


---

This is the **published version** of the :

Sierra Noguero, Eliseo. «Crónicas y noticias». Anuario de derecho marítimo,  
Vol. XV Núm. 15 (1998), p. 1117-1118.

---

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/274132>

under the terms of the  <sup>IN</sup> COPYRIGHT license

★ **Proyecto de ley italiano para el establecimiento en Italia de un registro internacional de matriculación de buques empleados en el tráfico internacional, 21 de marzo de 1997.** La propuesta de un Registro internacional único para el conjunto de la Unión Europea, modelado a base del ejemplo noruego de 1987, ha sido recientemente abandonada dado el escaso interés de los países que ya han introducido en su ordenamiento un Registro Internacional similar o equivalente al noruego (España, Francia, Portugal, Dinamarca, Alemania, Holanda, Bélgica e Inglaterra). A esta iniciativa viene a sumarse Italia con la aprobación de un Proyecto de Ley de 21 de marzo de 1997. Se encamina a facilitar la inmatriculación a los navieros italianos, sin perder las ventajas fiscales y los costes laborales reducidos, propios de la llamadas banderas de conveniencia. (Eliseo SIERRA).

★ **Entrada en vigor de la Arbitration Act 1996.** Con fecha de 31 de enero de 1997, entró en vigor la nueva ley británica de arbitraje. Entre las novedades de la nueva regulación puede destacarse la restricción del derecho de apelación del laudo arbitral, limitada a los casos en que se demuestre que el árbitro cometió un error claro o, en supuestos donde exista un interés público, que su laudo fue como mínimo discutible. Asimismo, las alegaciones de la apelación deben fundarse en algún aspecto jurídico del Derecho inglés. (Eliseo SIERRA).

★ **Congreso sobre daños y deterioro de la carga.** El 31 de mayo de 1996 se celebró en Génova un Congreso titulado «Transporte y responsabilidad por daños a la carga: aspectos jurídicos, técnicos y de seguro». En él se analizaron algunos problemas relativos a la carga de la prueba y el efectivo resarcimiento cuando la mercancía resulte dañada. El Congreso presentaba un alcance intermodal, en el sentido de que las re-

ferencias no se concretaron a un único modo de transporte sino que se ampliaron a los diversos modos empleados. (Eliseo SIERRA).

★ **Seminario de Bolonia sobre servicios de logística, aspectos jurídicos y técnicos, 11 de febrero de 1997.** Bajo la dirección atenta de don Stefano Zunarelli, Profesor de Derecho de la navegación de la Universidad de Bolonia, se celebró en la Facultad de Derecho un interesante encuentro para conocer una de las tácticas empresariales de mayor relevancia en la actualidad y, que sin duda, verá incrementada su importancia en el futuro. El Seminario, tal como indica el título, se dividió en dos partes. La primera, sobre los aspectos técnicos de los servicios de logística, donde intervinieron especialistas del sector empresarial. La segunda sobre la cualificación legal de tales servicios y su ubicación en los Ordenamientos jurídicos italiano y europeo. Conviene señalar que los servicios de logística tienen su origen en Estados Unidos, desde donde se han expandido a Europa. Los servicios aparecen en dos momentos esenciales de la vida empresarial. El primero comprende el arco temporal que discurre desde la adquisición de las materias primas (*inputs*) hasta la venta final del producto (*outputs*), denominado logística industrial. El segundo comprende la distribución física del producto, o logística comercial. Con este segundo término se alude a toda aquella actividad necesaria para hacer llegar el producto acabado desde el lugar de producción hasta los clientes finales. En esta fase se inserta la llamada «Logística de transporte», que incluye el transporte marítimo, aéreo, ferroviario, por carretera o, en su caso, multimodal. (Eliseo SIERRA).

★ **Primeras sentencias de la Audiencia Nacional en materia de conferencias marítimas.** En fecha 28 de mayo de 1997 la Audiencia Nacional, Sala de lo contencioso-administrativo, sección sexta, dictó dos sentencias en materia de conferencias marítimas, concretamente las relativas a las conferencias COPECAN e INTERCAN, confirmatorias de las Resoluciones del Tribunal de Defensa de la Competencia de 13 de mayo de 1993, expediente 34/92 acumulado al 26/91 (*BOMEH*, núm. 22, de 3 de junio de 1993) y de 17 de septiembre de 1993, expediente 29/91 (*BOMEH*, núm. 36, de 7 de octubre de 1993), respectivamente.

En la Resolución de 13 de mayo de 1993, al asunto COPECAN, el Tribunal de Defensa de la Competencia revoca la autorización a la conferencia marítima creada por la *Asociación de Armadores de Líneas Marítimas Península-Canarias (COPECAN)*, otorgada por el Tribunal en Resolución de 1 de marzo de 1991 (Expediente 253/89, *BOMEH*,