabilidad en ese caso 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 diligencia⁴⁰. 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 anterior⁴¹. En la cita 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 mismo⁴². 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 anterior⁴³.

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

³⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁴⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁴¹ Copia del Fax fechado el 8 de junio de 2001 y remitido por la AEDM a los miembros del Comité convocando la reunión a celebrar el 13 de junio (Archivo de la Asociación 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.

⁴² Copia del Fax fechado el 22 de junio de 2001 y remitido por la AEDM a los miembros del Comité convocando la reunión a celebrar el 26 de junio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴³ Copia del Fax fechado el 18 de julio de 2001 y remitido por la AEDM a los miembros del Comité convocando la reunión a celebrar el 25 de julio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

multimodal, aportando la perspectiva científica española que buscaba la aproximación entre el Derecho Civil y el *Common Law* superando 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 internacional⁴⁴. Se programaría para los días 24 y 25 de septiembre de 2001 y el tema sería la Regulación de los Transportes Marítimo y Multimodal en el ámbito de los países de Derecho Civil⁴⁵. 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 Illescas⁴⁶ y José Luis Gabaldón,

⁴⁴ Texto de las cartas enviadas el 30 de mayo de 2001 comunicando 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).

⁴⁵ Texto de las cartas enviadas el 30 de mayo de 2001 comunicando 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 Francaise du Droit Maritime, German Maritime Law Association, Greek Maritime Law Association, The Icelandic Maritime Law Association, Irish Maritime Law Association, Italian Association of Maritime Law, Netherlands Maritime and Transport Law Association, Norwegian Maritime Law Association, The 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 Valcarcel, 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).

⁴⁶ En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM 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 AEDM 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 a celebrar en Londres en mayo de 2002, según lo previsto en el artículo 3 de la Constitución del CMI, siendo José María Alcántara y Francisco Goñi los encargados de representar a la AEDM. Mediante fax de 22 de Mayo de 2002, la AEDM 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 AEDM de 11 de abril de 2000, el Presidente informó que el CMI había convocado a la Asociación para la Asamblea anual a celebrar el 12 de Mayo en Londres y que había solicitado que la AEDM 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

ambos dos de la Universidad Carlos III de Madrid, a los que se unirían representantes europeos. En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM 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 Coloquio⁴⁷.

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

La AEDM 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 AEDM 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 AEDM 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 AEDM, 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 tema⁴⁸. Posteriormente, se decidió constituir un Centro de Arbitraje Marítimo, en el seno de la AEDM, presentando, 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 centro⁴⁹. Luego se

«oportuno ni costumbre» que se planteasen otros candidatos, estimando conveniente esperar 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 AEDM 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, 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 AEDM, le solicitaba que ratificase su candidatura y enviase su “Curriculum 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).

⁴⁷ 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).

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

formó una comisión, que se ocuparía del tema, integrada por además de Pedro Suárez y Manuel Ferrándiz por José Antonio Baura⁵⁰.

Por otra parte, la AEDM 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 Ferrándiz⁵¹.

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 hiciesen 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 ultimase⁵².

Antes de dejar su cargo, era intención del Presidente José María Alcántara⁵³ 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 pública⁵⁴.

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

⁵⁰ 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 AEDM [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)].

⁵¹ 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).

⁵² 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).

⁵³ 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, informando de las actividades de la AEDM 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 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)].

⁵⁴ 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).

institución, al tratarse de un arbitraje institucional. Así, la AEDM llevaría toda la administración del arbitraje y nombraría a los árbitros. Sería un servicio más que prestaría la asociación⁵⁵.

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 AEDM era la formación marítima de nuestros órganos judiciales en concierto con el Consejo General del Poder Judicial⁵⁶.

En una reunión con José María Alcántara, Ramón Sáez Valcarcel solicitó a la AEDM 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 Privilegios e Hipotecas de 1993 y el de Embargo Preventivo de buques de 1999, acordándose la remisión de la misma⁵⁷.

