



Abril 2010

UNA MIRADA NO CALVINISTA SOBRE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO Y LA PERIMETRACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Manuel J. Peláez
mjpelaez@uma.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Peláez, M.J.: *Una mirada no calvinista sobre la asociación española de derecho marítimo y la perimetración jurídica del derecho de la navegación marítima*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, abril 2010.
www.eumed.net/rev/cccss/08/mjp.htm

RESUMEN: Este artículo forma parte de una cuatrilogía sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo, en los tres casos anteriores, como en el presente, aparecidos en la misma publicación periódica, el primero y más extenso con la firma de la cancillería de Patricia Zambrana Moral, otro salido de la pluma de María Encarnación Gómez Rojo y un tercero -como el actual- emanado de la mesa de trabajo de M. J. Peláez. Se detiene el autor en la importancia que han tenido fundamentalmente al frente de la Asociación Ignacio Arroyo Martínez, considerado por muchos como el mejor maritimista español de todos los tiempos, y el que fuera consejero, Secretario General y Presidente de la misma José María Alcántara González. Se resalta, por contraste con Italia, la escasa preocupación que ha tenido la Asociación Española de Derecho Marítimo por introducir enseñanzas de Derecho Marítimo o de Derecho de la Navegación en los planes de estudio universitarios de las Facultades de Derecho y de las Escuelas de Turismo.

PALABRAS CLAVES: Asociación Española de Derecho Marítimo – Ignacio Arroyo Martínez – Manuel Olivencia – José Luis Goñi – José María Alcántara – Perimetración del Derecho Marítimo – U.N.C.I.T.R.A.L. – Comité Marítimo Internacional – Bioestética del Derecho de la Navegación – Seaway Bills – Enseñanza del Derecho Marítimo – Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Un gran clásico del Derecho marítimo, a la vez que prestigioso adalid de la Revolución durante el terror termidoriano, Pierre-Sébastien Boulay-Paty (1763-1830) en su gran obra de Derecho mercantil marítimo señalaba que «las leyes marítimas han nacido de la naturaleza misma del comercio marítimo, de su libertad y de su independencia»¹. El genial maritimista galo Jean-Marie Pardessus² (1772-1853) en su prefacio al tomo primero de su monumental estudio sobre la leyes marítimas de todos los tiempos, dedicado al Rey de Francia, le presentaba «una obra destinada a ofrecer a los legisladores los medios de introducir en las leyes del comercio marítimo el carácter de uniformidad que resulta esencial... para promover la navegación y perfeccionar la legislación de sus pueblos»³. Aldrick Faumont, movido por el Marqués Chasseloup-Laubat, secretario de Estado de la Marina y de las Colonias Francesas, para la redacción de su Diccionario universal de Derecho marítimo (obra que todo maritimista culto ha de tener en su biblioteca), precisaba en 1867 que «la legislación marítima es objeto de profundas reformas; las grandes obras del pasado no deberían ser admiradas sin discernimiento», porque evidentemente pueden constituir un obstáculo para llevar a cabo una reforma en profundidad de las leyes mercantiles marítimas⁴. Por contra, Paolo Boselli, recurre a las raíces jurídico-marítimas como elemento para la construcción del Derecho marítimo codificado: «Italia apela a su antiguo pasado cuando se refiere al Derecho marítimo, no por una vanidad insensata, sino por poner de relieve la inspiración y el propósito de aprender de todos los otros pueblos aquello que ellos hubieran podido aportar, y lo que aportan, al progreso de las instituciones que pertenecen a este Derecho»⁵. Théophile Malvezin consideraba que «los tratados de Utrecht (1713) pueden ser considerados como la expresión completa del estado del derecho en esa época. En dichos tratados figuraron las grandes potencias marítimas de Europa, Francia, Inglaterra, Holanda y España, a las que se adhirieron Prusia y Venecia»⁶. Sin

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

² Sobre este gran maritimista ver Gérard D. Guyon, "Jean Marie Pardessus (1772-1853)", en *Diccionario crítico de expertos en Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, en *Revista europea de Derecho de la Navegación marítima y aeronáutica*, XXIV (2007), pp. 3.666-3.668, con la bibliografía allí indicada.

³ Jean-Marie Pardessus, *Collection de Lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, París, 1828, tomo I, pp. I-II.

⁴ Aldrick Caumont, *Dictionnaire universel de Droit maritime. Au point de vue commercial, administratif et pénal, ou Répertoire méthodique et alphabétique de Legislation, Doctrine et Jurisprudence nautiques, avec de Nombreuses tables spéciales et d'une table finale, générale et raisonnée de toutes les matières*, Paris-Bruxelles, 1867, p. V.

⁵ Paul Boselli, *Le droit maritime en Italie*, Torino, 1885, p. 6.

⁶ Théophile Malvezin, *Pétition présentée au Sénat sur l'état du Droit international. Détermination des marchandises de contrebande de guerre. Abolition du droit de capture des navires marchands*, Paris, 1861, p. 10.

embargo, Ambroise-Marie Arnould (1757-1812) resaltaba sobre todo el poderío marítimo de Gran Bretaña y ya desde el siglo XVI⁷.

Bien distinguía el citado Faumont su objetivo sobre el Derecho mercantil marítimo, pues como adecuadamente puso de relieve Agostino Sisto el Derecho marítimo es una realidad jurídica cuatrirforme: 1º) Derecho marítimo administrativo, 2º) Derecho marítimo mercantil, 3º) Derecho marítimo internacional y 4º) Derecho marítimo penal⁸.

Con este cuarto artículo ponemos transitoriamente fin a nuestro estudio sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo, y a las figuras principales que han protagonizado la estimable altura científica y el relieve internacional alcanzado por la misma, al haber sido llevada por hábiles manos y regida por inteligencias conspicuas, con una amplia obra doctrinal publicada en el ámbito del Derecho Marítimo. Es probable que sigamos escribiendo sobre la historia de la Asociación, porque dicha institución sigue en un primer plano y con coordenadas no solo nacionales sino particularmente significativas en los ámbitos internacionales. Pero de momento, en los próximos meses, otras ocupaciones nos impiden ocuparnos de la Asociación, porque estamos navegando en otros mares científicos que nos exigen plazos perentorios. Pero volveremos, D. m., a la historia de la Asociación porque no creemos que sea algo fuera de nuestro alcance, o como decían los griegos con símil navigatorio Σίδηρον πλειν διδάσκεις.

Ya en una de las entregas de esta cuatrilogía nos hacíamos eco de las publicaciones de Ignacio Arroyo Martínez, en las que no incluíamos aquellos artículos que habían visto la luz en la revista que Arroyo lleva dirigiendo desde hace muchos años con proverbial reconocimiento de la especialidad científica a la que se dedica. Ha llegado el momento de que reproduzcamos una relación de las mismas⁹, teniendo en cuenta que el punto de partida fue precisamente la cuestión metafísica esencial de qué es el Derecho Marítimo¹⁰.

⁷ «La existencia marítima y política de la Gran Bretaña está dividida en dos grandes periodos. La primera comprende los inicios de su marina, sus vicisitudes y sus desarrollos, hasta finales del siglo XVII; el segundo periodo abarca la historia de su fortuna marítima en el siglo que está a punto de expirar [se refiere al XVIII]» (Ambroise-Marie Arnould, *Système maritime et politique des Européens pendant le dix-huitième siècle, fondé sur leurs traites de paix, de commerce et de navigation*, Paris, 1797, p. 290).

⁸ Agostino Sisto, *Istituzioni di diritto marittimo*, Milano, 1927, p. 6, que luego desarrolla en las pp. 7 a 268 de su libro.

⁹ Ignacio Arroyo Martínez, "España: Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina al Derecho Marítimo durante 1981", en *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 275-302; "Convenios internacionales y Derecho interno (referencia especial a la Limitación de la responsabilidad por Abordaje)", II (1982), pp. 1-60; "La actualidad de los derechos históricos de pesquerías frente al Derecho de la Comunidad Europea", III (1984), pp. 29-71; "La responsabilidad quincenal del constructor de buques o el absurdo de una razonamiento jurídico correcto", III (1984), pp. 385-404; "B.I.M.C.O. La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico durante 1982 y 1983", III (1984), pp. 625-629; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1982 y 1983", III (1984), pp. 621-624; "España. Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina al Derecho marítimo español con especial referencia a 1982 y 1983", III (1984), pp. 423-451; "Organismos relacionados con el tráfico marítimo", IV (1986), pp. 1-75; "España. Legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1984", IV (1986), pp. 381-393; "B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional del Báltico durante 1984", IV (1986), pp. 529-533; "El fraude marítimo. Concepto y clases", V (1987), pp. 15-43; "Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español", V (1987), pp. 235-243; "España. Legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1985", V (1987), pp. 255-268; "B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional Marítima del Báltico en 1985", V (1987), pp. 417-423; "Reflexiones sobre la reforma del Código de la

