

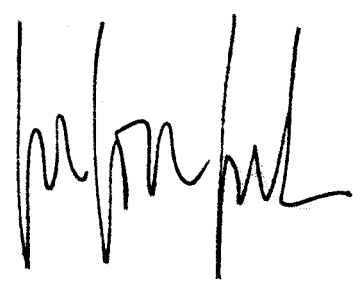
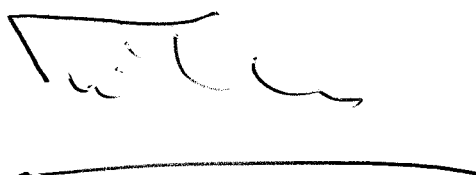
TD-232

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

FACULTAD DE DERECHO

EL SALVAMENTO MARITIMO

MEMORIA PRESENTADA PARA LA OBTENCION DEL GRADO DE DOCTOR
POR EL LICENCIADO DON FRANCISCO J. GUTIERREZ DEL MANZANO
BAJO LA DIRECCION DEL PROF. DR. DON GUILERMO J. JIMENEZ SANCHEZ,
CATEDRATICO DE DERECHO MERCANTIL DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA



DIRECTOR TESIS

R. 94031
TD 232

COSS 1155460

Quinta de la Facultad de Estudios
al 20 de marzo de 1996 número 294 del Marco
correspondiente a
Sevilla,

20 MAR. 1996

El Jefe del Negociado de Teoría,

Sevilla

C A P I T U L O I

A N T E C E D E N T E S H I S T O R I C O S

INTRODUCCION

El claro convencimiento sobre la oportunidad del análisis de la institución del salvamento marítimo, a que dedicamos este trabajo, en su devenir histórico constituye la razón de ser de este capítulo primero.

Lo anterior no contraría, sin embargo, el carácter instrumental que debe caracterizar a este apartado, en relación con el protagonismo que adquieren los demás capítulos, habida cuenta el enfoque pretendido.

De las premisas anteriores se derivan como consecuencias obligadas no sólo la conveniencia de destacar, en una difícil selección, los hitos normativos que a nuestro juicio hayan adquirido mayor relevancia por su difusión geográfica o histórica o el carácter novedoso de la regulación establecida, sino también que la profundización de este primer capítulo debe estar en todo caso en consonancia con el carácter instrumental al que expresamente hemos aludido con carácter previo.

1.- EL SALVAMENTO EN EL DERECHO MARITIMO DE LOS PUEBLOS ANTIGUOS.-

Los pueblos antiguos que, con acreditada actividad comercial, encontraron en la navegación un modo de desarrollar su pujante actividad, son los acreedores de nuestra atención en este momento.

En efecto, la experiencia nos enseña que cuanto más afán dedica un Estado al comercio, más necesita de un sistema de normas dirigidas a regular los esfuerzos y acrecentar los niveles de progreso adquiridos¹, sobre todo para dar cabal respuesta a las cuestiones que surjen en razón directa a las relaciones que, en el referido comercio, tiene su origen más directo.

Si bien es cierto que algunos Pueblos han mostrado

1.- Así se expresan, en el sentido anteriormente manifestado, PLATON, en "De legibus", Lib.VIII, 849 b y 850 b.

GODEFROY, "De imperio maris", in "Opera Iudica Minora", Leyden, 1733, cap.VII.

MONTESQUIEU. "De L'Esprit des Loix", Liv.XX, ch.XVIII, Texte établi et présenté par Jean Brethe de la Gressaye, París, 1950-1961.

evidentes reticencias hacia el comercio exterior¹ llegando a situaciones en las que las negociaciones con los extranjeros estaban prohibidas², constituyen la excepción que confirma la regla según la cual el comercio, y en concreto el comercio marítimo, ha establecido nuevas relaciones entre los Pueblos³ requiriendo la existencia de pautas de comportamiento a las que acomodar el de cada uno de los intervinientes en el tráfico marítimo, en un momento histórico en el que la ciencia de la navegación estaba poco avanzada, en contraste con un ingente número de riesgos de todo tipo que aumentaba la necesidad de certeza y seguridad⁴.

1. STRABON, Lib. XVII, Cap. I, S.5, nos refleja la situación de Pueblos antiguos que adoptaban esta actitud, no sólo en virtud del nivel de autosuficiencia adquirido con las producciones propias, sino también por un temor razonable a que la hospitalidad generosamente ofrecida, se transformase pronto en abusos protagonizados por los piratas, que no faltaban.

2. PLUTARCO trata esta cuestión en dos de sus obras, especificando los motivos que condujeron a que los Pueblos que cita estuviesen convencidos de ello, así en "Apophthegm. lacon". SS 81 y 90; "Quaestiones graecas", S 29.

3. PLINIO, "Hist. Nat." Lib. XXXIII, cap. I

4. GROTIUS, "De iuri belli ac pacis", Lib. II, Cap. XII, S 4.

Sin olvidar el Código de Hammurabi¹ han de ser destacados, por méritos propios, los Fenicios, que aparecen, según los historiadores y geógrafos como los más hábiles, los mejores navegantes, los más audaces, cuyas instituciones concedían la mayor libertad posible a los comerciantes, estando la citada profesión altamente dignificada; siendo destacable la exención de impuestos de que éstos se beneficiaban en sus transacciones comerciales². Reflejo de la cual resulta ser Tiro, ciudad de primer orden y exponente cualificada³. Y, si bien no faltan autores que han sostenido que los Fenicios no conocían otra ley que la de la fuerza⁴, hay

1. Es el monumento escrito más antiguo que se conoce relacionado con las cuestiones marítimas, a las que dedica los artículos 234 a 240 y 275 a 277 y goza de una clásica literatura científica; así

BONFANTE: "Le legi di Hammurabi", Roma 1926.

BERGER: "Le code de Hammurabi". París 1907.

REMME: "Geschichte d. Handesrechtes", Leipzig 1913, pg. 53 y 66.

2. M. de PASTORET, "Hist. de la Legislation", París 1859, T. I, pag. 439

3. Encontramos una descripción muy precisa en el profeta EZECH, Cap. XXVII, v. 8; y Cap. XXVIII, v. 4 y 5, que afirma: "Sapientes tui, Tyre, facti sunt gubernatores tui ... In sapientia et prudentia tua feciste tibi fortitudinem ... In multitudine sapientiae tuae et in negotiatione tua multiplicasti tibi fortitudinem".

4. Cfr. ARISTOTELES, "De mirabil. auscult." T. II, pag. 834.

que afirmar fundamentalmente lo contrario¹, reconociéndoseles el mérito de haber gozado de leyes que presidieron el tráfico marítimo más importante de la antigüedad², a pesar de lo cual las técnicas de investigación actualmente existentes no nos permiten aún determinar el contenido de aquellas ni, por tanto, el de las disposiciones reguladoras de la institución del salvamento, como tampoco resulta posible precisarlo en relación con las que estuvieron vigentes entre los egipcios, cretenses, atenienses y cartagineses, que debieron alcanzar notable desenvolvimiento, a juzgar por el desarrollo marítimo alcanzado por estos pueblos³, lo que no empece a la atención que, mercedamente, les hemos dedicado.

1. De las distintas fuentes analizadas se desprende la existencia de razones poderosas que sustentan la teoría mayoritaria que hemos sostenido mereciendo destacarse por su rotundidad la opinión al respecto de PARDESSUS, : "... après avoir été gouvernés par des usages que le besoin avait introduits et que l'expérience a du perfectionner, les Phéniciens posséderent sans doute une législation maritime fixe, a l'époque où le progrès d'une industrie toujours croissante et les accidens inséparables d'une longue navigation en firent sentir plus vivement la nécessité".

Cfr. PARDESSUS, j.: "Collection des Lois Maritimes Anterieures au XVIIIe. Siecle". Paris, 1828-1845, T.I, Chap. 1, p. 19.

2. BONFANTE, "Lezioni di storia del commercio", Roma 1925, T. I, pag. 30.

3. Salvo en casos excepcionales como en algunos textos griegos transmitidos a través de las intervenciones de Demóstenes, tal como lo acreditan GOLDSCHMIDT, "Universalgeschichte d. Handelsrecht", Stuttgart 1891, pag. 25 y ss.

Cfr. DESJARDINS, "Introduction historique à l'étude du droit commerciale maritime" Paris 1890, pag. 8.

Los historiadores coinciden mayoritariamente en destacar el alto nivel alcanzado, entre los comerciantes, por los Rodios, que unían a su condición de consumidores navegantes¹ la sabiduría de su Legislación² existen autores que han mantenido opiniones contrarias³, alegando que, en modo alguno, llegaron a tener normas marítimas escritas sino, a lo más, costumbres sucesivamente desarrolladas y rectificadas o aumentadas por

1. TITO LIVIO, Lib. XLIV, Cap. XXIII.

CICERON en su obra "Pro lege Manilia", S 18, reconoce las distintas cualidades de los Rodios dedicándoles, oportunamente, público homenaje ante el pueblo romano.

2. Cfr. STRABON, Lib XIV, Cap. II, S. 4.

CICERON en su obra "Pro lege Manilia", S.18, reconoce las distintas cualidades de los Rodios dedicándoles, oportunamente, público homenaje ante el pueblo romano.

3. Cfr. GILDSMEISTER, "Dissertatio qua disquiritur sitne, aliquod fueritve ius maritimum universale", Gottingue 1803, p. 28 et ss.

las decisiones de los jueces o de los árbitros¹.