José Ignacio de Ramón propuso una colaboración entre la AEDM 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 AEDM sino 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 AEDM 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 viable⁵⁸.

En un momento determinado, la Liga Naval consideraba a la AEDM suscriptora de algunas de sus iniciativas, hasta el punto de remitir una carta al Presidente del Gobierno, adjuntando una serie de conclusiones sobre el caso "Prestige", y otra solicitando al Ministerio de Educación y Ciencia la creación de la Academia del Mar. Ante ello, la AEDM se planteó la posibilidad de dirigir un

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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)].

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

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 cuenta⁵⁹.

La Asociación se dirigió al Ministerio de Asuntos Exteriores ofreciendo 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 ofrecimiento⁶⁰.

El Consejo General del Poder Judicial remitiría una carta a la AEDM, de fecha 12 de 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 AEDM a esta iniciativa⁶¹.

En la referida misiva que José María Alcántara dirigió a los asociados resumiendo las actividades de la AEDM en el año 2003 y anunciando 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 CGPJ en materia de los nuevos Juzgados de lo Mercantil, que tienen atribuida competencia plena para los asuntos relativos al Derecho Marítimo»⁶².

Por otra parte, el CGPJ convocó al Presidente de la AEDM 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 AEDM. 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 AEDM en las necesidades de formación de los mismos⁶³.

La AEDM consideraba que debía estar presente en todos los másters de Derecho Marítimo que hicieran en España aunque fuese homologando el título. Siendo Presidente Ignacio Arroyo 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

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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).

⁶² 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).

⁶³ 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).

foros de debate (por ejemplo el comentario de alguna sentencia). Se trataría de organizar cosas sencillas, de actualidad, que abriesen mercado, incluyendo la formación a medida de las empresas. La AEDM podría ser un centro de encuentro y colaboración con diversas instituciones, lo cual sería valorado positivamente por el asociado⁶⁴.

Directamente relacionado con sus objetivos, la AEDM 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 AEDM⁶⁵. Posteriormente, la Asociación remitiría carta al CMI manifestando su interés en acoger la siguiente Conferencia, a celebrar en el año 2004, en Sevilla. Ya en 1992, desde la AEDM se hizo llegar invitación al CMI para celebrar una conferencia en nuestro país⁶⁶.

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, FIATA, etc.) y de la Dirección General de la Marina Mercante⁶⁷, avanzándose significativamente en la elaboración del proyecto de convenio. Con la celebración de esta reunión, la AEDM 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 Asociación⁶⁸.

⁶⁴ 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).

⁶⁵ 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.

⁶⁶ 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).

⁶⁷ En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM 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 AEDM 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)].

⁶⁸ Reseña de las actividades desarrolladas por AEDM 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

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), siendo la AEDM promotora y colaborando 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 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 y 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 actividades⁶⁹.

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 AEDM 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 AEDM como asesora en estas materias, y conseguir además una retribución⁷⁰.

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 AEDM consideró que ésta tendría que apoyar al CMI en esta reforma e intervenir también en el proyecto de convenio sobre Puertos de Refugio⁷¹.

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

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).

⁶⁹ 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).

⁷⁰ 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).

⁷¹ 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).

asistieran José María Alcántara, Ignacio Arroyo, Rodolfo González Lebrero, José Luis Goñi y Francisco Goñi⁷².

En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM de 18 de diciembre de 2003, el Presidente informó 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 ocupado en 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 AEDM. Por este motivo, creía necesario remitir una carta al CMI comunicando 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 iniciativa⁷³.

De otro lado, se planteó un Proyecto de colaboración entre la AEDM y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo que contaba con una oficina permanente en Argentina⁷⁴.

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 Transporte⁷⁵.

Finalmente, existía la intención de organizar un máster de Derecho y Negocio marítimo en Cuba, junto con el Instituto Europeo de Estudios Marítimos⁷⁶.