Navegación (Primera Parte)", VI (1988), pp. 15-49; "B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional y del Báltico 1986", VI (1988), pp. 439-443; "Reflexiones sobre la reforma del Código de la Navegación (Segunda Parte)", VII (1989), pp. 19-37; "España. Reseña de legislación, jurisprudencia y bibliografía de Derecho Marítimo español en 1987", VII (1989), pp. 449-465; "E.V.A.D. Actividades de la Escuela Vasca de Administración Marítima durante el curso 1987", VII (1989), pp. 591-593; "España. Reseña de la legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo Español en 1988", VIII (1990), pp. 383-406; "B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional y del Báltico en 1989", VIII (1990), pp. 541-545; "C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1988", VIII (1990), pp. 555-558; "El estado de la legislación marítima", IX (1991), pp. 281-299; "España. Nuevas aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho marítimo español en 1989 y 1990", IX (1991), pp. 365-388; "C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1989-1990", IX (1991), pp. 525-530; "Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989", X (1993), pp. 75-171; "Notas sobre el contrato de pasaje marítimo", X (1993), pp. 273-314; "España. Reseña de legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1991", X (1993), pp. 491-506; "C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1991", X (1993), pp. 633-668; "Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante", XI (1994), pp. 21-92; junto a José Luis Gabaldón García, "Abanderamiento y registro de buques y de buques en construcción", XI (1994), pp. 427-469; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1992", XI (1994), pp. 515-534; "C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1992", XI (1994), pp. 749-753; "Construcciones navales y arrendamiento financiero", XII (1995), pp. 401-412; "España. Sumario de las aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho Marítimo español en 1993", XII (1995), pp. 475-500; "C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1993", XII (1995), pp. 631-637; "El Derecho Marítimo. Derecho especializado o Derecho de la especialización", XIII (1996), pp. 17-37; "Problemas y tendencias de la jurisprudencia marítima española", XIII (1996), pp. 283-305; "España. Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español, 1994", XIII (1996), pp. 415-429; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1994", XIII (1996), pp. 609-612; "Conferencias marítimas y código de conducta", XIV (1997), pp. 17-64; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español en 1995", XIV (1997), pp. 499-526; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1995", XIV (1997), pp. 697-702; "El marco jurídico español del Contrato de Seguro Marítimo. Código de comercio, ley del Contrato de Seguro, modelos de pólizas", XV (1998), pp. 21-67; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho Marítimo español en 1996", XV (1998), pp. 561-600; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1996", XV (1998), pp. 755-758; "Derecho marítimo español y convenios internacionales marítimos. Luces y sombras", XVI (1999), pp. 21-79; "La ilegalidad constitucional de las tarifas portuarias", XVI (1999), pp. 247-270; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1997", XVI (1999), pp. 495-522; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1997", XVI (1999), pp. 701-705; "La aportación de las Ordenanzas del consulado de Bilbao al desarrollo del Derecho Marítimo", XVII (2000), pp. 25-81; "Privado y público en los puertos españoles", XVII (2000), pp. 205-232; "Criterios para la reforma. La codificación de la legislación marítima", XVII (2000), pp. 337-353; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1998", XVII (2000), pp. 379-408; "El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque", XVIII (2001), pp. 21-53; "Ámbito de aplicación de la normativa uniforme. Su extensión al transporte de puerta a puerta", XVIII (2001), pp. 429-449; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1999", XVIII (2001), pp. 493-515; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2000", XVIII (2001), pp. 741-748; "Consideraciones en torno a la nueva ley española de pesca", XIX (2002), pp. 23-44; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en el 2000", XIX (2002), pp. 281-313; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2001", XIX (2002), pp. 483-487; "Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima. Referencia especial al «Prestige»", XX (2003), pp. 23-62; "España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español en 2001", XX (2003), pp. 391-414; "C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2002", XX (2003), pp. 577-582; "El régimen jurídico de los servicios portuarios. Especial referencia a la Ley 48/2003, de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés

El Ministerio de Comercio, a través de su Subsecretaría de la Marina Mercante y de su Dirección General de Navegación, requería a la Asociación Española de Derecho Marítimo un representante de la misma, para asistir a la reunión de la Conferencia Internacional de la IMCO, para la revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1969 y también la revisión del texto de 1971 sobre el Establecimiento de un Fondo internacional para la indemnización por daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos. La presencia de miembros de la Asociación en estas Comisiones era requerida en función del carácter jurídico mercantil y financiero de la reforma.

José María Alcántara tuvo una actividad considerable no sólo cuando fue Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, sino cuando estaba al frente de la misma José Luis Goñi, asistiendo a las reuniones del Subcomité Internacional sobre Seaway Bills celebradas en Londres en enero de 1987. Fue Alcántara quien propuso algunos cambios en las revistas y animó a Goñi a que reconstituyera las Comisiones de trabajo que existían en la Asociación. Se opuso con firmeza incomprensible, cuando él era consejero, al nombramiento de un Vicesecretario para la Asociación, argumentándolo jurídicamente con notable destreza y rigor jurídico, y sin que tras su postura hubiera animadversión hacia nadie. El planteamiento, según Alcántara, era puramente teórico¹¹. No se puede hacer otra cosa que, sin magnificarlo, poner

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

¹⁰ Ignacio Arroyo Martínez, “El Derecho Marítimo”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, I (1981), pp. 1-66.

¹¹ Los criterios y razones formulados por José María Alcántara contra la figura y el nombramiento de un Vicesecretario de la Asociación Española de Derecho Marítimo eran los

siguientes: «1) El puesto de Vicesecretario tiene una mera finalidad de ayuda administrativa al Secretario General. Tal es su carácter de subordinación y dependencia de la Secretaría General. No tiene propósito permanente, y podría ser retribuido (Arts. 18, 1 y 2). No constan las atribuciones determinadas por el Comité Ejecutivo en el presente caso./ 2) Tales características no concuerdan, en modo alguno, con las de Consejero de la Asociación (Art. 18 en relación con 16). 3) No es asumible que un Vicesecretario sea a la vez Consejero y pueda teóricamente opinar sobre la actuación del Secretario general en el seno del Consejo Directivo, ni que tenga datos para tal posibilidad. Ello merma la autoridad del Secretario general en su departamento. 4) No es concebible que un Consejero tenga penetración directa en las labores administrativas si no es a través del Secretario General (Art. 18, 1). 5) Los Consejeros tienen que estar en sus misiones específicas y no duplicar funciones. Son representantes de sectores de actividad (Arts. 7, 3 y 16). 6) En particular, un Consejero representante de un Comité Territorial tiene ya bastante misión para no abordar otras (Art. 19, 3). 7) Un Consejero de un concreto Comité Territorial no debe tener acceso a funciones administrativas (que son el “corazón” de la Asociación) sin que tal opción esté a disposición *natural* de los otros Comités Territoriales. Hay agravio comparativo y las relaciones de la Asociación Española de Derecho Marítimo con los Comités Territoriales deberían ser inteligentes y exquisitas. 8) No se pueden depositar dos funciones estatutarias en una sola y misma persona, y hacer luego alquimias segregadoras. 9º) No se debe autorizar algo simplemente porque los Estatutos no lo prohíben de *forma expresa*. Hay que atender al sentido inspirador y a la finalidad organizativa de la Asociación. Las cosas no existen ya y ahora porque su existencia no esté prohibida. Se necesita una razón creadora. 10) El puesto de Vicesecretario es una de las pocas oportunidades para que los Asociados entren y participen en la oficina rectora, y no se debe acaparar por Consejeros. No hay que olvidar el número de nuevos Consejeros actuales sin arraigo en la Asociación Española de Derecho Marítimo, y la merma participativa que ya tal realidad supone para los antiguos Asociados. 11) La Administración y la Secretaría General deben radicar y operar en la sede social de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Se debe potenciar el equipo administrativo del Secretario general (Art. 18, 1) y no el del Presidente. Si el Secretario general no tiene experiencia en los asuntos de la Asociación Española de Derecho Marítimo, la designación de su ayudante si recae en persona integrada en el mismo Bufete profesional del Presidente no conduce a fortalecer una vinculación práctica y directa con el Secretario General. El último Vicesecretario designado en el anterior mandato, fue José L. Onsurbe, que no ostentaba la condición de Consejero ni tenía relación profesional vinculada con el Presidente/Secretario General. Creo sinceramente que las instituciones orgánicas de la Asociación Española de Derecho Marítimo deben ser incentivadas y desarrolladas, y no puestas al servicio de la mejor eficacia de la Presidencia porque el régimen de gobierno de la Asociación no fue ni es presidencialista». Ver el original en Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carta de José María Alcántara a José Luis Goñi, del 8 de abril de 1987. No era el propósito de Alcántara el de polemizar inútilmente con Goñi. Sin embargo, Goñi no parecía atenerse a dialogar como demuestra en una carta dirigida a Alcántara, que provocó que éste le respondiera con mayor claridad y sin ánimo polemista de la vieja escuela, como se demuestra en algunos pasajes de su misiva: «... aunque francamente –y no siendo mi ánimo el de polemizar inútilmente sobre este tema– no comprendo del todo bien el mensaje declinatorio-evasivo que me diriges correspondiendo a mi carta del 8 Abril./ Mi propósito, como te decía en la misma, era el de facilitar la redacción del acta y sugería, por alternativa, el método de la “inserción”. Desde luego, no formulé textualmente las 11 razones en mi intervención en la sesión del Consejo Directivo en cuestión, pero sí efectivamente las más fundamentales. No es mi memoria la que cuenta, sino las anotaciones que hiciera el Secretario de la sesión que habrá de redactar el acta. En esas notas constará, sin duda, mi petición expresa de voto negativo (espero que el dato sea acompañado de mi intervención). Por tanto al momento de leer dicha Acta reservo mi opinión sobre la constancia de oposición que tú ahora deseas restringir./ Por lo demás, Presidente, no eres tú quien ha de tomar debida cuenta de mis comentarios y votos; es el Consejo Directivo y ya lo hizo mayoritariamente en favor del Comité Ejecutivo derrotando mi punto de vista. Nada deseo reconducir, sino solamente testimoniar./ Ante la exposición detallada de un criterio como el contenido en mi carta del 8 de abril, habríase quizás esperado el comentario –oficial u oficioso según la vocación de diálogo de la Presidencia– de fondo o material sobre las cuestiones planteadas y no la mera reiteración de la dificultad de entender al interlocutor» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carta de José María Alcántara a José Luis Goñi, del 24 de abril de 1987).

de manifiesto el relieve de la gestión de Alcántara (substituyó a Rafael Illescas Ortiz¹² en febrero de 1998 en la presidencia de la Asociación), y no digamos de Ignacio Arroyo, cuando han estado al frente de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Dos elementos, que no han sido variables, ni que se han dejado cautivar por cánticos de sirenas, ni por falsas lágrimas, ya que –como decía Eurípides– γυνή δέ θήλυ κάππὶ δακρύοις ἔφου¹³.

