

Seguridad de la Vida Humana en el Mar, esto es, las relativas a los planes obligatorios de seguridad para los buques y los puertos. Para asegurar el cumplimiento de tales objetivos y otros referentes a las fases aérea y terrestre del transporte, está previsto que una serie de expertos del G-8 se reúnan cada seis meses. (Rosa GUTÉS.)

★ **Congreso de Barcelona sobre el embargo preventivo de buques.** Durante los días 18 y 19 de junio de 2002, la Asociación Española de Derecho Marítimo organizó el congreso sobre embargo preventivo de buques en la sala de actos de la Facultad de Náutica de Barcelona. El moderador fue su presidente, don José María Alcántara. La importancia del tema elegido atrajo la atención de un buen número de empresarios y profesionales relacionados con el mar y lo marítimo, así como alumnos de los estudios especializados en el Derecho Marítimo y gestión portuaria. El éxito de público asistente se vio complementado, como no podía ser de otro modo dada la entidad de la organizadora, por el interés de las ponencias presentadas.

El doctor Ignacio Arroyo, abogado y catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, inició las sesiones exponiendo las razones en favor de la unificación internacional en materia de embargo preventivo de buques y los antecedentes internacionales de la normativa uniforme vigente. El abogado Tomás Fernández-Quirós ofreció un análisis del Convenio de Bruselas sobre embargo preventivo de buques de 10 de mayo de 1952. A continuación, el también abogado José Luis Goñi incidió en la historia de la Ley de 1967, en cuya génesis participó ampliamente, exponiendo los motivos jurídicos que la hicieron necesaria y las razones por las cuales el Convenio no es aplicable a los buques españoles. La doctora Belén Mora, autora de la conocida monografía sobre la cuestión, identificó y analizó los presupuestos de adopción del embargo preventivo de buques y el procedimiento aplicable en la LEC de 1881 y la LEC de 2000.

Los magistrados señores Luis Garrido Espa, José Ramón Ferrándiz Gabriel y Juan F. Garnica Martín, en sus respectivas intervenciones, ofrecieron a los asistentes una visión judicial sobre el embargo preventivo de buques y sobre las medidas cautelares en general. Desde la Administración pública, el señor Albert Muixí, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, planteó la cuestión relativa a la problemática de los barcos abandonados en los puertos y las tripulaciones desprotegidas y la dificultad de cobro de las tarifas portuarias del buque embargado sin consignatario o armador responsable.

Entre las novedades de *lege ferenda*, el abogado Guillermo Jiménez de la Cuadra explicó los antecedentes del nuevo Convenio de Naciones Unidas de 1999 sobre el embargo preventivo de buques. La intervención del abogado José María Alcántara consistió en un análisis comparativo del nuevo Convenio de Bruselas de 1999 en relación con el Convenio de Bruselas de 1952 y la Ley de 1967. El congreso concluyó con una ilustrativa representación por parte de los letrados Luis Berenguer, Anna Mestre, Javier Portales, José Luis y Francisco Goñi y la profesora Concepción Hill. Los asistentes pudieron así ver escenificado un caso práctico sobre un caso de una pluralidad de créditos marítimos de distinto origen y naturaleza a cuya garantía podría operar el embargo preventivo del buque. (Eliseo SIERRA.)

★ **El profesor Ignacio Arroyo recibe el premio «Dioscuri-Hombres de Mar» que concede la Liga Naval italiana.** Este prestigioso premio es otorgado por la Liga Naval italiana, corporación pública adscrita a la Presidencia de la República italiana, entre aquellos profesionales que se han destacado en el estudio y fomento de la investigación del mar y lo marítimo. El oceanógrafo francés Jacques Cousteau se cuenta entre los ilustres galardonados. En su edición 2002, el honor ha correspondido al profesor Ignacio Arroyo, y según reza literalmente la motivación unánime del jurado, «por considerarle el padre del moderno Derecho Marítimo español y, más allá de lenguas y fronteras, que el mar no reconoce, por su contribución al desarrollo, conocimiento y difusión del Derecho Marítimo».

La Liga Naval italiana ha querido recordar que el doctor Ignacio Arroyo es catedrático en la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Barcelona y autor de más de cien títulos sobre las más diversas cuestiones que plantea el Derecho Marítimo. También es el fundador y director científico de la publicación *Anuario de Derecho Marítimo*. Desde 1981, y con veinte volúmenes publicados, el *Anuario* es el medio de expresión de la doctrina científica más autorizada y una referencia continua para todos los estudiosos de las cuestiones jurídicas marítimas. La Liga destaca en la bibliografía del galardonado el reciente *Curso de Derecho Marítimo*. Se trata de un auténtico tratado donde el autor analiza todas las instituciones jurídicas marítimas, superando la distinción entre el Derecho público y el Derecho privado, Derechos nacionales y Derecho internacional. Como es bien conocido, el doctor Arroyo propone la generalización de la ciencia del Derecho aplicado al mar y a las actividades que en él se desarrollan. Finalmente, el premio desea también des-

tacar que el doctor Ignacio Arroyo es el maestro de una notable escuela de maritimistas que son ya profesores en varias universidades españolas e hispanoamericanas. (Eliseo SIERRA.)

★ **Bruselas examinará el problema de los buques abandonados en puertos comunitarios.** En un documento dirigido al Parlamento Europeo, la CE manifiesta que «tiene la intención de examinar la cuestión de los buques abandonados para determinar la necesidad de un nuevo acto legislativo». Afirma que «el abandono de buques en puertos comunitarios constituye una práctica frecuente, mientras que su tripulación permanece a bordo sin haber recibido ningún salario».

A continuación, el texto se refiere a «las consecuencias inaceptables» que tales prácticas tienen para los tripulantes «desde el punto de vista humano». Además, «las embarcaciones abandonadas también plantean problemas a los puertos en sus actividades comerciales diarias al reducir el espacio disponible», añade. Éstos podrían ser autorizados a venderlos.

Por todo ello, «la Comisión estudiará la posibilidad de proponer una normativa al respecto». El ejecutivo de Bruselas manifiesta que tiene la intención de estudiar la oportunidad de «aplicar a los buques las disposiciones de la directiva sobre traspasos de empresas, de centros de actividad o de alguna de sus partes».

El texto concluye afirmando lo siguiente: «Parece adecuado garantizar que la gente de la mar que trabaja a bordo de buques comunitarios se beneficie al menos del mismo nivel de protección de los demás trabajadores de la Comunidad y evitar sea abandonada».

★ **La Federación Internacional del Transporte retira la vitola de bandera de conveniencia para el Registro canario.** A petición de UGT-Marina Mercante, el Registro Especial de Canarias (REC) ha dejado de ser considerado bandera de conveniencia por la Federación Internacional del Transporte (ITF).

El sindicato español cree que el Registro canario ha sido dotado de medidas suficientes para garantizar el empleo de marinos españoles.

UGT solicitó en el último Comité de Prácticas Aceptables de ITF, celebrado en Londres a finales de junio, la retirada de la vitola de bandera de conveniencia al REC, siendo aprobada la misma por el conjunto de sindicatos que conforman la organización.

Como es sabido, a raíz de la creación del REC en 1992, los sindicatos españoles solicitaron a ITF su consideración como «bandera de con-