No podemos, sin embargo, prestar nuestro consentimiento con las afirmaciones que niegan a los Rodios la existencia de legislación marítima propia. Pues, aunque sean opiniones no ausentes de ingenio, no revisten, sin embargo, entidad suficiente ni tienen fundamento sólido que les convierta en merecedores de nuestra conformidad. No en vano hay toda una corriente doctrinal que, sin

1. Conviene, en este sentido, recordar lo manifestado por M. MEYER, en su disertación titulada "Historia legum medii aevi celeberrimarum", impresa en Gottingue en 1824, en donde afirma: "Leges navales rhodiorum si scriptae fuissent, certe apud earum praecones aliquam allegationem legissemus et Servius Sulpitius, aut M. Tullius Cicero, aut Julius Caesar, qui Rhodi studiis vacaverant, de iis certe aliquid retulissent ... Si consuetudines Rhodiorum scriptae fuissent, neque vero in frequentatione nationum existitissent, ille imperator, tantum iussu, ius, illud maritimum proprium sibi facere, et ut ius romanum publicare, potuisset." "...frecuente commercio et navigatione ac fama Rhodiorum in rebus maritimis peritiae commotos, ... et omnibus quae quidem ad rem maritimam spectabant, nomen legis rhodias attribuisse. Si postea jurisconsulti romani singulas illarum consuetudinum illustrarent, hoc de lege rhodia respondere nominabatur."

"Putaverim ergo illam peritiae rei navalis Rhodiorum celebritatem ad certa lites in causis maritimis decidendas instituta referendam esse; ius autem eorum navale nunquam scriptum fuisse, sed tantum é consuetudinibus maritimis, tanquam ius universale agnotis constituisse."

solución de continuidad y hasta nuestro días¹, reconoce abiertamente, con apoyatura estrictamente histórica² avalada por las aportaciones de prestigiosos jurisconsultos³ la realidad incontestables, entre los Rodios, de disposiciones es-critas reguladoras de distintos aspectos del tráfico marítimo y que contemplaron, de modo cierto, la institución del salvamento en la mar.

1. NORRIS, M. en su monografía "The Law of Salvage", New York 1958, Chap. I, S 5, nos recuerda, siguiendo a SELDEN en "Mare clausum", London 1635, Lib. I, Cap. V, S 5, que, ya en el S. IX A.C. los Rodios habían adquirido una merecida fama por su poderío naval y que posteriormente serían los primeros en crear, desarrollar y promulgar un verdadero sistema de leyes marítimas que, a su vez, fueron recibidas en Atenas, en todas las islas del Mar Egeo y a lo largo de las costas mediterráneas como parte integrante del Derecho de los Pueblos.

Otros autores sitúan la Lex Rhodia más tardíamente, en concreto alrededor del año 419 a.C., así BONFANTE, op. cit. pags. 32 y 33.

2. STRABON en Lib. XIV, Cap. II, S 4, atribuye a los Rodios la autoría de una legislación admirable, "Συνομιῶν τινῶν τῶν ναυτικῶν".

3. Cfr. CICERON en "De Oratore", Lib. I, Cap. I y XXXIV, utiliza el término "disciplina" para calificar el Derecho Marítimo de los Rodios, lo que evidencia, si utilizamos los criterios hermenéuticos derivados de los propios escritos de este autor, que está refiriéndose a un conjunto integrado no sólo por normas consuetudinarias, sino también por normas escritas; es decir, disposiciones legales en el más pleno sentido del término.

2.- EL SALVAMENTO MARITIMO EN EL DERECHO ROMANO

Con un origen histórico remoto y ciertamente muy humilde¹ Roma inicia su andadura que, con el transcurso del tiempo, le permitirá alcanzar un notable desarrollo comercial, que aún se verá más intensificado como consecuencia de la seguridad proporcionada por la instauración del sistema imperial, el progreso en las comunicaciones, consecuencias inmediatas de la bienvenida pacificación del mundo romano². En esta época eran especialmente utilizables por su menor costo las rutas marítimas y fluviales³, llegando a proporcionar al comercio exterior una expansión de tales magnitudes que en el S.I D.C. se puede hablar de comercio mundial, con difusión

1.- "La storia del diritto romano, di quel diritto che acquistava col tempo una dimensione universale, ha inizio in una comunità le cui condizioni di vita erano d' una modestia che ci riesce difficile immaginare".

Cfr. KUNKEL, W.: *Römische Rechtsgeschichte. Eine Einführung*".

Traducción italiana: "Linee di Storia Giuridica Romana". Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 1973, pag. 3.

2.-Cfr. ROSTOVITZEFF "The social and economic History of The Roman Empire". Oxford 1926, p.18.

3.- Cfr. ROLDAN, BLAZQUEZ y CASTILLO: "Historia de Roma", Madrid 1989, T.II. pag 322

incluso a pueblos con los que no tenía contactos fronterizos¹. Los comerciantes mantuvieron relaciones con Britannia, con anterioridad a la ocupación militar de las legiones romanas, en las regiones del Rin y del Danubio. En la época de Nerón se inauguró una nueva ruta comercial hacia el Báltico y la explotación del Mar del Norte por las flotas romanas abrió un nuevo camino desde el Rin hacia Germania y Escandinavia. Poco después, en tiempos de Augusto, se iniciaron las rutas a través del continente asiático² por el río Eufrates hacia Seleucia y desde ésta hacia el N.W. de la India y hacia el Golfo Pérsico; y con el establecimiento de un camino directo al estuario del río Indo se aseguraron las rutas hacia la India meridional y central e incluso hasta Ceylan y el golfo de Bengala en la época de Claudio y Nerón³. En el continente africano existía una ruta comercial en la costa oriental hacia Somalia que en el S. II sobrepasaría la isla de Zanzíbar⁴.

Y no debe olvidarse, a pesar de toda la pujanza

1. Cfr. MAZZARINI: "L'imperio romano". Roma 1956, pag. 27.

2. Cfr. CHARLESWORTH: "The Roman Empire". London 1958, pag. 77.

3. Cfr. GARCIA MORENO: "Historia Universal II, 2. La Antigüedad Clásica. El Imperio Romano. Pamplona 1984, pag. 285.

4. Cfr. WELLS: "El Imperio Romano". Madrid 1986, pag. 62

mencionada, que las peculiaridades técnicas de la navegación durante este período histórico del mandato de Roma, determinaban una especial configuración restrictiva del instituto del salvamento¹. Sin embargo, la doctrina que defiende el derecho del salvador a ser remunerado por los servicios prestados de forma voluntaria debe situarse en el Derecho Romano² que ya había regulado la institución que permitía compensar la actuación de quien (negotiorum gestor), voluntariamente, por cuanto sin mandato ni cargo que le obligase a ello y, aún sin conocimiento del beneficiario, cuida, administra bienes o realiza cualquier gestión a favor de otra persona (dominus negotii)³ procurándole algún beneficio⁴; con fundamento en la teoría que impedía el enriquecimiento injusto de unos a costa del esfuerzo o

1. Cfr. LE CLERE: "La assistance aux navires et le sauvatage des épaves". París 1954, pag. 9: au point de vu technique, la navigation a voiles se prêtait moins que la navigation a vapeur a l'assistance parce que, sauf exception, l'assistant eventuel n'avait pas plus de possibilités de manouvre que le navive en difficulté, l'un et l'autre étant tributaires du vent et du courant".

2. Cfr. NORRIS: "The Law of Salvage". N. York 1958, pag. 6.

3. Cfr. DIGESTO. Lib. III, Tit. V "De negotiis gestis".

4. Cfr. ARIAS RAMOS: "Derecho Romano". Madrid 1984, T. II, pag. 635.

HEILMAN: "The rights of the voluntary agent against his principal in roman law and in anglo-american law"; 4 Tenn. L. Rev 34.

de los gastos de otros¹, en estricta aplicación de su principio general, el de equidad². Principio éste que inspirando la regulación del salvamento ha alcanzado una notable difusión no sólo institucional, sino también a través de las fronteras de los innumerables países que, tal como queda acreditado, han heredado el legado que les confirió Roma³.

Pués bien, a pesar de todos los logros alcanzados por el Ius Civile que había previsto con admirable sagacidad todas las posibilidades derivadas de la situación de un (deudor insolvente), entre otros supuestos, el caso del deudor insolvente que actúa con fraude de sus acreedores⁴, el orden de preferencia de los distintos

1. Cfr. IGLESIAS: "Derecho Romano". Barcelona 1987, pag. 482.

NARDI: "Instituzioni di Diritto Romano". Milano 1986, pag. 28.

2. Cfr. CASTAN TOBEÑAS: "La equidad y sus tipos históricos en la cultura occidental". Madrid 1950, p. 54.

BIONDI: "Diritto romano" II. Milano 1952, pag. 34 y ss.

3. Baste citar el procedimiento tramitado por el salvamento del buque "The Calypso", 1828, 2 Hagg. Adm. 209, en el cual S.Sa., Sir Christopher Robinson, afirmó: "it will be found, I think, that both these forus of salvage resolve themselves into the equity of rewarding spontaneous services, rendered in the protection of the lives and property of others. This is a general principle of equity, and it was considered as giving a cause of action in Roman law; and from that source it was adopted by jurisdictions of this nature in the different countries of Europe".

4. Cfr. DIGESTO, Lib. XLII, Tit. VIII "Quae in fraudem creditorum".

acreedores, etc.¹ hasta el punto que constituye la base de las legislaciones modernas, sin embargo, no prevé ninguna modificación en base a que el deudor fuese un comerciante o que los incumplimientos derivados de su insolvencia perteneciese a su actividad comercial.