Gracias a la iniciativa de Alcántara aparecieron las nuevas Comisiones, las dedicadas a la modificación de Estatutos y los Comités regionales, la de relaciones con el Comité Marítimo Internacional y sobre Convenios internacionales que presidía el propio José María Alcántara¹⁴, la de Transporte Combinado, la de Publicaciones y la quizás más importante, la de Legislación Marítima Española, cuyo ponente sería Ignacio Arroyo Martínez y de la que formarían parte un nutrido grupo de expertos¹⁵. Pero Alcántara no ha sido solamente un abogado y un hombre de gestión. También ha publicado algunos trabajos de Derecho marítimo¹⁶, aunque no hayamos podido localizar la

¹² Rafael Illescas Ortiz es uno de los mercantilistas más insignes salidos de Sevilla, que se doctoró en la Universidad de Bolonia, con una *tesi di laurea* dirigida por el catedrático G. Santini que llevaba por título *Le riserve di bilancio e l'autofinanziamento nelle società per azioni*. Es catedrático de Derecho de Mercantil de la Universidad Carlos III de Getafe, una universidad muy reconocida en España y en el mundo iberoamericano, pero que en los dos mejores rankings de Universidades del mundo, el de *The Times* de doscientas y el de las quinientas de Shangai no ha aparecido en ni una sola ocasión, y piénsese que este último se ha hecho en 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 y 2009 y en unas oportunidades y/o en otras han aparecido (nos referimos al de Shangai) las Universidades Complutense de Madrid, Autónoma de Madrid, Autónoma de Barcelona, Barcelona, Sevilla, Granada, Politécnica de Valencia, Literaria de Valencia, Zaragoza, Valladolid, Murcia, Santiago de Compostela, Málaga, Oviedo, Salamanca y Pompeu Fabra. Illescas cuenta con abundantísimas publicaciones y entre ellas las siguientes, que no son todas pero son muy pocas, de Derecho de la Navegación marítima: “La Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercaderías. Ámbito de aplicación y perfección del contrato”, en *Derecho de los negocios*, año III, nº 16 (1992), pp. 1-7; “Régimen jurídico de la responsabilidad en el ámbito del transporte marítimo. Derechos nacionales y convenios internacionales”, en *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Madrid, 1994, pp. 699-722; “La responsabilidad del porteador marítimo en el Anteproyecto de Ley de contratos de utilización del buque”, en *III Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 1996, pp. 67-88; “Las reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978)”, en *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, Madrid, 1998, pp. 67-78 y “El Convenio de Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional”, en *Estudios de Derecho mercantil. Homenaje al profesor Justino F. Duque*, Valladolid, 1998, vol. II, pp. 1.453-1.462. El 16 de junio de 2008 Rafael Illescas fue elegido Presidente de UNCITRAL (Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional).

¹³ Eurípides, *Medea*, 928.

¹⁴ De la misma formaban parte como ponente el citado José María Alcántara y en calidad de miembros: Raúl González Hevia, José Luis Goñi, José Luis Gallardo Gala, Ricardo Olagüe Nogueruela, Antonio Baselga, José Luis Onsurbe, José Solé Armengol, Alfonso Díez y Eduardo García Mauriño.

¹⁵ En concreto, José Luis Goñi, José María Alcántara, José Luis García Gabaldón, Javier Tirado, Álvaro Delgado, el asesor jurídico de COMISMAR, Juan María Gómez de Mariaca, Eduardo Albers Méndez, Rafael González Echegaray, Justino F. Duque, Ricardo Olagüe y Alfonso Díez.

¹⁶ José María Alcántara González, “Informe sobre la sesión del Subcomité Internacional del C. M. I sobre Seaway Bills (Londres, 22 de enero de 1987)”, en *Información*, Asociación Española de Derecho marítimo, 20 de abril de 1987, pp. 5-7; “A José Luis Azcárraga”, en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, nº 5 y 6 (1986), pp. 9-12 (incluida la breve semblanza biográfica), semblanza que está dedicada a quien fue Secretario General y

totalidad. Alcántara ha llegado a ser Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Además ha sido docente en varios cursos y seminarios del Instituto Marítimo Español.

Desde el punto de las publicaciones la Asociación Española de Derecho Marítimo promovió la publicación de la *Revista de Derecho Marítimo*, que se vio interrumpida, hasta que fue retomada como *Revista Española de Derecho Marítimo* entre 1963 y 1968. Volvió a aparecer otra publicación, esta vez de menor envergadura, bajo la rúbrica de *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, desaparecida igualmente de la circulación. No obstante, el interés de dichas publicaciones era grande y así le fue comentado nada menos que desde la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Harvard a la Asociación Española de Derecho Marítimo. Allí, en Harvard, actualmente según rankings internacionales la mejor Universidad del mundo, la segunda mejor Facultad de Derecho de nuestro planeta, tras la de Yale, deseaban contar en su fondo bibliográfico con las publicaciones periódicas de la Asociación¹⁷. Ha sido, sin embargo, el *Anuario de Derecho Marítimo* de Ignacio Arroyo el guardián doctrinal de esa ciencia jurídica maritimista en España desde inicios del año 1980 hasta nuestros días, pasando por varias entidades financieras del mismo, que no han impedido su publicación esmerada y continua.

No está tan clara, sin embargo, la actividad que la Asociación Española de Derecho Marítimo haya podido desarrollar de cara a la promoción de las enseñanzas de Derecho marítimo en nuestro país, al margen del Instituto de Derecho Marítimo, como lo han logrado instituciones parecidas en el mantenimiento y consolidación de las enseñanzas de Derecho de la Navegación y de Derecho de los transportes en Italia. Podrá argumentarse

Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y sobre el que existe la intención de escribir en otra entrega dedicada a la historia de la Asociación; "Arbitraje marítimo. El juicio arbitral marítimo contado por un árbitro", en *Revista vasca de Derecho procesal y arbitraje*, vol. V, nº 3 (1993), pp. 287-296; "Privilegios marítimos e hipoteca naval. El Convenio Internacional de Ginebra de mayo de 1993", en *Derecho de los negocios*, año IV, nº 39 (1993), pp. 1-13; "La nueva ley inglesa de arbitraje de 1996 y el arbitraje marítimo", en *La Ley*, nº 4 de 1997, pp. 1342-1345; "La falta de uniformidad actual en la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal", en *Derecho de los negocios*, año XI, nº 117 (2000), pp. 1-10; "Estado de la regulación internacional sobre transporte puerta-puerta. El proyecto de UNCITRAL y CMI", en *I Congreso Internacional de Transporte. Los retos del Transporte en el siglo XXI* (Universidad Jaume I, Castellón de la Plana, 4-6 mayo 2004), Castellón, 2005, vol. I, pp. 735-742; "El proyecto de Ley general de navegación marítima: Alicia a través del espejo", en *La Ley*, nº 4 de 2007, pp. 1.555-1.562; "España. En el 50 aniversario de la Convención de Nueva York de 1958. ¿Reforma o superación?", en *La Convención de Nueva York*, Instituto Peruano de Arbitraje, Lima, 2009, vol. II y "The Rotterdam rules. Prelude or premonition?", en *Cuadernos de Derecho transnacional*, vol. II, nº 1 (2010), pp. 25-43.

¹⁷ El contenido de la carta del 16 de septiembre de 1976 es el siguiente: «Gentlemen,/ We recently received a copy of no. 4, October 1975, of the *Boletín Informativo* of your Association./ We are interested in this material and would be grateful to know whether previous issues are available. If so, we would welcome a copy./ We also have in our library a copy of no. 2 – 10, 1963 – 1965 and 1966/67, no. 1-5 of the *Revista Española de Derecho Marítimo*. Our regular agent in Madrid does not seem able to supply us with missing issues. We, therefore, wonder whether you could assist us in this matter?/ We would be happy to know how many issues have been published, and whether we could obtain them from you? Kindly quote the price of this material./ Thank you for your attention and cooperation in this matter./ Yours very truly/ Miss June Rossier (*firmado y rubricado*)/ Acquisitions Librarian/ Technical Services/ Harvard Law School Library/ Langdell Hall, Cambridge, Mass. 02138» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

efectivamente que el ámbito temático de ambas es más amplio que el del Derecho marítimo. Sin embargo, lo que sí está claro es que con la reestructuración de las áreas de conocimiento en Italia en 2000, lo que se denominan en ese país sectores científico-disciplinarios, fue reconocida la de Derecho de la navegación como IUS/06¹⁸. Además se logró que dentro de la Licenciatura trianual en Ciencias de los Servicios Jurídicos se incluyera el área de conocimiento de Derecho de la navegación dentro de las materias características en el apartado de disciplinas jurídicas de la empresa, junto al Derecho agrario, Derecho de la economía, Derecho del trabajo y Derecho tributario. Además, en las Licenciaturas denominadas de segundo nivel o de especialidad, en la de Geografía aparece Derecho de la navegación, como también en la carrera de especialización de Ciencias y Tecnologías de los Sistemas de Navegación, en la de Traducción e Interpretación de Conferencias y en la que lógicamente debe de estar por naturaleza intrínseca, la de Proyectos y Gestión de los Sistemas Turísticos. Cuando se publicó el Decreto de 29 de septiembre de 2005 referente a la Licenciatura magistral en Jurisprudencia se excluyó el Derecho de la navegación. Ello provocó que la Asociación Italiana de Derecho de la Navegación y de los Transportes pusiera un recurso contra el Ministerio de las Universidades y de la Investigación Científica y Tecnológica y la Universidad de Roma III. El Tribunal Administrativo Regional del Lazio sentenció el 7 de junio de 2006 la ilegitimidad de dicho decreto del Ministerio de Universidades por “la irracionalidad de las alternativas que recoge, ajenas a las finalidades fijadas por la Ley y por la misma administración”¹⁹. El 3 de abril de 2007 el Consejo de Estado italiano anulaba la

¹⁸ Ver el Decreto ministerial de 23 de diciembre de 1999 sobre *Rideterminazione dei settori scientifico-disciplinari*, en *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, nº 15 del 20 de enero de 2000.