Otra interesante propuesta de la AEDM sería la formación y constitución de una Sección de Abogados maritimistas jóvenes (*Young CMI*), en su seno⁷⁷. 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

⁷² 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).

⁷³ 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).

⁷⁴ 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).

⁷⁵ 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).

⁷⁶ 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).

⁷⁷ 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).

abogados o personas relacionadas con el sector y que cumplieren 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 CMI⁷⁸. 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.⁷⁹. 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 trabajos⁸⁰.

Sin duda, el mejor reflejo de la actividad desarrollada por la AEDM en aras a la consecución de sus objetivos son los *Congresos y Seminarios* organizados por la misma. Continuando con nuestro repaso a la historia más reciente de la Asociación, comenzaremos con el Congreso Nacional de Derecho Marítimo celebrado con ocasión del cincuentenario de la AEDM⁸¹. 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, contando 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 Fomento⁸². En las Jornadas se trataba de debatir, proponer y promover la

⁷⁸ 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).

⁷⁹ 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).

⁸⁰ 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).

⁸¹ 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 AEDM, 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, incluyendo a 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)].

⁸² El 16 de noviembre de 1999, la AEDM remitiría una carta a Albert Vilalta, Secretario de Estado para Infraestructuras y Transportes, del Ministerio de Fomento, agradeciéndole 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 unimos 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

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»⁸³. 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 español al final del siglo”, a cargo del entonces catedrático Aníbal Sánchez Andrés, fallecido inesperadamente en 2006⁸⁴. La AEDM contó con el apoyo y colaboración de

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 AEDM 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 Valcarcel, Vocal Magistrado del Consejo General del Poder Judicial; Luis Marti Mingarro, Decano del Colegio de Abogados de Madrid (de 18 de noviembre); 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 remitiría las conclusiones finales del Congreso. Con fecha 24 de julio de 2000, la AEDM 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).

⁸³ 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).

⁸⁴ 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*, nº 261 (2006), pp. 852-857.

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 AEDM, 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»⁸⁵. 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»⁸⁶. 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 término⁸⁷. 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 tema⁸⁸.

⁸⁵ 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).

⁸⁶ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁸⁷ 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 AEDM), 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, instando 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 al 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 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).

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

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 AEDM 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 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 AEDM, 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 una delegación máxima 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 AEDM 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 octubre⁸⁹.

Casi cincuenta años después de la Conferencia de Madrid en septiembre de 1955, la AEDM 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 Sabio⁹⁰. Se trata del *Coloquio Internacional sobre Derecho Marítimo* que tuvo lugar los días 17-20 de septiembre del año 2000⁹¹. 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 AEDM recibió el apoyo de todos los sectores comprometidos con el Derecho Marítimo: la Universidad; la

⁸⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁹⁰ 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).

⁹¹ 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 AEDM serían las siguientes: a) Los temarios los fijaría el CMI, previa consulta a la AEDM. 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 AEDM 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)].

Magistratura; la Abogacía y la Administración⁹². La presencia española fue de unos cuarenta congresistas (entre ellos, José Luis Goñi, José M^a 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 Singapur⁹³) y de otras organizaciones internacionales y regionales⁹⁴. Se trataba de buscar un Derecho Marítimo “digital y ecológico” que fuese más allá del aspecto puramente comercial, trascendiendo hacia una preocupación social y universal sobre la protección y conservación de la vida

⁹² Reseña de las actividades desarrolladas por AEDM 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).

⁹³ En la reunión de la Junta Directiva de la AEDM 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 AEDM 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)].

⁹⁴ 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 a incluir en la Revista de Derecho Marítimo, 2º 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 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 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).