La navegación, no obstante, da lugar a unas negociaciones que pertenecen a una nueva especie que, por la peculiaridad de los problemas que origina, demandan soluciones de naturaleza específica e inexistentes en Derecho Romano. No se crearon disposiciones "ex novo" en esta materia, porque era más seguro adoptar, como propias, las respuestas que, previamente, hubiesen acreditado su bondad y eficacia².

La alianza que Roma establece con Rodas en el momento en que los primeros se disponían a llevar a cabo la conquista de Oriente³ permite a aquellos la ocasión de conocer las leyes de estos navegantes célebres. Y, asombrados de la sabiduría de éstos últimos, los jurisconsultos romanos deciden estudiar y analizar los prin-

1. Cfr. DIGESTO, Lib. XLII, Tit. VI, "De privilegiis creditorum".

2. "Les Romains aimèrent mieux adopter les usages des autres peuples navigateurs que de hasarder des théories nouvelles". Cfr. PARDESSUS, "Collection des Lois ..." cit. T. I, pag. 61.

3. ROLDAN, BLAZQUEZ Y CASTILLO: "Historia de Roma" cit. T. 1, pag. 481.

cipios y soluciones de los Rodios hasta que tiene lugar la adopción de las leyes marítimas rodias integrándolas como parte del Derecho Romano¹.

La jurisprudencia romana siguió a los Rodios no sólo en lo relativo a la echazón², sino también en otras cuestiones marítimas³ hasta el punto que el Emperador Antonino⁴ anuncia de una manera solemne que, tal como hiciera el Emperador Augusto, toda controversia marítima fuese juzgada según el derecho de Rodas, en todo lo que no contraviniese, de modo expreso, las disposiciones

1. Aunque imprecisa la fecha de estos acontecimientos, hay autores que los sitúan en torno al 55 A.C. y algunos, aún anteriormente, basándose para ello en las manifestaciones de CICERON en "De legibus", Lib. III, Cap. VI, y en "De officiis", Lib. I, cap. XXVI.

2. "De lege rhodia de jactu". Cfr. Digesto, Lib. XIV, Tit. II.

3. En distintos manuscritos de la obra del jurisconsulto PAULO, conocida como "Pauli receptae sententiae", el Título VII, del Libro II, recibe el epígrafe "Ad legem rhodiam de nauticis".

4. ROLDAN, BLAZQUEZ Y CASTILLO: "Historia de Roma", cit. T II, pag. 546.

legales ya vigentes en el Imperio¹.

Queda por tanto la tarea de examinar el contenido de las disposiciones vigentes en el período analizado, concretando los distintos aspectos regulados. Para lo cual, acudiremos al estudio del Digesto, parte principal del "Corpus Iuris Civilis"², teniendo muy presente el

1. Cfr. PARDESSUS, "Collection des lois ..." cit., T.II, pag. 62.

De solemnidad y gran fuerza expresiva goza el pronunciamiento del Emperador Antonino cuando, con ocasión de resolver un determinado litigio, hace una referencia expresa a la importancia de la Ley Rodia, afirmando: "Domine Imperator Antonine, naufragium in Italia facientes, direpti sumus a publicanis Cyclades insulas habitantibus, respondit Antoninus Eudaemoni: Ego quidem mundi dominus, lex autem maris. Lege id Rhodia, quae de rebus nauticis praescripta est, iudicetur, quatenus nulla nostrarum legum adversatur. Hoc idem Divus quoque Augustus iudicavit".

Cfr. DÍGESTO, 14, 2, 9.

la traducción de parte del texto que, con carácter excepcional, se inserta a continuación, no pretende sino plasmar el reconocimiento habido en los Ordenamientos Jurídicos, cuyos idiomas de expresión, a modo de ejemplo, se transcriben, respecto de la afirmación ya citada: "Antonino respondió: Yo soy señor del orbe, pero la ley (Rodia) es señora de la mar; júzguese esta cuestión por la Ley Rodia Marítima ..."

Cfr. D'ORS y otros: "El Digesto de Justiniano" T.I, p. 547, Pamplona 1968.

"I am indeed lord of the world, but the Law is lord of the sea. This matter must be decided by the maritime law of the Rhodians. Cfr. GILMORE & BLACK: "The Law of Admiralty", cit., p. 3.

2. D'ORS en su tratado "El Digesto de Justiniano", Pamplona 1968, nos dice de él en el Prólogo que es "el libro" para la Jurisprudencia de todos los siglos; "auctoritas iuris" para la Edad Media que se convirtió al llegar la Edad Moderna en la "ratio scripta" por excelencia.

estudio de las interpolaciones llevadas a cabo sobre los textos originales¹, que por su importancia exigen nuestra acomodación a los dictados marcados por los autores de la crítica histórica².

La referencia al estudio de la evolución que ha venido disfrutando esta institución del salvamento debe venir pertrechada con la necesaria dosis de imaginación, al tiempo que con la suficiente capacidad de perspectiva y de amplitud de miras para entender con naturalidad las diferencias que necesariamente ha venido imponiendo el propio rigor de la realidad náutica del momento. Así comprenderemos con facilidad la íntima conexión que

1. "Multa et maxima sunt, quae propter utilitatem rerum transformata sunt". Así afirmaba el propio Emperador JUSTINIANO (Cons. Tanta, S. 10) refiriéndose a las alteraciones realizadas sobre los textos originales.

2. Ya Alvaro D'ORS preconiza en su obra "Presupuestos críticos para el estudio del Derecho Romano", Salamanca 1946, aquellos criterios que actualmente revisten máxima actualidad, sustentados por toda una corriente de opinión entre la Doctrina de los autores conocida como "TEXTSTUFENFORSCHUNG". No olvidemos que la labor depuradora de las fuentes, que se presenta como incuestionable para cualquier disciplina histórico-jurídica, tiene caracteres muy específicos en el Derecho Romano, donde las alteraciones sufridas por los textos jurídicos fué deliberada por parte de los llamados a realizar la compilación ordenada. Es, así pues, importantísima la labor emprendida por la crítica histórica mediante el estudio de las interpolaciones, porque tiende a restaurar en su pureza original cada texto jurídico que sufrió alguna alteración por parte de los compiladores.

Cfr. CAMACHO EVANGELISTA, "Introducción al método crítico de estudio del Derecho Romano", Studi in onore di Edoardo Volterra, Milano 1971, Volume terzo, pags. 105 y ss.

originariamente ha mantenido el instituto, objeto de nuestro estudio, con el del naufragio¹; relación que, en sentido amplio y en determinadas épocas, han mantenido igualmente con respecto a la institución de la echazón. Pues frente al peligro en la mar, era en ocasiones la única actuación posible encaminada a preservar no sólo las vidas humanas de a bordo sino también el buque, su carga o al menos parte de ella, así como la parte proporcional del flete².

En el Título II, del Libro XIV del Digesto, bajo el epígrafe "De lege rhodia de jactu", con una cita expresa de la fuente de la que proviene³, se establece el principio general de contribución universal de todos los

1. "Il en etait ainsi parce que la pratique, le problème de droit se posait seulement a l'occasion des naufrages à la côte. Cette sorte d'accident de mer a été la forme la plus courante des catastrophes maritimes depuis l'Antiquité jusqu'a milieu du XVIII siecle".

Cfr. LE CLERE: "La assistance aux navires et le sauvetage des épaves", París, 1954, pag. 1.

2. "The ordinary case of a common sacrifice is where goods are thrown overboard in a storm to lighten the ship (Dig. XIV, 2, 1)".

Cfr. ASHBURNER, "The Rhodian Sea Law" Oxford 1909, p. CCLIII.

3. Expresamente se inicia el texto con la frase "lege rhodia cavetur ..."; lo que en opinión de los exégetas indica de modo inequívoco el origen de la cita que se reproduce y que, sin duda alguna, se refiere a la legislación de los rodios.

Cfr. PARDESSUS, "Collection des Lois ..." cit., pag. 104.

propietarios de mercancías salvadas, en caso de echazón de alguna mercancías al mar, siempre que mediase la relación causa-efecto entre el daño causado y el beneficio obtenido, así como que aquel hubiese sido efectuado para obtener éste.¹.

En el epígrafe número dos se parte de la distribución proporcional de la contribución a los gastos derivados de la echazón², para lo cual se concede a los propietarios de las mercancías perdidas una acción contra el patrón de la nave, y a éste otra acción contra los propietarios de las mercancías salvadas, pudiendo aquellos exigir de éste que retuviese las mercancías beneficiadas hasta que se efectúe el pago pertinente³.

Y si las cosas arrojadas al mar hubiesen aparecido, no ha lugar a efectuar la aportación común, pero si ya

1. *Lege Rhodia cavetur ut si levandae navis gratia jactus mereium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est* (Ex *Ddigestis*, Lib. XIV, Tit. II, Fr. I, Paulus).

2. Cfr. LEFEBRE D'OVIDIO: "La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'ordinanza marittima del 1681, Riv. Dir. Nav. 1935, T.I, p.36.

LOWNDES & RUDOLF efectúa una síntesis brillante del tratamiento que de esta cuestión se hace en Derecho Romano, heredero de las Leyes Rodias marítimas, en su obra "The Law of General Average" London 1964.

3. (Ex *Digestis*, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 2, Paulus).

se hubiese hecho la distribución de la responsabilidad de cada uno y el pago subsiguiente, se concede a éstos una acción para obtener la devolución.