¹⁹ Veamos el contenido completo de la Sentencia por su interés doctrinal: «Tribunale Amministrativo Regionale Lazio. Sezione III. Sentenza 26 settembre 2006, n. 9455: “Annullato il D. M. 25 novembre 2005, recante la Definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza”./ Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, Sezione III, composto dai Signori: Stefano Baccharini, Presidente/ Germana Panzironi, Consigliere relatore/ Giulia Ferrari, Consigliere/ ha pronunciato la seguente Sentenza/ sul ricorso n. 1655/06 Reg. Gen., proposto da T[urco] E[lda], in proprio e in qualità di legale rappresentante dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, rappresentata e difesa dall'avv. Marino Sanino ed elettivamente domiciliata in Roma, viale Parioli n. 180;/ contro il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica, l'Università degli studi di Roma Tre, in persona dei rispettivi rappresentanti p. t., rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato; per annullamento/ del decreto del Ministro dell'Istruzione e dell'Università e della Ricerca del 25-11-2005; di ogni atto connesso, ivi compreso il d. m. n. 270/04 avente ad oggetto “modifiche al regolamento recante norme concernenti l'autonomia didattica degli Atenei”, approvato con d. m. 3-11-1999 n. 509;/ Visto il ricorso ed i relativi allegati;/ Visti l'atto di costituzione dell'amministrazione intimata;/ Visti gli atti tutti di causa; Uditi alla pubblica uddienza del 7-6-2006 il relatore cons. Panzironi, e gli avvocati come da verbale di uddienza;/ Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue:/ Fatto/ Con ricorso ritualmente notificato la ricorrente chiedeva l'annullamento degli atti in epigrafe, deducendo la violazione di legge e l'eccesso di potere./ Premetteva in fatto che il decreto del 29-9-2005, recante definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza, pur avendo tra i suoi fini quello di indirizzare i laureati in vari campi di attività, comprese quelle del settore del diritto comparato, internazionale e comunitario, non comprendeva tra le attività formative indispensabili le materie ricomprese nel settore IUS/06 (diritto della navigazione, diritto dei trasporti e diritto aerospaziale)./ Pertanto tutti i professori afferenti al settore proponevano un esposto in cui chiedevano che il suddetto decreto prevedesse tra le attività formative indispensabili, le materie del settore IUS/06./ Tale richiesta non veniva in sostanza accolta da parte del Ministero che

adottava il decreto 25-11-2005 senza portare le modifiche richieste. Avverso siffatta determinazione l'istante anche in rappresentanza dei docenti universitari di materie afferenti al predetto settore, propongono ricorso denunciando la violazione e falsa applicazione degli artt. 33 e 117 Cost., dell'art. 17 della L. n. 127/97 e l'eccesso di potere sotto vari profili. Le amministrazioni intimare si sono costituite in resistenza al ricorso chiedendone il rigetto. All'odierna udienza il ricorso è andato in decisione./ Diritto/ Il ricorso è fondato e deve pertanto essere accolto. La questione in esame attiene alla legittimità del Decreto Ministeriale avente ad oggetto a "definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza", con particolare riferimento alla disciplina delle attività normative e di base necessarie per il conseguimento della laurea. Il decreto individua puntualmente le materie di base caratterizzanti il corso assegnando alle stesse i relativi crediti. Con il primo gruppo di censure la ricorrente evidenzia una violazione dell'autonomia universitaria poichè il Decreto Ministeriale definisce in modo troppo dettagliato le materie "caratterizzanti" e "di base" ed attribuisce alle stesse puntualmente i crediti formativi, per complessivi duecentosedici dei trecento crediti previsti per la laurea magistrale in giurisprudenza./ La censura appare fondata alla luce del sistema introdotto dal legislatore con l'art. 17, comma 95, L. n. 127/1997, che attribuisce un importante rilievo al contributo dei singoli Atenei nella definizione dei propri ordinamenti didattici, stabilendo che l'ordinamento degli studi dei corsi di diploma di laurea è disciplinato dagli atenei in conformità a criteri generali definiti da decreti del Ministero, il quale delinea, con riferimento ai corsi di diploma universitario, a durata degli stessi, l'eventuale serialità dei corsi e dei relativi titoli, gli obiettivi formativi qualificanti, tenendo conto degli sbocchi occupazionali e della spendibilità a livello internazionale, nonché la previsione di nuove tipologie di corsi e di titoli universitari./ Ove vi sia una disciplina estremamente dettagliata che elenca le materie e la loro valenza in termini di credito formativo, l'apporto dell'Università diviene del tutto marginale, dal momento che ad esse rimane da gestire concretamente soltanto un quarto dei crediti totali che possono assegnare anche a materie non rientranti tra le attività formative "di base" o "caratterizzanti", tutte individuate dall'Amministrazione. Il decreto, peraltro, si pone in contraddizione con la sua stessa premessa che riconosce "la necessità di dare piena ed integrale attuazione all'art. 33 della Costituzione, riconoscendo a ciascun ateneo la libertà di definire flessibilmente gli ordinamenti didattici...". Tale eccessiva rigidità dell'ordinamento didattico è stata rilevata anche dal CUN che, nel parere obbligatorio reso all'Amministrazione sullo schema di decreto, riteneva necessario assegnare alla disponibilità dei singoli Atenei, al fine di salvaguardarne l'autonomia costituzionalmente garantita, almeno cento dei trecenti crediti formativi complessivi. L'Amministrazione, tuttavia, non ha tenuto in alcun conto le osservazioni del CUN, né ha fornito alcuna motivazione circa le ragioni che l'hanno indotta a disattendere tali indicazioni. Nessuna sufficiente motivazione è contenuta nella relazione illustrativa del decreto che non evidenzia le ragioni poste a fondamento delle scelte dell'Amministrazione, dimostrando, viceversa, l'erroneità e il travisamento in cui è incorso il Ministero./ In particolare, il richiamo al disposto dell'art. 10 del D. M. 270/2004 – che consente per i corsi preordinati all'accesso alle attività professionali che il numero di crediti determinati per decreto superi la soglia del 50% del totale – è, nel caso di specie, incoerente./ La norma infatti, pone un limite del 50% del totale dei crediti superabili soltanto a certe condizioni, e nei limiti della ragionevolezza e della proporzione, che non appaiono nelle ragioni addotte dall'Amministrazione a fronte di un superamento della soglia così consistente. Il Collegio, in accoglimento delle censure proposte, ritiene che il D. M. impugnato non applichi correttamente l'art. 10 del D. M. n. 270/2004. Parimenti fondata è la doglianza con cui si censura il difetto di motivazione del decreto. Non risultano, infatti, in alcun modo esplicitati i criteri e i principi che l'Amministrazione ha seguito per l'individuazione delle materie di base e caratterizzanti e nella attribuzione alle stesse dei relativi criteri formativi./ Giova evidenziare, a tal proposito, che le materie appartenenti al settore IUS/06 il settore giuridico del diritto della navigazione e dei trasporti hanno assunto notevole rilievo sia nell'ordinamento nazionale che in quello comunitario ed internazionale, basti pensare al codice della navigazione e alla parte aeronautica dello stesso, oggetto di una recentissima riforma (decreto legislativo, 9 maggio 2005, n. 9) che affianca i codici civile, penale, di procedura civile e di procedura penale. L'importanza del settore è confermata anche a livello di diritto internazionale, nonché di legislazione comunitaria, caratterizzata da una intensa produzione normativa (Trattato CE nonché, soprattutto, direttive e regolamenti) dalla emanazione di documenti di indirizzo politico (Libro Bianco CE, *La politica dei trasporti fino al 2010*) alla creazione di reti trans-europee, dall'implementazione di specifici programmi di ricerca nel campo del trasporto (ad es. mobilità sostenibile) e dalla stessa

sentencia del Tribunal Administrativo Regional del Lazio²⁰. Evidentemente los profesores italianos de Derecho de la navegación y de los transportes se movieron a todos los niveles, a través de la Asociación Italiana. En Francia, donde las últimas directrices propias sobre los estudios universitarios del Diploma de estudios universitarios Generales en Derecho, Licenciatura y Maîtrises de Derecho y de Ciencia Política están reguladas por el Arrêté de 30 de abril de 1997²¹ y las de Estudios universitarios (a esos mismos tres niveles) en Administración económica y social también por otro Arrêté²² de la misma fecha, en ambas normas no aparecía –en los diferentes niveles de enseñanza– el Derecho marítimo, pero al ser unas directrices generales que dejaban un amplio margen de opcionalidad y de optatividad el Derecho marítimo sí se enseñaba y enseña en unas cuantas Facultades de Derecho galas y existen Centros o Institutos de Derecho Marítimo o de Derecho de la Navegación en varias Universidades de Francia. Con las reformas de 2001 y 2002, estableciendo los tres grados de Licenciatura, Master (tras un debate

organizzazione della Commissione Europea, delle cui direzioni generali una è riferita alla materia dei trasporti./ Anche sotto il profilo occupazionale le materie ricomprese nel settore IUS/06, sono particolarmente rilevanti sia all'interno dell'ordinamento nazionale che in quello europeo, per il rilievo che hanno assunto i traffici commerciali e comunque il diritto dei trasporti nella società. Alla luce di quanto esposto si ritiene l'illegittimità del decreto del Ministero sotto il profilo dell'irragionevolezza delle scelte, estranee alle finalità fissate dalla legge e dalla stessa Amministrazione./ Conclusivamente il Collegio accoglie il ricorso siccome fondato e per l'effetto annulla i provvedimenti impugnati./ Sussistono ragioni da giustificare la compensazione delle spese processuali tra le parti./ P Q M/ Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, Sezione III, accoglie il ricorso siccome fondato e per l'effetto annulla i provvedimenti impugnati. Spese compensate. La presente decisione sarà eseguita dall'Autorità amministrativa./ Così deciso in Roma, Camera di Consiglio del 7-6-2006».