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: Incorporación e interpretación de los Convenios Internacionales; Cuestiones de Derecho de los Transportes; Cuestiones de Seguros Marítimos; la Avería Gruesa (propuestas de la IUMI) y Cuestiones actuales de Derecho Marítimo Internacional. A la cita acudirían los más prestigiosos iusmaritimistas del mundo, siendo 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 AEDM preparó un seminario sobre *El régimen jurídico del embargo preventivo de buques*⁹⁵ que se celebró en Barcelona los días 18 y 19 de junio de 2002. 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 contratante⁹⁶. Por su parte, la

⁹⁵ 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 AEDM 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 AEDM 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 la próxima Junta Directiva a celebrar 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 sobre este seminario cuya celebración se había propuesto al Consejo General del Poder Judicial en julio, acordándose delegar en las personas del Presidente y de Eduardo Albers 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 AEDM a Eduardo Albers, Ignacio Arroyo, Guillermo Giménez de la Cuadra, José Luis Goñi y José María Ruiz Soroa, comunicando 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).

⁹⁶ 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 a uno y otro convenio. Para Alcántara esta situación

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 AEDM, 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»⁹⁷. Se acordó celebrar estas jornadas en Barcelona⁹⁸, en colaboración con la Facultad de Náutica de dicha ciudad, haciéndolo coincidir con la reconstitución del Comité Territorial de Cataluña de la AEDM. El fin era crear «un foro de debate en torno a una materia de indiscutible actualidad, que tiene una frecuente incidencia en los puertos de Cataluña»⁹⁹ 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

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)].

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).

⁹⁸ La elección de la ciudad de Barcelona como sede de las Jornadas se justificaba en los siguientes 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 invitando a participar en las jornadas a los colectivos interesados y explicando 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 1ª 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).

⁹⁹ Texto de la carta de abril de 2002 invitando 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).

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 Espa. Después del oportuno coloquio, intervino el Magistrado Juan Francisco Garnica Martín hablando sobre “El nuevo régimen de medidas cautelares en la LEC 1/2000. (I)”, seguido del también Magistrado-Juez José Ramón Ferrándiz Gabriel presentando 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 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 debate¹⁰⁰.

Por otro lado, la AEDM 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 España¹⁰¹ 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 a tratar era la problemática del nuevo registro de bienes muebles, que afectaba de forma importante a la financiación, construcción

¹⁰⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

¹⁰¹ Reseña de las actividades desarrolladas por AEDM durante el año 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

naval, cargas y gravámenes. Se recogerían las innovaciones legislativas sobre esta materia¹⁰². 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 Cruz¹⁰³. La AEDM 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 a nivel nacional (Ley de Acompañamiento a los Presupuestos 2002) sino en un plano 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 1993¹⁰⁴. 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 asistentes¹⁰⁵.

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 AEDM a fin de que la Asociación diera su opinión y organizara un foro de debate, estudio y

¹⁰² 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).

¹⁰³ 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).

¹⁰⁴ Programa provisional del Congreso (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁵ Reseña de las actividades desarrolladas por AEDM durante el año 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

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, aportando todos los ponentes criterios interesantes. Además, se acordó incluir en el próximo número de la Revista de la AEDM una exposición final con las conclusiones¹⁰⁶. El Seminario se organizó por la AEDM con la colaboración del Centro Cultural Caixanova y de Empresas Ceferino Nogueira. Revestía interés para empresarios, abogados, aseguradores, profesores y estudiantes universitarios, liquidadores de averías, árbitros y para todos aquellos implicados en el comercio marítimo y en el Derecho del Transporte. Los temas tratados fueron: Aspectos penales de la contaminación marina. El delito ecológico (José Luis Goñi); Procedimiento penal, desarrollo e incidencias. Tratamiento de las acciones civiles (Beatriz Goichoechea 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 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»¹⁰⁷. 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»¹⁰⁸.

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 AEDM pretendía retomar a nivel 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 AEDM

¹⁰⁶ 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).

¹⁰⁷ Nota de prensa relativa al seminario de Vigo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁸ Nota de prensa relativa al seminario de Vigo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

un memo sobre la temática a tratar¹⁰⁹. En la misma reunión, 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 considerando interesante incluir dentro de la temática la legislación sudamericana¹¹⁰. Además, el

¹⁰⁹ Reproducimos, 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 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 AEDM, 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).