Con frecuencia se establece que la cosa objeto de echazón sigue siendo de su propietario y en ningún caso se hace del que la ocupa, que no puede adquirirla como cosa abandonada¹.

Habiendo sido embarcadas mercancías de muy distinto género y, ante la duda de si los propietarios de las que no supusieron mucho peso para la nave (como las piedras preciosas) deberían contribuir, la respuesta es afirmativa, pues todos a quienes hubiese interesado la echazón debían hacerlo, incluyendo al propietario de la nave; exceptuadas las cosas embarcadas para ser consumidas;

1. "Res autem jacta domini manet, nec fit apprehendentis, quia pro derelicto non habetur" (Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 2,8. Paulus).

"Cette règle est conforme au s. 48 du Titre I, du Livre II des Institutes, et au fr. 8 ci-après".
Cfr. PARDESSUS, "Collection ..." cit., p. 107.

Este mismo principio lo encontramos enunciado en el Digesto, Libro XLI, Tit. I: "De acquirendo rerum dominio". Fr. 9.8, Gaius.

Y nuevamente, en el Tit. II: "De acquirenda vel admittenda possessione" del mismo Libro XLI, Fr. 21.2; y asimismo, en el Tit. VII: "Pro derelicto", del citado Libro XLI, fr. 7.

especificando que no se tendrán en cuenta, a la hora de valorar las cosas salvadas, las alegaciones de posibles o futuros lucros¹ Y se especifica concretamente que las cosas salvadas, por las que se debe contribuir, serán estimadas en el precio en que pudieron ser vendidas. Las cosas perdidas por lo que costaron en su compra².

Rescatada una nave de los piratas, todos deben contribuir, pero lo que aquellos hubiesen robado lo pierden sus propietarios³.

Si para aligerar una nave demasiado cargada, a la vista del peligro concurrente, se trasbordasen algunas mercancías a una lancha y ésta se sumergiera, se hará una cuenta entre quienes salvaron sus géneros en aquella y quienes los perdieron en ésta. Sin embargo, si se hubiesen salvado las mercancías de la lancha y naufragado la nave y su carga, no debe hacerse cuenta alguna porque la echazón obliga a la contribución exclusivamente si se

1. "Quoniam detrimenti, non lucri, fit praestatio". Ex Digestis, Lib. XIV, tit. II, Fr. 2, 4.

2. "Sed in his rebus quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi, non quanti emptae sint, sed quanti venire possunt". Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 2.

3. "Si navis a piratis redempta sit, omnes conferre debere aiunt. Quod vero praedones abstulerint eum perdere, cui fuerint ..." Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 3. Papinianus.

salva la nave¹.

Si, efectuándose la echazón de las mercancías de un mercader, se deterioraran las que habían quedado en la nave, pertenecientes a otro mercader, éste no debe verse gravado con el doble perjuicio de la contribución, por un lado, y con el deterioro de sus mercancías, por otro; por tanto, contribuirá en atención al precio actual de las cosas, después de sufrido el deterioro. También hay que distinguir la causa por la que se deterioraron las mercancías que quedaron en la nave porque, así como se auxilia al que las hubiese perdido, así se hará igualmente con quien hubiese soportado una disminución de su valor por causa de la echazón².

Sorprendida una nave por la tempestad, destruidos por un rayo sus aparejos y el mástil y comprados en un puerto de conveniencia unos aparejos provisionales, transportase íntegra la carga hacia el destino previsto, no habrá distribución porque el gasto se hizo más para

1. Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 4, Callistratus.

2. Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 4. 2.

reparar la nave que para conservar las mercancías¹.

Recuperadas algunas de las cosas que fueron arrojadas al mar, sin ánimo de darlas por abandonadas, siguen perteneciendo a sus propietarios, que las podrán recoger².

Si arrendada una nave para que en ella, y no en otra, se transportasen unas mercancías, y el transportista, sin necesidad alguna, las hubiese trasbordado a otra nave peor y se perdieran las mercancías, se concede acción contra el transportista, salvo que en aquella navegación hubiesen perecido ambas naves sin dolo ni culpa del transportista³.

En el Título I, del Libro XLI, vuelve a enunciarse un principio ya conocido, según el cual, las cosas arrojadas, por la borda al mar en un temporal, siguen

1. "Hic enim sumptus instruendae magis navis quam conservandarum mercium gratia factum est". Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 6. Julianus.

2. "Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent ut eas pro derelicto habeant". Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 8.

3. Ex Digestis, Lib. XIV, Tit. II, Fr. 10.1. Labeo.

perteneciendo al propietario porque en ningún momento se tiene la intención de abandonarlas, sino que se hace para salvarse del riesgo de naufragio, a la vez que para salvar otras mercancías y salvar la nave. Por lo cual, si alguien se hubiese apoderado de aquellas al traerlas la marea o incluso en el mismo mar, comete hurto¹.

Lo que se saca del mar no empieza a ser de quien lo saca hasta que el propietario lo dé por abandonado².

En el Título II, en relación con la adquisición y pérdida de la posesión (de los bienes salvados), se establece que no se puede usucapir lo que el mar arrojó de un naufragio pues no está abandonado, sino perdido³

Lo mismo vale respecto de las cosas que han sido echadas por la borda, pues no puede tenerse por abando

1. "Alia causa est earum rerum quae in tempestate maris, levandae navis causa, eiiciuntur. Hae enim dominorum permanent, quia non eo animo eiiciuntur ..., si quis eas fluctibus expulsas ..., lucrandi animo abstulerit, furtum committit". Ex Digestis, Lib. XLI, Tit. I, Fr. 9, Gaius.

2. Ex Digestis. Lib. XLI, Tit. I, Fr. 58, Javolenus.

3. "Quod ex naufragio expulsum est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperdito". Ex Digestis, Lib. XLI, Tit. II, Fr. 21. Javolenus.

nado lo que se dejó por salvar la vida¹.

Sin embargo no comete hurto quien se apodera de las mercancías encontradas, procedentes de echazón, con intención de salvarlas y las retiene con ánimo de devolverlas a su propietario².

Transcribiendo un rescripto sobre los depredadores de un naufragio, dispuso el Emperador Antonino Pío, que existía una gran diferencia entre recoger lo que de todos modos se iba a perder, a apoderarse sin recato de lo que hubiera podido salvarse. El saqueo grave se castiga, si son libres los autores, con el apaleo y el destierro por un período de tres años; si son de baja condición, con la condena a trabajos forzados por el mismo período; y si son esclavos, con la flagelación y la condena perpetua a una mina³.

Y es que muchas habían sido las admoniciones para evitar el saqueo tras los naufragios y para que ningún

1. "Idem iure esse existimo in his rebus quae jactae sunt, quoniam non potest videri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est". Ex Digestis, Lib. XLI, Tit. II, Fr. 21,2.

2. Ex Digestis, Lib. XLVII, Tit. II, Fr. 43. 11, Ulpianus.

3. Ex Digestis. Lib. XLVII, Tit. IX, Fr. 4, Paulus.

extraño interviniera en el salvamento de los restos¹.

Finalmente se ordenaba a los gobernadores de las provincias para que, con vigilancia constante, evitaran que los pescadores engañaran a los navegantes encendiendo luces de noche, como si de un puerto se tratase, poniendo en peligro las naves y a los que en ellas íban, para procurarse una presa ignominiosa².

Examinadas las distintas disposiciones vigentes en Roma, se impone que realicemos una necesaria labor de síntesis.

La cuestión relativa a la titularidad de los bienes arrojados al mar por la borda, en una tormenta, con ánimo de salvar todo lo posible, ha sido ampliamente debatida; no obstante, la opinión mayoritaria es que continuaban perteneciendo a sus propietarios originales; y la respuesta siempre ha venido precedida de una discusión

1. "Nam et Divus Hadrianus edicto praecipit, ut hi qui iuxta littora maris possident, scirent, si quando navis vel inficta vel fracta inter fines agri cuiusque fuerit, ne naufragia deripiant ..." Ex Digestis, Lib. XLVII, Tit. IX, Fr. 7, Callistratus.

2. Ne piscatores nocte, lumine ostenso, fallant navigantes, quasi in portum aliquem delaturi, eoque modo in periculum naves, et qui in eis sunt ..." Ex Digestis, Lib. XLVII, Tit. IX, Fr. 10, Ulpianus.

en torno a la duda de si aquellos bienes eran, ó no, arrojados "derelinquentis animo". La respuesta negativa ha sido sustentada por la mayoría¹. Por el contrario, otros autores han mantenido la solución afirmativa².

De la anterior polémica se desprende una conclusión, según la cual, aquel que se apoderase de alguno de aquellos bienes arrojados, y lo hiciera "lucrandi animo" debía ser considerado como ladrón³.

Por otra parte, resulta mucho más pacífica, dada la coincidencia existente, la cuestión relativa a la calificación jurídica que merecen los bienes arrojados por la mar a la costa, después de un naufragio, pues no son derelictos⁴.

1. Cfr. PAULO (Dig. XIV 2.2.8)

GAYO (Dig. XLI. 1.9.8)

JAVOLENO (Dig. XLI. 2.21.2)

2. Cfr. ULPIANO (Dig. XLVII. 2.43.11)

3. Cfr. Dig. XLI. 1.9.8
Dig. XLVII. 2.43.11.

4. Cfr. Dig. XLI. 1.58.
Dig. XLI. 2.21.1.

Consecuentemente, será tenido por ladrón quien se apoderase de aquellos bienes dado que, contrariamente a lo que pudiera opinarse, no pueden ser considerados "res nullius"¹.