²⁰ «... Per l'annullamento della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, sezione terza, 26 settembre 2006, n. 9455, che ha accolto il ricorso proposto dalla prof. Elda Turco in proprio e in qualità di legale rappresentante dell'Associazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti, visti i ricorsi in appello, con i relativi allegati; visti gli atti di costituzione in giudizio e gli atti di intervento; viste le memorie prodotte dalle parti; visti tutti gli atti della causa; relatore all'udienza pubblica del 3 aprile 2007 il consigliere Carmine Volpe, e uditi l'avv. dello Stato Quattrone, l'avv. Serafini, in delega dell'avv. P. Stella Richter, l'avv. F. Tedeschini, e l'avv. Braschi per delega dell'avv. M. Sanino; considerato che la prof. Elda Turco, in proprio e in qualità di legale rappresentante dell'Associazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti, nonché il prof. Leopoldo Tullio, Guido Rinaldi Baccelli, Giorgetta Maria Boi, Monica Brignardello, Mario Giuseppe Casanova, Mauro Chirco e Alfredo Dani, premesso che “nelle more del giudizio è stata definita la vertenza ed in particolare è venuto meno ogni motivo di contesa tra gli odierni appellati e il Ministero dell'Università” e che “è venuto meno l'interesse alla prosecuzione del contenzioso”, hanno rinunciato al ricorso di primo grado e agli effetti della sentenza impugnata./ Ritenuto che:/ – ricorsi in appello vadano riuniti siccome proposti avverso la stessa sentenza; – la rinuncia, pur non essendo stata notificata, dimostra il venire meno dell'interesse al ricorso di primo grado; – pertanto, debba dichiararsi l'improcedibilità del ricorso di primo grado per sopravvenuto difetto di interesse e annullarsi, senza rinvio, la sentenza impugnata; – le spese del doppio grado del giudizio, sussistendo giusti motivi, possano essere compensate./ Per questi motivi/ il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, sezione sesta: a) riunisce i ricorsi in appello; b) dichiara improcedibile il ricorso di primo grado e annulla, senza rinvio, la sentenza impugnata; c) compensa tra le parti le spese del doppio grado in giudizio; d) ordina che la presente decisione sia eseguita dall'autorità amministrativa./ Così deciso in Roma il 3 aprile 2007 dal Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, sezione sesta, in camera di consiglio, con l'intervento dei signori:/ Claudio Varrone presidente/ Carmine Volpe consigliere, estensore/ Luciano Barra Caracciolo consigliere/ Lanfranco Balucani consigliere/ Domenico Cafini consigliere».

²¹ Consultar *Journal Officiel de la République Française*, 4 de mayo de 1997, pp. 6.766-6.768.

²² Consultar *Journal Officiel de la République Française*, 4 de mayo de 1997, pp. 6.768-6.771.

terminológico en el que llegó a intervenir la Academia de Francia) y Doctorado, pero sin directrices propias (es decir, siguen de alguna forma vigentes las de 1997), un amplio campo se ha abierto para los que promueven las enseñanzas de Derecho marítimo y de Derecho aeronáutico en aquel país, tanto con referencia al hexágono como a la Francia de Ultramar. La presión de los docentes maritimistas galos, incluidos dentro de los que son profesores universitarios al abrigo del área de conocimiento de Derecho privado y Derecho penal (en la dulce Galia se considera que este último debe de ir unido al privado porque su sanción depende los tribunales de justicia), han llevado a que en el Centro de Derecho Marítimo y de los Transportes de la Universidad Paul Cézanne de Derecho, de Economía y de Ciencias de Aix-Marseille existan tres Masters, uno de ellos en Derecho Marítimo y de los Transportes. La Universidad de Perpiñán Via Domitia cuenta con un Master en Gestión de los Asuntos Marítimos. La Universidad de Nantes tiene un Master en Derecho Marítimo y Oceánico, que enfoca las enseñanzas desde las tres áreas de conocimiento galas de Derecho privado, Derecho público e Historia del Derecho. La Asociación Canadiense de Derecho Marítimo, que preside A. William Moreira, se ha movido también en la promoción de las enseñanzas de Derecho marítimo tanto en el Canadá anglófono como en el Québec.

En España se puede decir que ni en el grado en Derecho, ni en el correspondiente de Turismo, haya habido actividad alguna desde las instancias correspondientes de la Asociación Española de Derecho Marítimo para introducir la materia o al menos fomentar un debate sobre si debería o no estar. Cuando la Agencia Española de Evaluación de la Calidad y la Acreditación puso en marcha los denominados Libros blancos de las titulaciones de Grado adaptadas al Espacio Europeo de Educación Superior, en el correspondiente Libro blanco del Título de Grado en Ingeniería Náutica e Ingeniería Marítima se indicó que una de las competencias específicas de formación disciplinar sería el Derecho Marítimo. Dice el libro de la citada titulación, tras realizar una encuesta entre expertos: «Si el análisis se hace por asignaturas, se observa que las tres mejor valoradas, tales como Construcción Naval, Derecho Marítimo, Estiba y Transporte Marítimo, tienen la más alta valoración con 33 puntos, de lo que se infiere la importancia de los contenidos de las mismas para su aplicación al ejercicio profesional»²³. Luego recomienda la aparición entre los conocimientos formativos mínimos, del Derecho Marítimo, incluido dentro de la materia de Legislación y Economía del Transporte Marítimo. Sin embargo, en el Libro blanco del grado en Derecho no aparece ni una sola vez mencionado el Derecho Marítimo. Pensamos que la Asociación Española de Derecho Marítimo debería de haberse movido institucionalmente en esta materia como lo han hecho los italianos, y la Asociación española habría sido muy conveniente que hubiera sido ágil y diligente en dos ámbitos: administrativo (el Ministerio) y universitario (las diferentes Facultades de Derecho y Escuelas de Ingeniería Naval), máxime cuando la Asociación correspondiente italiana lo hizo en tres: administrativo, universitario y judicial. Pienso que incluso el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial se ha estado moviendo más en España y en los países del ámbito latinoamericano (lusófono e hispano parlante) para promover las enseñanzas de Derecho Aeronáutico y de Derecho del Espacio

²³ *Libro Blanco del título de Grado en Ingeniería Náutica e Ingeniería Marítima*, ANECA, Madrid, 2005, p. 119.

en diversas Universidades tanto españolas como extranjeras con más persistencia y mayores logros que la Asociación Española de Derecho Marítimo, siendo el objetivo de estos últimos más asequible que el de los de Derecho aeronáutico, ya que el Derecho Marítimo y Oceánico tienen un campo de investigación mucho más amplio y tres mil años de existencia, mientras que el Derecho Aeronáutico nace en la vigilia de la Revolución francesa según unos y según otros cuando en 1666 fue leída la primera tesis doctoral de Derecho aeronáutico en la Universidad de Fráncfort del Oder, por Samuel Stryk²⁴. Esto lo decimos, sin entrar en el menosprecio de la Corte, ni en la alabanza de la aldea, sino con ánimo claramente constructivo.

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

²⁴ Reproducimos a continuación un listado que elaboramos, fruto de nuestra pequeña experiencia en la materia, recogiendo unos datos sobre el origen de Derecho marítimo y de sus principales instituciones: «1) Partida de nacimiento del seguro marítimo y lugar, Grosseto, contrato recogido en acta notarial de 22 de abril de 1329. Desde 1884 en que se publicó no se ha descubierto ningún otro anterior. Lo descubrió Enrico Bensa. 2) Primera normativa española sobre seguros marítimos: Ordenanzas de Barcelona de 1432, seguida de las de 1435, 1436, 1452, 1458 y 1484. 3) Primer contrato de seguro *in quovis* de la historia: de Génova, en 1350. 4) Nacimiento de la institución del abordaje en Mesopotamia y regulación en el Código de Hamurabi. 5) Primer contrato de transporte multimodal conocido (por mar, por caminos y antiguas calzadas romanas, por cauce fluvial y por zonas lacustres), del 20 de marzo de 1339, desde Brujas por tierra hasta Oostende, desde allí en barco hasta un puerto italiano, más tarde por vía fluvial por el Po y por el Adda desde Lodi hasta la desembocadura del Po y luego hasta Venecia. Lo descubrió y publicó Federigo Melis. 6) Primer Consulado de mar español: Valencia, 1283. 7) Nacimiento de la jubilación y seguridad social del mar: Francia, 1681. 8) Primer texto normativo español donde aparece la suspensión de pagos, con ese nombre: Ordenanzas del Consulado de mar de Málaga, 1825-1829. 9) Cuna del seguro marítimo en España: Mallorca. 10) Echazón: probada su existencia hace más de 3000 años. 11) Préstamo marítimo. Primer texto normativo donde aparecen: Leyes de Manu (la India). 12) Primeros contratos de fletamento fluvial conservados: río Nilo, siglo IV a C. J., en papiro. 13) Primeros conocimientos de embarque conocidos de 1387, Génova. 14) Texto jurídico de Derecho marítimo más importante de todos los tiempos: *Llibre del Consolat de Mar*. 15) Código o ley general marítima de mejor técnica jurídica de todos los tiempos: *Codice della navigazione*, 1942. 16) Jurista cultivador del Derecho marítimo más significativo de todos los tiempos: Jean-Étienne-Marie Pardessus (1772-1853). 17) Historiador del Derecho marítimo más importante que ha tenido España: Arcadi Garcia i Sanz (1926-1998). 18) Origen y primer antecedente de los *delibery orders* en el *cheirémbolon* bizantino. 19) Nacimiento del seguro de vida, a través del seguro de vida del esclavo entendido como una res, en el transporte marítimo. Época: finales del siglo XV, en Venecia. 20) Nacimiento del seguro de vida propiamente dicho: siglo XVI, también en Venecia. 21) Primera norma de Derecho aeronáutico: Ordenanza del Ayuntamiento de París sobre el vuelo de los Montgolfier sobre el cielo de la capital de Francia. 22) La primera tesis doctoral de Derecho aeronáutico fue defendida en la Universidad de Fráncfort del Oder en 1666, por ese gran jurista universal que fue Samuel Stryk (1640-1710). Llevaba por título *Exercitatio de iure principis aereo*. 23) Primer hombre que, de una forma clara y en un aparato aeronáutico, voló: François Pilâtre de Rozier (1756-1785) en 1783. Oficialmente, ya Pilâtre de Rozier y el Marqués de Arlandes (1742-1809) el 21 de noviembre de 1783. 24) Origen del transporte de emigrantes: Cruzada popular a iniciativa del rey de Francia San Luis. 25) Origen de la institución del consulado ultramarino: Venecia». Ver Manuel J. Peláez y Patricia Zambrana Moral, "Seminarios de 2008 de Historia del Derecho y de las instituciones, de Derecho romano y de Derecho histórico comparado en la Universitat Pompeu Fabra (Seminario permanente 'Josep Maria Font Rius')", en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, Valparaíso, XXX (2008), pp. 719-727. El texto es consultable igualmente on line.