¹¹⁰ Para considerar formalmente la propuesta, se encargó a Alcántara que redactase un borrador de convenio de colaboración entre la AEDM 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 estado de las gestiones realizadas ante el Ente Público Puertos del Estado a fin de organizar el Congreso y se repartió entre los

Presidente propuso constituir dentro de la AEDM 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 Público¹¹¹. El 20 de mayo de 2003, se comisionó a Carlos Ibarz como responsable de la organización de este evento, manifestando Alcántara 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 ponentes¹¹². El temario del Congreso iba a ser el sugerido por la AEDM, correspondiendo a Puertos del Estado el apoyo logístico y material y organizándose una Comisión paritaria con un representante de cada organismo (se propuso a Carlos López Rueda por la AEDM)¹¹³. Se expuso la necesidad de presentar un documento de consulta legislativa integrado por la legislación portuaria¹¹⁴.

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, dentro del ámbito portuario como las responsabilidades, riesgos y seguro. Allí «se constituyó la Asociación Internacional de Juristas Portuarios LEGIPORT, cuya Declaración de Principios

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)].

¹¹¹ 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).

¹¹² 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).

¹¹³ 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 AEDM, 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 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 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, solicitando 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).

¹¹⁴ 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).

abogó, entre otras cosas, por el reconocimiento de la existencia y autonomía de un Derecho específico aplicable a los asuntos portuarios»¹¹⁵. A pesar de que la AEDM no estimaba aun 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 revisión¹¹⁶. Desde estos presupuestos de investigación jurídica, la AEDM, de acuerdo con sus Estatutos, buscaba contribuir a la modernización de los puertos españoles, siendo 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»¹¹⁷. 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

¹¹⁵ 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).

¹¹⁶ 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 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 (p. ej., 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)].

¹¹⁷ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

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 multimodal, en el que confluyen prestaciones y consecuencias originadas fuera del mismo y a muchos kilómetros de distancia». En consecuencia, 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»¹¹⁸. 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 multimodal¹¹⁹. 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 20 temas más: Concesiones y autorizaciones del espacio portuario; usos del dominio público portuario y su régimen jurídico; los servicios portuarios y la defensa de la competencia; los servicios de practicaje y remolque; la liberalización y el papel del Estado en la prestación de servicios; régimen de prestación de los servicios portuarios; el sistema tarifario, tasas y precios privados; régimen aduanero del tránsito de las mercancías por el puerto; fases portuarias del transporte marítimo; la complementariedad modal: la política europea de transportes y redes transeuropeas; la financiación de los puertos y los ingresos por la prestación de servicios; responsabilidad por la manipulación de mercancías en puerto: carga, descarga y almacenaje; la remoción de restos y de buques abandonados en puerto; 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; los auxiliares terrestres del naviero y su régimen jurídico: agentes consignatarios, suministradores, almacenistas, estibadores, etc.; los transitarios de mercancías, su responsabilidad en la cadena de transporte y su régimen

¹¹⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

¹¹⁹ 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).

jurídico; puertos seguros e inseguros en los contratos de transporte marítimo y fletamento; el puerto como punto de recepción y de entrega de las mercancías, superposición de figuras contractuales y organización del sistema portuario estatal y distribución de competencias¹²⁰.

El 20 de abril de 2004 tuvo lugar en Madrid, en colaboración con el Colegio de Abogados, una Mesa Redonda convocada por la AEDM sobre *Lugares de refugio para buques en peligro de naufragio. La solución española*¹²¹. El 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 Javier Arias-Camisión disertó sobre “La solución española: R.D. 210/2004”¹²².

¹²⁰ 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).

¹²¹ El Presidente de AEDM 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 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 AEDM 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).

¹²². Entre los documentos que se conservan el Archivo de la AEDM 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).