Y, a mayor abundamiento, serán responsables de devolver el cuádruple del valor de aquellos² y, en algunos casos, serán sometidos a procedimiento criminal³.

1. Cfr. Dig. XLVII. 9.3.

2. Cfr. Dig. XLI. 1.44
Dig. XLVII. 9.1.

3. Cfr. Dig. XLVII. 9.4.1.

3.- EL SALVAMENTO MARITIMO EN LAS "LEYES RODIAS"

El constante interés de los investigadores por este cuerpo normativo¹ es paralelo a la dificultad existente para poder delimitar desde su propia denominación², hasta, incluso, su contenido³.

1. "Es bedarf noch gründlicher Untersuchung", GOLDSCHMIDT, L., "Lex Rhodia und Agermanament in Zeitschrift für das gessamte Handelsrecht". Stuttgart.1988, pag 25.

Zacharia VON LINGENTHAL, afirma: "Sowhl Text als latei nische Vebersezung bedürfen noch wiederholter kritissher Bearbeitung", en "Geschichte des Griechisch -römischen Rechts". Berlín 1892, pg.3.

2.- ASHBURNER, W. sintetiza la labor realizada sobre los textos y manuscritos existentes, y dice: "1.- In some manuscripts it is described as the law of the Rhodians or the Rhodian law. 2.- In some cases a list of Emperors is added who have established it. 3.- It is sometimes dscribed as an except from the Digest. 4.- It is sometimes described as the law of Rhodion."

Cfr. ASHBURNER, "THE RHODIAN SEA LAW", CIT., P. LXVII.

PARDESSUS, la denomina "la compilation connue par les jurisconsultes sous le nom de Lois rhodiennes, ou Droit maritime des Rhodiens..."

Cfr. PARDESSUS, "Collection des lois ..." cit., p. 27.

3.- El criterio más autorizado es el de PARDESSUS, que recibe un refrendo generalizado, así ASHBURNER, op. cit. p. XIII, que afirma "Pardessus divides the subject-matter into three parts, and I follow this division...", cuando sostiene que "cette compilation consiste en trois parties. La premiere est un prologue ou l'on raconte qu'un redaction des usages maritimes de Rhodes a été successivement ordonnée et approuvée par divers empereurs romains. La seconde est une serie intitulée Droit naval, composéé de vingt-un chapitres. La troisieme est une autre serie intitulée Droit maritime des Rhodiens, extrait du livre XI du Digest,"

PARDESSUS, op. cit., pag. 209 y ss.

Teniendo en cuenta las frecuentes confusiones doctrinales de todo tipo a que este tema ha dado lugar, conviene precisar la polémica existente en torno al propio origen de esta compilación¹.

1. ANTOINE AGUSTIN: "De legibus et senatus consultis", París 1584, Siguiendo la opinión de Francois BADOUIN, son los primeros autores que critican el contenido de la compilación conocida como Derecho Naval de los Rodios, LOEWENCKLAU, no pone en tela de juicio su autenticidad y la incorpora en el tomo II de su obra "Ius graecoromanum" y GODEFROY, en el capítulo IX de su obra "De imperio maris...", ya citada, llega incluso a profesar una gran fe respecto del Prólogo de la citada compilación.

BYNKERSHOEK, por su parte, es tajante y demuestra con enorme erudición que este derecho llamado rodio no tiene nada de auténtico, y afirma: "Existant autem leges rhodiae de negotiis nauticis complures, Lib. LIII Basilikon, Tit. VIII. Verum non illae vetustissimae, sed novissimae quaedam".

Cfr. BYNKERSHOEK: "Ad legem rhodiam de jactu", Amsterdam 1703, pag. 75.

En contra manifiestan sus opiniones PASTORET, M. "Dissertation sur l'influence des lois rhodiennes". París 1784. y ALEX SCHOMBERG, "Treatise of the maritime laws of Rhodes", Oxford 1786.

"L'ouvrage d'un faussaire ignorant ou maladroit" es el juicio que merece la autoría del Prólogo de esta compilación a PARDESSUS, "Collection ..." cit., pag. 217.

"Un recueil d'usages nautiques, probablement rédigé pour l'utilité des gens de mer", opina el autor antecitado respecto de la Parte II; Cfr. op. cit., pag. 217.

Finalmente en relación con la parte III que, en opinión del mismo autor, es la más antigua de todas, anterior a las Basilícas, pudo haber sido originariamente una compilación de origen privado (Cfr. op. cit. pag. 220), llegando a sugerir el nombre del autor: Rhodion. (Cfr. op. cit., pag. 221).

No obstante, con independencia de los conflictos que suscita, lo cierto es que la compilación analizada constituye un verdadero Código de disposiciones marítimas que alcanzó una prolongada difusión en el Imperio de Oriente y logró una eficacia indiscutible sobre toda la legislación marítima posterior del Mediterráneo¹ en concreto en Italia meridional, y su aplicación perduró hasta el S. XVI².

En algunos aspectos decide de modo contrario a los principios vigentes en Derecho Romano, heredero de las auténticas disposiciones elaboradas por los habitantes de la Isla de Rodas³.

1. Della stessa epoca (VIII-IX sec. d.C.) è il "Νομος Ροδίων ναυτιχόο" (detto legge pseudo-Rodia), raccolta privata di consuetudini, che fu applicata per vari secoli nell'Italia meridionale e in tutto l'Adriático e che costituisce una delle piú cospicue fonti del diritto marittimo medioevale", LEFEBURE, A. y PESCATORE, G.: "Manuale di Diritto della Navegazione", Milano 1969, pag. 9.

2. BRUNETTI, A. "Derecho Marítimo Privado", ed. española, Barcelona 1950., pag. 85.

SCIALOJA "Corso di diritto della navigazione" 1943, T. I, pag. 17.

3. "Au contraire, les chapitres XXIX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXVIII, XLI, de la IIIe. partie de la compilation intitulée Droit Naval des Rhodiens, decident d'une manière absolument opposée. Ils établissent entre la navire et le chargement, et meme entre tous les chargeurs respectivement, une sorte de communauté de tous risques; ils rejettent ainsi la distinction des avaries en communes et en particulieres, qui forme la base essentielle du titre II du livre XIV du Digeste.

PARDESSUS, "Collection des Lois" cit., pag. 29.

Por lo que se refiere de modo específico al salvamento, y con fundamento en la regulación contenida en el Digesto¹ se afirma el principio de la compensación que se debe al salvador², especificándose los derechos de quienes se esfuerzan en salvar bienes o en recuperarlos después de un naufragio.

Se establece un premio³, de un seis por ciento sobre el valor de los bienes salvados a favor del Capitán y tripulantes si, después de haber cumplido con diligencia sus obligaciones, rescatan las mercancías de un riesgo de pérdida debido a fuerza mayor.

1. "Le principe, qu'un salaire etoit du a ceux qui savoient des effets naufragés, est consacré par le de S.1, fr. 4, du titre II du livre XIV du Digeste "De lege rhodia de jactu": Lege rhodia cavetur ut si levandae navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est". PARDESSUS, "Collection des Lois" cit. pag. 256.

2. "Under the rhodian sea law the salvor of a distressed or wrecked ship was rewarded for his efforts" NORRIS, "The Law of Salvage" cit, pag. 4.

3. "... Let the captain together with the ship and the sailors receive the six-hundredths of each thing saved". Part III, chapter XXXVIII, The rhodian sea law, Trad. del original griego en ASH-BURNER, op. cit., pag. 112.

Se fija la cuantía de la recompensa¹ debida al salvador en 1/5 del valor de los bienes salvados².

Se configura un verdadero sistema para la precisa determinación del premio por salvamento, en base a porcentajes, según los esfuerzos empleados y teniendo en cuenta el grado de peligro soportado³. Así, si se rescata oro, plata ó cualquier otra cosa del mar a una profundidad de ocho brazas, el salvador recibirá 1/3 del valor; 1/2 si lo extrajese a quince brazas; y 1/10 si la mar arrojase algún objeto a la orilla y fuese recuperado de una profundidad de hasta una braza.

Se instituye un conjunto de sanciones aplicables a quienes realizaren actos de pillaje en buques naufraga-

1. "If in the open sea a ships overset or destroyed, let him who brings anything from it safe on to land receive instead of reward the fifth part of that which he saves". Part III, Chapter XLV, ASHBURNER, op. cit. pag. 119.

2. "If any person finds the boat - adrift from a ship - ... he will receive one fifth part as a reward". Part III, chapter XLVI. ASHBURNER, op. cit. pag. 118.

3. If gold or silver or anything else is raised from the sea form a depth of eight fathoms, let the salvor receive one-third. If it is raised from a depth of fifteens fathoms, let the salvor receive one-half by raison of the danger of the sea. Where things are cast from the sea to land and found there or carried to within one cubit of the land, let the salvor receive one-tenth part of what is salved".

Cfr. ASHBURNER, op. cit., Part III, Chapter XLVII, pag. 119.

dos, penalizando igualmente a quienes atentasen contra las personas o las propiedades de la dotación y pasajeros de buques naufragados; ordenándose que el culpable deberá devolver el cuádruplo de su valor a los legítimos propietarios¹, y si alguien llega a aprovecharse de la situación penosa que sufren las personas que han padecido un naufragio, será condenado al destierro por un plazo de tres años si es libre, o empleado en trabajar en obras públicas, durante el mismo tiempo, si es persona de baja condición, ó soportará los trabajos más duros si su condición es la de esclavo².