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

La Asociación Española de Derecho Marítimo también promovió la creación de la Asamblea Constituyente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, que se llevó a cabo en Sevilla del 19 al 21 de octubre de 1987 con representantes de Argentina, Uruguay, Chile, Brasil, Perú, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, República Dominicana, Guatemala, Chile, Panamá, Nicaragua, Puerto Rico, México, Honduras, Venezuela, etc. De ello ya informó convenientemente María Encarnación Gómez Rojo en un artículo anterior de esta serie²⁵. Sin embargo, quedan aspectos en los que nos podemos detener ahora. Por ejemplo, la presencia de destacadas figuras del mundo del Derecho marítimo como es el caso de Francesco Berlingieri, que entonces era Presidente del Comité Marítimo Internacional, Manuel Olivencia cuando era Comisario para el V Centenario del Descubrimiento, Juan Antonio Xiol Ríos a la sazón entonces Director General de Relaciones con la Administración de Justicia, el exministro Juan Antonio Ortega y Díaz Ambrona, Secretario general de Repsol, S. A., y el escritor Mario Vargas Llosa. Correspondió hablar en representación de las legaciones extranjeras a Eugenio Cornejo²⁶, quien se expresó en términos grandilocuentes como era de esperar.

²⁵ Ver María Encarnación Gómez Rojo, "Sobre la historia jurídica de la Asociación Española de Derecho Marítimo en su dimensión transnacional", en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, noviembre de 2009, en www.eumed.net/rev/cccss/06/megr.htm.

²⁶ Veamos el contenido de su discurso: «Sr. Presidente, distinguidos colegas:/ Agradezco el honor que se me confiere de expresar el pensamiento de los concurrentes a este Evento, en nombre de los extranjeros que hemos venido de Sudamérica. Espero que mis palabras interpreten el pensamiento de todos ellos y desde luego pido excusas si mis expresiones no reflejan exactamente sus puntos de vista./ Participaremos con gran esperanza en estos actos de gran trascendencia para la historia del Derecho Marítimo Universal./ Provocados por la cercanía del V Centenario del descubrimiento de América, nos juntamos hoy para dar inicio al Instituto Hispano Luso Americano del Derecho del Mar. Y esto lo hacemos en ciudad plagada de tradición y de recuerdos de aquella otra época en que un gran Navegante visionario, tuvo la audacia de cruzar mares ignotos para poner el primer paso de la cultura ibérica entre nuestros aborígenes./ Como uno de los gestores de la idea de crear este Instituto, no puedo menos que agradecer a las Organizaciones españolas y portuguesas que han recogido la idea, y a los Organismos públicos y privados de esta generosa ciudad de Sevilla, que han tomado como suya esta empresa. Gracias por los sacrificios y compromisos que esto les comporta./ No es necesario describir los rasgos típicos de esta cultura ibérica, porque la llevamos en la sangre y nos debemos a ella./ Con el corazón lleno de entusiasmo venimos a decirnos ahora reciprocamente, que queremos que esta cultura que nos une, tenga un eco y muy sonoro, en el campo del Derecho Marítimo./ También habría mucho que decir sobre los títulos que existen para que navegantes de tantos años, navegantes de siglos, que acuñaron en las Colonias de América una personalidad, puedan hoy día, reflejar esa personalidad en las instituciones del Derecho Marítimo./ Todo nos es propicio: unidad de raza, unidad de creencias, un tronco común de la península Ibérica, casi unidad de lenguaje, y en un plano más real, las mismas necesidades socio-económicas, un esquema que no se supera de subdesarrollo; países plenos de riquezas y recursos naturales; todo hecho para producir intercambio. ¿Qué razón hay entonces para que no investiguemos en las raíces profundas de nuestra idiosincrasia, la personalidad de nuestro propio Derecho? Mejor que personalidad, digamos la creación de

Resta mucho por decir y por escribir sobre la Asociación Española de Derecho Marítimo. Se nos ocurre una cosa interesante, al hilo de que el Grupo de Trabajo sobre las Enseñanzas Jurídicas en Francia, nombrado por la Dirección General de la Enseñanza Superior del Gobierno francés, elaboró una serie de recomendaciones sobre las enseñanzas del Derecho a tener en

nuestro propio derecho./ Para lograrlo nos proponemos las siguientes finalidades en un plano inmediato y a largo plazo:/ 1.- El estudio y la divulgación del Derecho Marítimo Privado;/ 2.- Promover el desenvolvimiento y la unificación legislativa marítima en el área Hispano Luso Americana; 3.- Cooperar en los esfuerzos de unificación o armonización del Derecho Marítimo Internacional, con otros Organismos públicos o privados, que persigan los mismos fines, y/ 4.- El estudio y la divulgación de la Historia del Derecho Marítimo./ Estamos aquí para emprender estas tareas, pero no con la intención de crear un aislamiento jurídico, en el campo del Derecho Marítimo, sino por el contrario, queremos aunar nuestros esfuerzos para reflejar en los foros donde se conduce la evolución del Derecho Marítimo, esto que yo llamo nuestra personalidad en el Derecho Marítimo./ Pero para desarrollar nuestra personalidad, la personalidad de Iberoamérica, será necesario que nos despojemos de muchas limitantes, de ideas preconcebidas, de egoísmos locales, de preeminencia de criterios, de tozudeces en la manera de interpretar los hechos o el derecho, de criterios jurisprudenciales y, hasta de ventajas relativas locales, derivadas de mejores ajustes legales o de interpretaciones jurisprudenciales./ ¿Quién tiene el mejor Derecho Marítimo? Con humildad, digamos que ninguno. Empecemos desde el suelo, sin orgullo local a construir en aquellos terrenos donde nos puede ser común el resultado./ Y no tracemos una trinchera entre lo nuestro y lo de otros sistemas jurídicos o culturales. Quisiéramos tener lo propio para intercambiarlo con lo de otros del resto del Universo del Derecho Marítimo./ Esto significa desde ya, que no estamos [*el original indica la idea contraria, pero se advierte que es un error: "nos estamos"*] en contra de nadie ni de nada sino por el contrario, animados por el mejor espíritu de acercamiento, de intercomunicación, en procura de lo mejor para todos./ Perdónenme si me tomo la libertad de hacer una metáfora. para mi mente personal, yo diría que venimos a echar las bases de una Segunda Invencible Armada, pero ésta no es una Invencible Armada que se mueve en son de guerra para derrotar al enemigo, sino una Invencible Armada de *cultura del derecho*, en protección de los intereses más profundos de nuestras naciones y de nuestros pueblos desarrollados. Nadie pues debe temer a esta nueva Invencible Armada de paz y acercamiento./ Hace poco estuvo en mi país su Santidad Juan Pablo II, y hablando a los intelectuales del país en la Universidad, los llamó a crear la cultura de los solidaridad entre los hombres./ A mí me parece que éste debe ser el lema de Nuestra Invencible Armada, en este extremo del derecho tan especializado y particularista. Debemos poner las dosis de equidad y de espíritu de compensación jurídica, para que también conduzca al feliz intercambio de bienes entre los pueblos y a su acercamiento en forma que se cumpla ese mismo ideario. Hagamos desde nuestro campo una cultura marítima de la solidaridad./ Estamos convencidos que hace cinco siglos, en el Siglo XV, el estudio de la geografía y especialmente el desarrollo de la cartografía, venían dando rigor científico a la posibilidad de encontrar otros mundos hacia el Occidente de Europa. Así que más tarde o temprano nuestros territorios de América llegarían a descubrirse./ Pero, yo creo en la Providencia, y estoy cierto de Ella, señaló en el reloj de los tiempos cuándo y quiénes debían llevarse la gloria de hacerlo, pero también a quiénes confiar la misión de llevar su cultura a tan lejanos territorios./ Es oportuno ahora reflexionar sobre estos acontecimientos. Nosotros los de América, no somos el punto de una casualidad. Y tenemos que decir, con franqueza, y sin desprestigiar a nadie, gracias a Dios que nuestro ancestro partió de España. Estamos muy reconocidos de ello./ ¡Y qué tiempo más propicio éste para dar comienzo a esta tarea, para nosotros los de América! Somos los que tenemos una deuda interminable con los que tuvieron la genialidad de desplazarse de un mundo a otro para llevar su sangre, su cultura y su tradición. ¡Qué tarea más noble de gratitud no sería para nosotros los de América, presentar, cuando lleguemos al V Centenario del Descubrimiento de América, un esquema para el Derecho Marítimo en que, al menos respecto de algunos troncos matrices, lleguemos todos de la mano como hermanos y en un abrazo con nuestros progenitores de la Península Ibérica. Y así podamos mostrarle al Descubridor y al mundo de nuestros días, un ejemplo de cómo se gesta la cultura de la solidaridad y cómo se camina hacia la unidad del Universo./ Muchas gracias Sr. Presidente/ Eugenio Cornejo» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

cuenta por las Facultades de Leyes en Francia. Allí, la que hacía el nº simbólico 402 (eran un total de 76) estaba dedicada a “perimetrar el Derecho”²⁷. Esto es una necesidad que algunos consideran debe asumir la Asociación Española de Derecho Marítimo como un reto en los próximos años, cual es el de perimetrar el Derecho marítimo en sus diversas ramas, con relación a Europa y a EE.UU. y Canadá, no mirando al cono sur latinoamericano como no sea a Chile y no dejándose torear por los argentinos, hombres de mucho ruido, gran palabrería y a veces bien pocas nueces. Tres mil años de una disciplina jurídica exigen de los llamados a cultivarla reflexión, estudio, profesionalidad y desafección de lo accidental.