1. "Qui ex naufragio aliquid rapit, quadruplum restituat".
Ex Título secundo, Libri undecimi, Codicis.
Cfr. PARDESSUS, op. cit., pag. 257.

"Qui ex miserabili naufragorum substantia quid vis rapiunt, aut dolo malo lucrentur, quadruplum injuriam passis praestent". Ex titulo quinto, Libri XLII. Dig.

2. "Qui graviori praeda et vi res aufert ex naufragio, post earum restitutionem, si liber est ad triennium relegatur; si sordidi quidam sunt, in opus publicum ad idem tempus usque condemnentur; si denique servi, in gravius opus fisci similiter deportentur".
Ex Título quinto, Libri XLII. Dig.

4.- EL SALVAMENTO EN LA LEGISLACION MARITIMA EUROPEA EN LA EDAD MEDIA

En la Europa Meridional, la legislación marítima durante la Edad Media, en atención a su origen y área de influencia, podría ser dividida en tres grandes grupos:

1.- la legislación estatutaria en los puertos adriáticos,

2.- la legislación de los puertos tirrenos, y

3.- la legislación de las ciudades occidentales de la cuenca del Mediterraneo¹.

ORDENANZAS DE TRANI

Entre las referidas en el primer grupo merecen una consideración especial las "Ordinamenta et Statuta maris edita per Consules Civitatis Trani"². Refleja la influencia de los

1.- BRUNETTI, "Derecho Marítimo..." cit., pag. 30.

2.- "Al nome delo omnipotente Dio, amen. Millesimo sexagesimo tertio prima indictione. Quisti infrascritti ordinamenti..." Si bien la fecha del año de 1063 aparece claramente expresada al inicio del proemio de la analizada Norma, para indicar la fecha de su primera edición, es cuestión que ha suscitado vivas discusiones.

Cfr. PARDESSUS, op. cit., pag 217 y ss.

Estatutos de Venecia¹, y en ellas se contienen disposiciones que establecen específicamente un sistema de premios para el hallador de bienes procedentes de un naufragio, así como la obligación que les vinculaba a entregar aquellos bienes a la Autoridad Judicial, suministrando un inventario comprensivo de los mismos, en el plazo de tres días, a partir de aquel en que tuvo lugar el hallazgo². Si el propietario aparecía y reclamaba sus bienes, el hallador estaba legitimado para exigir la mitad de éstos y, si no aparecía en el plazo de treinta días, los bienes, que mientras tanto permanecían bajo la custodia de la Autoridad, serían entregados al hallador.

Los bienes extraídos del fondo del mar se atribuían según la proporción de dos tercios para el hallador y de

1. Sucesivamente, y por obra de distintos Dogos, se publican en Venecia los "Ordinamenta super saornatione, caricacione et stivacione navium", seguidos del "Capitulare navium", de las "Ordinamenta", de los "Statuta Tarretarum". Textos que con modificaciones posteriores adoptadas en los "Statuta civilia", mantienen una indiscutible marca original, alcanzando notable difusión. Cfr. PARDESSUS, op. cit., pags. 20, 60, 96 y ss.

PREDELLI, "Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255". Venezia 1903, pags. 42, 52, 77 y ss.

2. C. XIX, "Ordinamenta ... Trani". Le statut de Trani présente les principes du droit romain dans tout leur pureté". PARDESSUS, op. cit., pag. 243.

un tercio para el propietario¹. Si los bienes hallados tenían una señal inequívoca de identificación, nadie estaba autorizado a apropiárselos, bajo multa de tres veces el valor de aquellos, ó incluso más, a juicio de la Autoridad².

También se determina el principio de contribución universal de todas las mercancías salvadas de un naufragio, gracias al sacrificio de otras, ordenado por el Capitán o patrón³.

1. C. XX, "Ordinamenta ... Trani", En este capítulo se establece una distinción, inexistente en Derecho Romano, según que los objetos encontrados estuviesen sobre ó bajo las aguas.

2. C. XXI, "Ordinamenta ... Treni". Cfr. "De furtis et servo corrupto", Tit. II, Lib. VI, del Código Justiniano.

3. C. XXVI, "Ordinamenta ... Trani". Este capítulo reproduce con absoluta fidelidad el principio ya consagrado en Derecho romano en el Digesto, Lib. XIV, Tit. II "De lege rhodia de iactu".

ESTATUTO DE ANCONA.

El Estatuto de Ancona¹ refleja la influencia de la legislación véneta, así como de otras compilaciones². Establece la distinción clásica entre cosas que se hunden en el fondo de la mar y cosas encontradas en la superficie de las aguas. Se determina que cuando las cosas halladas tienen una señal que las identifica de forma indubitada, el hallador no tiene derecho a reclamar premio, pero se sugiere que el propietario podría, de alguna manera, compensar la gestión del hallador. Existen estipulaciones especiales para el caso de que el objeto hallado lo fuese a cierta distancia del Puerto de Ancona. Aquel que encontrase el bien dentro de estos límites, si estuviera flotando, recibiría "tre soldi per livera", y si extrajera el objeto del fondo del mar "dui soldi per livera". Si el propietario no reclamase los bienes en el plazo de seis meses, el resto era destinado

1. "Estatuta Anconitanae urbis", de 1397.

2. MANFRONI, "La leggi marittimi di Ancona". Riv. Maritt, XXX, pag. 508 y ss.

al fondo de beneficios del Puerto de Ancona¹. Finalmente se regula, con suerte de detalles, la contribución a la avería².

TABLAS DE AMALFI Y OTRAS COMPILACIONES.

Perteneciente al grupo de legislaciones de Italia occidental, las "Tavola di Amalfi"³, publicadas bajo el título de "Capitula et ordinationes curiae maritime nobilis civitatis Amalphae" constituyen un cuerpo de leyes propias que denota la ordenación, estructura y principios del Código de Rodas.

1. Si bien existen los oportunos matices, es fácilmente apreciable la similitud con las normas vigentes en otras Compilaciones adriáticas.

Cfr. BONOLIS, "Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico", Pisa 1921, pag. 629 y ss.

2. Rub. LXXXVI, "De la varea in che modo se debia partire", Estatuta Anconitanae urbis.

3. También conocidas como "Tabula Amalphantana" y "Capitula et ordinationes curiae maritime nobilis civitatis Amalphae", que con origen en el año 1131 alcanzó gran difusión en la Italia meridional.

Cfr. ALIANELLI, "La Tavola di Amalfi", Napoles 1871, pag. 101 y ss.

La decadencia de Amalfi se debió en gran medida al auge de Pisa, cuyo desarrollo marítimo fué notable, promulgándose en ésta la colección de normas conocidas como "Constitutum usus"¹, en cuyo título XIV "de jactu navium", se regula la contribución a la avería, y en el capítulo XV "de rebus quae inveniuntur in mari", el premio debido al salvador y distintas cuestiones relacionadas con el salvamento.

Génova, con precedentes destacables², posee los Estatutos del "Officium Gazarie"³, con distintas adiciones sucesivas, y en cuyo Libro IV, Cap. XIV "Ad L. de jactu et forma ni es servanda" disciplina las cuestiones que constituyen el objeto de este estudio.

1. Los autores establecen como fecha más fiable la del año 1160. Cfr. PARDESSUS, op. cit., T. IV, pag. 569 y ss.

2. Los documentos legislativos marítimos más antiguos son de 1154 "Brevi delle Compagne", siguiéndole las actas de los "Consoli dei placiti" de 1217. Cfr. BRUNETTI, op. cit., pag. 94.

3. "Tractare querere et vigilare et totum suum inclinare ad facta et negotia navigandi omnia et singula quae ad utilitatem et commodum navigantium crediderint premere" ideales que motivaron a la Magistratur integrada por ocho miembros y cuyas Ordenanzas, así como sus resoluciones, fueron objeto de compilación, gracias a las audiencias celebraas semanalmente "sine strepitu et figura iudici". Cfr. PARDESSUS, op. cit. pags. 442 y ss.

LLIBRE DEL CONSOLAT DE MAR.

Resulta tarea compleja señalar con precisión el origen y deslindar el proceso de formación¹ de esta Compilación, en donde la discusión alcanza incluso a su propia denominación². Tal como ha llegado hasta nosotros es una recopilación formada hacia la segunda mitad del S. XIV, que recoge diversos textos de Derecho Marítimo redactados a su vez en fechas y lugares diferentes, obra de prácticos anónimos, sin duda mercaderes y navegantes

1. FERREIRO IGLESIAS, A. "Libro do Consulado da Mar". Anuario de Historia del Derecho Español, Tomo LVI, Madrid 1986, pags. 342 y ss.

2. "La denominació Llibre del Consolat de Mar" ó simplemente "Llibre del Consolat", amb que actualment és universalment coneguda la nostra compilació, no va mes enllá del sigle XV. El primer document que coneixem per ara, en el quel hi figura aquesta intitució, és una provisió reial, donada per al Consolat de Mar de Perpinyá el 22 de maig de 1423, con la qual llegim: "secundum dispositionem legum et capitulorum maris, insertorum in LIBRO CONSULATUS predicti".

GARCIA SANZ, ARCADÍ "Llibre del Consolat de mar", Vol. III, pag. 61. Barcelona 1984.

relacionados con la actividad de los Consulados¹ y un triángulo formado por Barcelona, Valencia y Mallorca.