APÉNDICES

ESTATUTOS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (aprobados en la Asamblea General Extraordinaria de 30 de mayo de 1985)

Artículo 1º. Objeto

1. La Asociación Española de Derecho Marítimo, entidad de ámbito nacional, tiene por objeto el estudio de las cuestiones de Derecho Marítimo, procurando, en general, la mejora en España de esta rama del Derecho y, particularmente, la adecuada reforma de las vigentes leyes marítimas.

2. Como rama española del Comité Marítimo Internacional, colaborará con éste o en cualquier otra Organización de análogo carácter, a fin de cooperar activamente en la unificación del Derecho Marítimo.

3. Procurará ser oída en cuantos estudios se realicen para la modificación, simplificación o mejora de cualquier aspecto del Derecho Marítimo.

Igualmente fomentará, en cuanto pueda, el recurso a la solución arbitral de los asuntos marítimos, promoverá el arbitraje marítimo nacional e internacional, asesorará a sus miembros y a aquellos que lo solicitaren en la organización de los arbitrajes marítimos, pudiendo realizar a petición de parte el nombramiento de árbitros en concordancia con las disposiciones vigentes sobre la materia.

Artículo 2º. Domicilio y Duración

1. La Asociación tiene su domicilio en Madrid, en la calle Montera, número 43 (28013 Madrid). El domicilio de la Asociación sólo podrá ser cambiado mediante acuerdo de la Junta General.

2. Su duración será indefinida. Se disolverá cuando así lo acuerde la Junta General reunida en sesión extraordinaria o cuando las leyes lo impongan,

²⁷ Ver Direction général de l'enseignement supérieur, *76 recommandations pour l'enseignement du droit*, Paris, 2007, p. 51, recomendación nº 402. Ha estudiado este documento María Encarnación Gómez Rojo, en “Los propósitos de la reforma de las enseñanzas jurídicas en Francia en 2007, y su continuidad hasta diciembre de 2009, junto a la perimetración del Derecho (Primera Parte)”, en *Contribuciones a las Ciencias sociales*, diciembre de 2009, on line en www.eumed.net/rev/cccss/06/megr2.htm y “Los propósitos de la reforma de las enseñanzas jurídicas en Francia de 2007, y su continuidad hasta enero de 2010 [incluida la reforma Gelmini en Italia], junto a la perimetración del Derecho (Segunda Parte)”, en *Revista Jurídica de Investigación e Innovación Educativa*, nº 1 (enero 2010), pp. 69-76, on line, www.eumed.net/rev/rjje

y mediante los requisitos que estos Estatutos o las leyes, en su caso, determinen.

Artículo 3º. Actividad

1. La Asociación actuará principalmente mediante labor de cátedra, estudio y divulgación, propuestas, informes, publicaciones y colaboración con organismos de la Administración y otras entidades o personas.

2. Se establecerán para el trabajo especializado Secciones de Legislación Marítima, Unificación Internacional, Transportes Combinados, Codificación, Información y Publicación, sin perjuicio de crear las ponencias necesarias para objetivos concretos.

3. También realizará su actividad a través de los Comités Territoriales ya establecidos o que se creen en lo sucesivo, cuyo funcionamiento y sostenimiento será autónomo, si bien ajustados a estos Estatutos y a las directrices vinculantes de la Asociación.

Miembros

Artículo 4º

1. Los miembros titulares de la Asociación podrán ser personas físicas o jurídicas, tanto públicas como privadas relacionadas con la actividad marítima y comercial en sus diversos aspectos. Las personas jurídicas designarán por escrito las personas que las representarán en el seno de la Asociación.

2. La Junta general, cuando lo estime oportuno, a propuesta de veinticinco miembros titulares, como mínimo, o del Consejo Directivo, podrá nombrar miembros de honor²⁸, con facultad de hacer uso de todos los derechos de los miembros titulares.

3. Los miembros titulares de la Asociación tendrán derecho a participar en todas las tareas y actividades descritas en el artículo 3º, así como a recibir todas las publicaciones, periódicas o no de la Asociación, y a usar la biblioteca y archivos documentales de la misma. Los miembros titulares tendrán derecho al beneficio de cuota reducida en todos los Seminarios y Conferencias que la Asociación organice en territorio nacional.

4. Son deberes de los miembros titulares el cumplimiento de los preceptos contenidos en los presentes Estatutos y los acuerdos emanados de los órganos competentes, el pago puntual de las cuotas ordinarias y extraordinarias aprobadas por la Junta General, así como el apoyo y colaboración, mediante sugerencias y comunicaciones a la Secretaría General, con los fines de la Asociación.

Artículo 5º

²⁸ Cabría citar a algunos de los que son o han sido miembros de honor: Fernando Sánchez Calero, Pelegrín de Benito Serres, Ignacio Bertrand y Bertrand, Leopoldo Boado Endeiza, Emilio Boix Selva, Raimundo Fernández-Cuesta, José Girón Tena, Ramón Gorbeña Renovales, Gabriel Julià Andreu, Bartolomé March Servera, Pascual Pery Junquera, Antonio Polo Díez, Fernando Ruiz Gálvez y López de Obregón y José Luis Esteva de la Torre. De ellos Fernández-Cuesta (1897-1992) fue Ministro de Justicia desde el 27 de julio de 1945 al 19 de julio de 1951 y miembro de número de la Real Academia de Legislación y Jurisprudencia; José Girón Tena (1917-1991), catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Madrid e igualmente miembro de la citada Real Academia, y Antonio Polo Díez (1907-1992), catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Barcelona.

Para pertenecer a la Asociación como miembro titular, será suficiente ser presentado por dos miembros titulares y resultar admitido por el Consejo Directivo.

Artículo 6º

Los miembros causarán baja en la Asociación por voluntad del interesado o por el cumplimiento de los preceptos contenidos en los presentes Estatutos, en cuyo caso será necesario el acuerdo del Consejo Directivo tomado por mayoría de dos tercios.

Órganos de Gobierno

Artículo 7º

1. La Asociación será regida y administrada por la Junta General, el Consejo Directivo y el Comité Ejecutivo.

2. La Junta general estará compuesta por todos los miembros titulares, con voz y voto.

3. El Consejo Directivo estará integrado por 19 miembros, siendo todos elegidos por la Junta General, de modo que en su seno estén debidamente representados los principales sectores relacionados con las actividades marítima y comercial. A éstos se agregará un representante previamente propuesto por cada Comité Territorial, que ostentará igualmente la condición de Consejero.

4. El Comité Ejecutivo estará integrado por el Presidente, los dos Vicepresidentes, el Secretario General, el Tesorero de la Asociación y cuatro vocales elegidos por la Junta General entre los miembros del Consejo Directivo designados conforme al apartado anterior, así como por el Presidente saliente.

Artículo 8º

1. El Presidente ejercerá su cargo durante un período de tres años, no pudiendo ser reelegido para el mismo cargo durante un período igual al de su mandato, si bien será miembro del Comité ejecutivo por otros tres años.

2. Los demás miembros elegidos para formar parte del Consejo Directivo y Comité Ejecutivo ejercerán sus funciones durante tres años consecutivos, pudiendo ser reelegidos por un término igual de mandato.

Lo establecido en el párrafo anterior no limita la facultad de la Junta General de Asociados para acordar en sesión ordinaria o en extraordinaria el cese de cualquiera de los miembros del Consejo o del Comité, aun cuando no haya terminado el plazo de su mandato.

Artículo 9º

1. La Junta General, el Consejo Directivo y el Comité Ejecutivo:

a) Se convocarán con 72 horas de antelación como mínimo, por citación individual, con indicación del orden del día. La Junta General Ordinaria y aprobación de cuentas se convocará necesariamente con 15 días de antelación.

b) Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de votos presentes o debidamente representados.

2. El Presidente dirigirá las deliberaciones, concederá el uso de la palabra y decidirá los empates.

Junta General

Artículo 10

La Junta General resolverá:

- a) Sobre el nombramiento reglamentario del Presidente, los dos Vicepresidentes, el Secretario General, el Tesorero, los miembros del Consejo Directivo y vocales del Comité ejecutivo.
- b) Anualmente sobre la memoria y cuentas sociales.
- c) Sobre la exacción de las cuotas obligatorias.
- d) Modificación de los Estatutos.
- e) Sobre las propuestas en materia de Comités Territoriales o Locales que le sean sometidos por el Consejo Directivo.
- f) Disolución social a proponer a la Junta General extraordinaria.
- g) Cualquier otro asunto que le sometan el 20 por 100 de los socios o la presidencia y que figuren en el orden del día.

Artículo 11

1. La Junta General se reunirá con carácter ordinario por lo menos dentro del primer semestre de cada año para tratar de cualquier asunto de su competencia y necesariamente del examen y aprobación en su caso de la memoria de cada ejercicio social, presupuestos y cuentas sociales, de la gestión de los órganos directivos y de la determinación de las cuotas a que se refiere el artículo 10.

2. Será convocada necesariamente con carácter extraordinario para la modificación de los Estatutos o disolución de la Asociación y además cuando así lo acuerde el Consejo Directivo o lo solicite un número de miembros titulares no inferior al 20 por 100 de los que compongan la Asociación en tal momento, indicando las causas que justifiquen la petición y los asuntos concretos que hayan de tratarse.

3. Presidirá la Junta General el Presidente de la Asociación o un Vicepresidente, quien dirigirá los debates y encauzará las discusiones, levantando acta de la reunión el Secretario General.

Artículo 12

Las memorias, presupuestos y cuentas sociales estarán a disposición de los socios quince días antes de la fecha de la Junta General que haya de examinarlos.

Artículo 13

Quedará constituida válidamente la Junta General ordinaria cuando asista la mitad más uno de los miembros titulares en primera convocatoria y, en su defecto, en segunda convocatoria una hora después en el mismo lugar, sea cual fuere el número de asistentes.

Artículo 14

La Junta General extraordinaria quedará válidamente constituida en primera convocatoria cuando concurren a ella, presentes o representados, la mayoría de los miembros titulares; en segunda convocatoria quedará válidamente constituida cualquiera que sea el número de miembros titulares asistentes.

Artículo 15

La Junta General extraordinaria adoptará sus acuerdos por mayoría de los dos tercios de miembros titulares presentes o representados, siendo válidas en segunda convocatoria las representaciones otorgadas para la primera.

Consejo Directivo

Artículo 16

El Consejo Directivo necesitará la presencia de la mitad más uno de sus miembros para su válida constitución. Representará a la Asociación, adoptará los acuerdos y medidas que exijan su desenvolvimiento y cuidará de la aplicación de los Estatutos, debiendo reunirse, con carácter ordinario, al menos una vez cada semestre, y especialmente:

- a) Aprobará el plan de trabajos y presupuestos, autorizando su realización y ordenando lo oportuno sobre publicaciones.
- b) Creará y suprimirá órganos interiores, secciones y servicios.
- c) Propondrá a la Junta General la admisión o la separación definitiva de los Comités Territoriales, y asegurará las relaciones de toda índole con los mismos.
- d) Admitirá y separará a los miembros de la Asociación en la forma prevista en los presentes Estatutos.
- e) Administrará y dispondrá de los recursos según los presupuestos y necesidades sociales.
- f) Suplirá a la Junta General, pudiendo asumir sus funciones a reserva de convocarlas.
- g) Podrá delegar sus facultades, total o parcialmente, en el Comité Ejecutivo y revocar estas delegaciones cuando lo estime conveniente.
- h) Ejercerá además las funciones que le asigne la Junta General.

Artículo 17. Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo es el órgano rector permanente de la actividad de la Asociación, ostentando la representación legal de la misma con la facultad de otorgar poderes a terceras personas para cualesquiera actuaciones judiciales u otros mandatos. El Comité Ejecutivo podrá, a su vez, delegar estas facultades en el Presidente o en cualquiera de los dos Vicepresidentes.

El Comité Ejecutivo se reunirá al menos cada dos meses y serán sus funciones:

- a) El desarrollo de los planes de trabajo y la ejecución de las funciones y actividades aprobadas por el Consejo Directivo y previstas en los presentes Estatutos.
- b) La ejecución de los acuerdos adoptados por la Junta General y el cumplimiento de las misiones que le encomienden, con carácter provisional o permanente, el Consejo Directivo y la Junta General.

Artículo 18. Secretaría General y Administración

1. Al Secretario General corresponde la gestión social, la dirección y ejecución de las funciones propias de la Secretaría, las relativas a documentación, comunicaciones, convocatoria, recepción y curso de las iniciativas de los miembros, y aquellas otras que le sean delegadas por el Comité Ejecutivo, supliendo al mismo en caso de necesidad, a reserva de convocarlo.

2. Para auxiliar al Secretario General, el Comité Ejecutivo podrá nombrar hasta dos Vice-Secretarios, con las atribuciones que el propio Comité determine.

3. Al Tesorero corresponderá la confección de los presupuestos y balances anuales y la custodia de los recursos en cuyas funciones será auxiliado por la Secretaría General.

Comités Territoriales

Artículo 19

1. Podrán constituirse Comités Territoriales de Derecho Marítimo, a propia iniciativa o a instancia del Consejo Directivo, con sujeción a los fines estatutarios de la Asociación.

Se procurará que coincida el ámbito de los Comités Territoriales con el de las Comunidades Autónomas que componen el Estado, teniendo su sede en la Capital respectiva o en la localidad calificada desde el punto de vista marítimo.

2. Los Estatutos de los Comités Territoriales se homologarán conforme a las directrices establecidas al efecto por la Asociación, inscribiéndose además como personas jurídicas en los Registros Oficiales de Asociaciones correspondientes a su sede.

Cuando los Comités Territoriales consideren conveniente añadir a su denominación, junto a la referencia geográfica, otras significativas, así lo propondrán a la Asociación.

3. Los Comités Territoriales participarán en las funciones y cargas propias de la Asociación, en cuanto a relaciones con el Comité Marítimo Internacional y otras instancias supranacionales, con las Autoridades del Estado, y, respecto a las funciones de la Entidad en estos ámbitos, a través de los órganos de la Asociación Española, colaborando en los sistemas de trabajo que en cada caso se establezcan.

Otras actividades que desarrollen en su propia circunscripción se anunciarán a la Asociación, procurando amplia presencia o participación de la misma y de los demás Comités Territoriales, así como contribuyendo a la constitución de los fondos genéricos de documentación.

Artículo 20

Constituido un Comité Territorial, los asociados que tengan su residencia habitual en la zona determinada para ése podrán participar en las labores de la Asociación por medio del referido Comité, a cuyo mantenimiento económico contribuirán en la forma y medida que dicho Comité establezca.

Artículo 21

Cuando un Comité Territorial lo estime oportuno podrá articularse mediante organizaciones de ámbito menor, si bien continuará asegurando en todo caso las relaciones de las mismas con la Asociación.

Recursos

Artículo 22.

1. Los ingresos de la Asociación estarán constituidos por los siguientes conceptos económicos:

a) Por las cuotas que para sus miembros proponga el Consejo Directivo y que sean aprobadas por la Junta General. La falta de pago de las cuotas por dos anualidades consecutivas podrá dar lugar a la baja de un asociado.

b) Por las subvenciones o donativos que puedan recibir de los Organismos o Instituciones interesados en las actividades y fines de la Asociación.

c) Por los ingresos que procedan de publicaciones de la Asociación, así como de trabajos, informes o estudios, incluso en relación con arbitrajes, que puedan solicitar de la misma sus asociados u otros interesados.

d) Por los donativos o ingresos accidentales que obtenga con motivo de actos culturales, cursillos y conferencias que puedan organizar.

Artículo 23

Cuando el asociado sea un persona jurídica tanto pública como privada, designará a la persona física que considere más conveniente y que asumirá las obligaciones que incumben al asociado, representándolo a todos los efectos ante la Asociación, a tenor de lo dispuesto en los Estatutos.

Artículo 24. Disolución

1. La Asociación se disolverá por acuerdo válido de la Junta General extraordinaria, y, en este caso, se determinará el momento de efectuar la liquidación a propuesta del Consejo Directivo, quien se constituirá en Comisión Liquidadora.

2. Fijado el estado de liquidación, el remanente de cuentas, si lo hubiere, se entregará a la Institución que, persiguiendo fines análogos a los sociales, determine la Comisión Liquidadora, o, en su defecto, a una Institución de Beneficencia.

NORMAS ELECTORALES DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO APROBADAS EN 1989

Los artículos 7 y 8 de los Estatutos de la Asociación regulan los Órganos de Gobierno de la misma, estableciendo su elección por la Junta General.

El objeto de estas Normas es desarrollar un procedimiento electoral de los citados Órganos de Gobierno.

1. *Electores y Elegibles.* Lo serán todos los miembros de la Asociación siempre que estén al corriente del pago de las cuotas. En el caso de personas jurídicas se requerirá la previa designación, por sus apoderados, de la persona física que los represente.

2. *Presentación de Candidatos.* El Comité Ejecutivo abrirá el plazo de presentación de candidatos, comunicándolo, por escrito, a todos los miembros de la Asociación. El plazo no será menor de quince días naturales.

Las candidaturas deberán presentarse, dentro del plazo, en la Secretaría de la Mesa Electoral y serán listas completas de candidaturas al Consejo Directivo y al Comité Ejecutivo.

Las candidaturas que no cumplan estos requisitos serán declaradas nulas.

3. *Proclamación de Candidatos.* Transcurrido el plazo de presentación de candidaturas se proclamarán las candidaturas elegibles en el plazo de diez días naturales. La proclamación será efectuada por la Mesa Electoral.

4. *Mesa Electoral.* Estará compuesta por el miembro de más edad de la Asociación, como Presidente, dos vocales nombrados por él y el Secretario, cargo que recaerá en el miembro más joven de la Asociación.

No podrán pertenecer a la Mesa Electoral los candidatos, corriendo, en este caso, un turno de edad.

5. *Publicación de las Candidaturas.* Una vez proclamados los candidatos serán publicados a todos los miembros de la Asociación, por medio de carta, boletín informativo o cualquier otro medio. Además las listas de los candidatos se exhibirán en el domicilio de la Asociación.

6. *Impugnaciones.* Durante un plazo de cinco días, a partir de la publicación de las candidaturas, los miembros de la Asociación podrán plantear sus impugnaciones o reclamaciones que serán resueltas por la Mesa Electoral en el plazo de otros tres días. Todos los plazos se entienden en días naturales.

7. *Votaciones.* La votación se celebrará en Junta General Ordinaria o Extraordinaria, previamente convocada por el Consejo Directivo, de acuerdo con las normas estatutarias. El voto será secreto. Cada miembro, persona física o jurídica, emitirá su voto. Se podrá, en caso de ausencia, votar por correo certificado otorgando la representación a otro miembro de la Asociación excepto los componentes de la Mesa Electoral. Esta representación se hará por escrito a la Mesa.

Terminada la votación se realizará el escrutinio proclamándose elegidas las candidaturas con mayor número de votos.