El núcleo original está constituido por un texto redactado en Barcelona entre 1260 y 1270, que conocemos con el nombre de "Costums de la mar", reuniendo en unos trescientos capítulos una amplia colección de usos y costumbres marítimas de general vigencia en todo el Mediterráneo², e incluido en una colección de textos ju-

1. CAPMANY, S. "Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado, libro del Consulado", Madrid 1791, reeditado en Barcelona 1965, pags. 10 a 26.

TOMAS Y VALIENTE, F. "Manual de Historia del Derecho Español", Madrid 1986, pag. 354.

GACTO FERNANDEZ, E y otros "El Derecho Histórico de los Pueblos de España", Madrid 1990, pag. 393.

Con más precisión ARCADI GARCIA afirma: "el primer, que sembla constituir l'origen o almenys un precedent mol immediat del Consolat de Mar es la "Carta consulatus riparie Barchinone" de 7 de gener de 1258. En aquest document el rei Jaume I a precus dels prohoms de la Ribera de Barcelona, els concedi les facultats següents: 1) Elegir un dels dits prohoms com cap i major ..., 2) Aplegar diners ..., 3) Fer armaments navals en defensa de la Ribera, 4) Fer ordinations per a la mateixa Ribera.", GARCIA SANZ, A. op. cit. V. III, pag. 73.

FONT RIUS, J. "La universidad de prohombres de ribera de Barcelona y sus ordenanzas marítimas". Madrid 1981., pag. 206 a 212.

2. TOMAS Y VALIENTE, "Manual de Historia ..." cit., pag. 355.

"Aquest nucli permetiu sembla haver estat redactat a Barcelona, en llatí encara, entre els anys 1266 i 1265 per un jurist molt relacionat amb l'estament dels armadors i mercaders de la ciutat, que protagonitzaren el gran comerç, sobretot d'Orient.
GARCIA SANZ, A., op. cit., V. III, pag. 264.

rídico-marítimos fue la obra de consulta constante de los Consules de Mar municipales de Barcelona en sus actuaciones; posteriormente recibido en Valencia sería objeto de un amplio desarrollo judicial, dando origen a una redacción más amplia en la que se incluirían costumbres propias de la ciudad¹, transmitiéndose, finalmente, a Mallorca en 1343, en virtud de un privilegio que ordena a los Consules Mallorquines que juzguen las cuestiones y causas de los hombres de mar conforme a los modos y a la forma usados en la capital levantina.

Una nueva reelaboración experimentaría el texto en territorio insular, donde resultó completado con la inclusión de un cuerpo de normas procesales, que pretendía recoger el estilo procesal usado en el Consulado de Valencia, si bien adaptándolo con diversas modificaciones²

1. "Rebuda a Valencia la compilació, l'aplicació que el seu Consolat de Mar en feu, fou com una prova sobre la realitat, la qual posá de manifest les nombroses deficiències que presentava per a regular la vida comercial marítima en la seva complexa realitat".
GARCIA, A. op. cit. pag. 266.

2. El notario del Consulado de Mallorca Huguet Borrás, desde 1343 en que se recibió en la isla la compilación, hasta 1345, redactó el "Orde judiciari de la cort dels consols de mar de Valencia", en la que no seguía con absoluta fidelidad el uso procesal valenciano, sino que, en realidad, lo que llevó a cabo fué una adaptación limitativa que resultase aplicable y viable en Mallorca.
Cfr. GACTO, "El Derecho Histórico" cit., pag. 394.
GARCIA SANZ, op. cit., V. III, pag. 269.

y haciendo posible, de este modo, el mandato regio contenido en el privilegio señalado.

Cuando se crea el Consulado de Barcelona, se ordena en él la aplicación del Derecho seguido en los tribunales de Mallorca, cerrándose así el ciclo evolutivo de las primitivas "Costums de la mar" que vuelven a su punto de origen enriquecidas con las adiciones referidas, recibiendo finalmente unas Ordenanzas de Pedro el Ceremonioso que clausuran definitivamente el proceso formativo, cristalizando, como fruto del desarrollo progresivo del Derecho Marítimo y de su redacción y compilación, en el "Llibre del Consolat de Mar"¹.

Por lo que respecta a su contenido, viene constituido por los distintos elementos que, a lo largo de su trayectoria, ha ido incorporando², consiguiendo un re-

1. VALLS TABERNER, F. "Consolat de Mar", Barcelona 1931-1933, V. II, pag. 119.

ROBINSON, O.F. "An Introduction to European Legal History", Glasgow 1985, pag. 159.

2. "Els dits textos constants que, per un ordre o per un altre, contenen tots els manuscrits del Llibre del Consolat, son ...

1.- Ordre judiciari de la cort dels consols de mar de Valencia.

2.- Capítols sobre les esportades d'Alexandria.

3.- Costums i usatges de la mar.

4.- Costums de las naus armades i del cors.

5.- Capítols del rei En Pere."

Cfr. GARCIA SANZ, A. op. cit. pag. 61.

sultado final de prestigio y autoridad moral que se extendió¹ mucho más allá de los límites de las circunscripciones para las que había sido inicialmente previsto².

Con respecto al contenido concreto de la regulación de la cuestión objeto de examen, el Consulado del Mar trata de la contribución a la avería en distintos capítulos, de los cuales examinaremos, en primer lugar, aquellos que están inspirados, aunque con modificaciones, en las normas vigentes en Derecho Romano.

Cuando los bienes son arrojados por la borda, en una tormenta ó para huir de buques armados, contribuyen, tanto los bienes salvados, como el barco en que se

1. GILMORE, G & BLACK, C, "The Law of Admiralty", New York, 1975, pag. 6

2. "Both of the great judges above mentioned (Lord Stowell and Lord Mansfield) treat the Consulate of the Sea as a most valuable body of maritime law, which had been commonly received in Europe and which was at the same time conformable to reason and to equity. Chancellor Kent in a similar manner, in his Commentaries ... (Vol. III, p. 10) describes the Consolato del Mare as containing the common law of all the commercial powers of Europe, and as the most authentic and most venerable monument extant of the commercial usages of the middle ages".

Cfr. MONUMENTA JURIDICA, THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY. Edited by SIR TRAVERS TWISS, London, 1871-76, Vol. III, 1, p. XXVI.

transportan¹. La valoración de los bienes salvados y perdidos se efectúa como se dice a continuación. Si la echazón tuvo lugar durante la primera mitad del viaje, son tasados al precio de coste; si, por el contrario, ocurrió en la segunda mitad, lo son al precio que tengan en el puerto de arribada². El flete no contribuye, salvo que el propietario del buque reclame el pago del flete en relación con las cosas arrojadas y con las salvadas, en cuyo caso, y una vez recibido lo exigido, contribuirá del mismo modo que los efectos salvados³. Se regulan con toda suerte de detalles los trámites que han de seguirse antes de proceder a efectuar una echazón, distinguiendo si se encuentran a bordo los propietarios de las mercancías, como si, por el contrario, no lo están⁴. El buque contribuye sobre la base de la mitad de su valor⁵. Los bienes que tienen un valor superior al declarado, contribuyen, no obstante, por su valor real⁶.

1. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. LI.

2. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. LII.

3. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. LIII.

4. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. LIV a Cap. LXVI.

5. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CLXXXII.

6. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCXII.

En segundo lugar, analizaremos los capítulos que contienen regulaciones que responden a principios diferentes de los especificados anteriormente.

El Consulado del Mar establece, más de una vez, el principio según el cual, cuando tiene lugar una pérdida, bien que afecte al buque, bien al cargamento, "prima facie", la pérdida se soporta por el afectado si no hay pactos ni acuerdos previos, en sentido alguno¹. No obstante, el principio anteriormente enunciado encuentra tres motivos de excepción: a) cuando la pérdida es consecuencia obligada de medida adoptada para la seguridad de todos, y además obtiene el efecto pretendido; b) cuando aquella es imputable a falta o negligencia de persona distinta del propietario de los bienes perdidos; c) cuando hay acuerdo entre quienes participan en la aventura marítima para que barcos y carga formen una masa común que soporte las pérdidas, o bien que la carga sufra los efectos de las pérdidas que afecten al barco,

1. "E si empresió ne convinençes no y haurá alguna, qui perdut haurá per perdut se haurá anar".
Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CLII.

"Si entre ells agermanament fet no sera ... qui struch sera, struch se romandra".
Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CLXXXVII.

sin que esta obligación sea de carácter recíproco¹.

Respecto del flete, se establece que si no se salva la carga no se debe pagar ninguna cantidad en concepto de flete; si, por el contrario, se salva parte del cargamento, entonces: a) si el propietario del buque reclama el pago del flete, tanto por los bienes salvados como por los perdidos, tiene derecho a ello, pero también deberá contribuir por el último concepto; b) si sólo lo reclama en razón a los bienes salvados, no estará obligado a efectuar contribución a la avería².

Si el buque sufre su propia pérdida ó daños de cierta entidad y el propietario de la nave y los mercaderes hubiesen acordado lo pertinente³, los bienes salvados deberán contribuir a compensar la pérdida ó los daños del buque⁴.

Recordemos también que hay algunos capítulos que tratan de la misma materia, pero su inclusión en este

1. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CL.

2. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CLI.

3. "L'senyor de la nau e los mercaders agermanaran l'aver ab la nau, é la nau ab l'aver".

4. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CLII.

cuerpo normativo del Consulado parece muy posterior a la del resto, y entre aquellos se distinguen dos clases de echazón: la primera, ordinaria o regular, y la segunda calificable de naufragio¹, según que haya mediado ó no tiempo para evacuar las consultas pertinentes con los propietarios de las mercancías, según que el peligro no resulte inminente, ó sí lo sea. En este segundo caso el buque contribuye por los 2/3 de su valor, pero, si con el mismo motivo, ha perdido anclas, cabos, etc., estará legitimado para exigir la subsecuente contribución, lo que no ocurre en caso de la echazón calificada de ordinaria².

En relación con la cuestión del salvamento propiamente dicha, el Consulado, en un capítulo de excepcional extensión³, prevé la regulación de distintos supuestos: 1) bienes encontrados en la playa ó en el puerto y, ó bien, flotando sobre las aguas o bien arrojados a la orilla; 2) bienes encontrados en un golfo ó en mar abierto; 3) bienes encontrados en el fondo del mar.

1. "No s' deu ne s'pot iutiar per dret ne per pla git, ans se deu é s'pot iutiar quasi per semblent de naufrag, 'e mes per semblant de naufrag que de git".

2. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCXXXIX.

3. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCVII.

En el primero de los supuestos, el hallador debe presentarlos a la autoridad, que retendrá los bienes salvados durante un año y un día y, si al término de este plazo, no se presenta el propietario, entregará la mitad al hallador, una cuarta parte se la quedará la citada Autoridad y la última cuarta parte se dedicará a sufragios por el alma del propietario. Y si los bienes fueron encontrados en la orilla, la recompensa del hallador vendrá determinada, de modo suficiente, por el criterio de los hombres prudentes del lugar donde aquellos fueron habidos.

En el segundo de los supuestos se remite a lo estipulado anteriormente¹ en el capítulo dedicado a las "mercancías encontradas en la mar" en que ordena que, de éstas, el buque tendrá derecho a tres partes y los marineros a una parte.

En el tercero, referente a los bienes hallados en el fondo de la mar, se ordena en el Consulado que no pueden ser vendidos ni enajenados porque aquellos espe-

1. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CXV.

ran a su propietario¹ y, aparecido éste y acreditada su condición, deberá pagar al salvador los daños y perjuicios ocasionados, así como los intereses en razón al esfuerzo desplegado en la recuperación de las mercancías, lo que será objeto de determinación por la Autoridad Local y dos hombres buenos dignos de confianza².

Además del interés de las distintas previsiones que hemos analizado, el motivo por el que prestamos atención a esta compilación, en el proceso histórico de la institución del Salvamento, es porque, como afirmaron los autores, contiene una disposición verdaderamente original³ consistente en el establecimiento de una remuneración para premiar la asistencia en la mar, siendo la primera vez que aparece en un texto escrito, completamente separada de la idea de naufragio. En efecto, se prevé que, si un buque es capturado por el enemigo ó por los piratas y posteriormente recuperado en la mar, ó si

1. "... trobada qui iaurá á fons ... aquella no deu esser venuda ne alienada; perço com roba que iaurá á fons, totavia espera son senyor".

Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCVII.

2. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCVII.

3. Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCXLV.

Cfr. LE CLERE, J. "L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves". París 1954, pag. 39.

un buque está abandonado en la mar y se logra rescatar, a éstos que efectúen el salvamento se debe una recompensa justa y suficiente. Al mismo tiempo se ordena que, si las partes no logran ponerse de acuerdo sobre la fijación de la referida cuantía, deberá concretarse por el sistema de arbitraje¹.

ROLES DE OLERON.

Gran importancia para la historia del Derecho Marítimo, en general, así como para la Institución objeto de nuestro estudio, nos ofrece la legislación que estuvo vigente en los puertos occidentales y del norte de

1. "E si, per ventura, entre ells avenir no se n'podem, sia e deu esser más lo contrast d'essudat en poder de bons homens, perço, car totavía es bona la cominalessa é la equaltat é l'temprament de bons homens ..."

Cfr. Llibre del Consolat de Mar, Cap. CCXLV.

Europa¹, de la que merece ser destacada los "Rooles o Jugements d'Oleron"². Su origen ha suscitado las más vivas discusiones doctrinales³.

Su difusión fué amplísima y paralelamente a la fortuna que disfrutó el Consulado del Mar en las costas del

1. KRIEGER, Karl-Friedrich "Ursprung und wurzeln der Rôles d'Oleron", Köln 1970, pag. 123 y ss.

BRUNETTI, "Derecho Marítimo ..." cit, pag. 100.

2. No debe confundirse la obra citada con la constituida por "Les Bons Usages et les Bonnes Costumes de la Commune D'Oleron". Cfr. THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY, V. II, 2, pag. 255.

3. Desde que entró en juego el amor propio nacional, cada cual reivindicó para su país el honor de haber producido una obra tan importante; así autores alemanes han sostenido que los Roles de Oleron habían sido tomados en el S. XV del Derecho Marítimo introducido por los navegantes alemanes en la isla de Gotthland (Derecho de Wisby); autores holandeses han pretendido probar que se trataba de una reproducción de los usos aplicados en los Países Bajos; los juristas ingleses han reclamado la obra como propia pues, a pesar de haber sido redactada en Francia, fueron publicados por orden de Leonor de Aquitania e introducida en Inglaterra por su hijo Ricardo Corazón de León, y tomaron el nombre de una isla por la que la Reina Leonor sentía un particular afecto, versión mantenida hasta el S. XVII por autores como CLEIRAC, E., entre otros, en su obra editada en Bordeaux en 1547 "Us et coutumes de la mer".

Menos romántica que la versión anterior, pero más ajustada a la realidad es la que nos ofrece SIR TRAVERS TWISS en su monumental obra "THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY", London 1871-76, V. I, 1, pag. LXII, en donde conceptúa como una compilación de decisiones realizada en Oleron; en la misma línea de las afirmaciones de PARDESSUS que acredita que no eran sino una colección de sentencias dictadas en materia marítima en el litoral francés del Océano, compuesta entre los S. XI y XII por autor desconocido, indicando su denominación, de modo gráfico, su propio origen, pues las Sentencias eran escritas sobre hojas de pergamino y conservadas en forma de rollos.

Cfr. PARDESSUS, "Collection del lois ..." cit, T.I, pags. 283 y ss.

Mediterráneo Occidental, los Roles de Olerón, bien de modo directo, bien indirectamente, rigieron en todas las costas europeas del Océano Atlántico, del Canal de la Mancha, del Mar del Norte y del Báltico, llegando algunos autores, no sin fundamento, a extender sus efectos, casi hasta nuestros días¹.

Conforme al principio general establecido por los jurisconsultos romanos según el cual la echazón debería ser "removendi communis periculi causa", las distintas compilaciones van a dar cumplida respuesta eligiendo vías propias para llegar a concretar que efectivamente concurrió un "commune periculum" y que por tanto el acto de subsiguiente echazón había sido realizado "removendi causa", en cuyo contexto, la necesidad de contar con el consentimiento de los propietarios de los bienes sacrificados juega un importante papel.

En este sentido, en los Roles de Olerón se determina que el capitán, antes de arrojar los bienes por la borda, debe solicitar autorización a los respectivos propietarios y, si se la denegasen, deberá contar con

1. "The laws of Oleron, and other maritime codes, may still be usefully cited in English Courts".

HOLDSWORTH: "A History of English Law, London 1922, (3a. ed.).

tres miembros de la tripulación que, a la llegada a puerto, sean capaces de prestar juramento¹ acreditando la necesidad de la adopción de tal medida², igualmente deberá el propietario del buque hacer saber a los propietarios de las mercancías que para salvar el buque y el cargamento puede ser necesario cortar algún palo de aquel ó realizar algún otro acto de análoga naturaleza³.

Respecto a la cuestión de cuáles son las propiedades que están obligadas al pago en caso de echazón, existe un principio general en esta compilación que establece que lo remanente de una aventura marítima, después de ocurrida una pérdida, debe contribuir a sufragar la misma.

1. "Jurant soi tiers de ses compaignons sur les saintes evangelies, quant sera venu á saufveté á terre, qu'il nel faissit de nul malice, mes pur saufver leur corp, la neef et les darrées et les vyns". Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", Art. 8.

2. Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", Art. 8. Edic. PARDESSUS. T.I. pags. 323 y ss.

Cfr. edic. THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY, cit., T. III, 1, pags. 1-32.

3. Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", art. 9.

Además merece que destaquemos una especialidad¹ por la cual, la elección alternativa de la contribución del flete, o del buque por su valor, es una facultad atribuida al propietario de éste².

Los criterios de valoración, a efectos de la contribución, vienen determinados en esta compilación, por los precios de venta que adquieran los objetos salvados, que servirán, al mismo tiempo, para determinar el valor de los bienes arrojados y de los perdidos³

Por otra parte, y por lo que al salvamento propiamente dicho se refiere, no han dudado los autores en resaltar los méritos de los Roles⁴ otorgándoles cali-

1. "Raison pourquoy, por ce que la nef ou son frett porteront lors fois ou gette a son choiz".

Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", art. 31.

2. Resulta curioso que en una de las versiones de los Roles de Olerón, hacen recaer la decisión de la contribución del barco o del flete, no en el propietario de la nave, sino en los mercaderes en cuanto propietarios de las mercancías de a bordo.

Cfr. PARDESSUS, op. cit. T.I, pag. 406.

3. Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", artº. 8.

4. "The LLaws of Oleron". "The precursor of the English maritime law". Cfr. NORRIS, "The Law of Salvage", New York, 1958, pag. 7.

ficativos que ponen de manifiesto el valor¹ de ésta, así como de alguna otra compilación.

Pues bien, en relación con las reclamaciones de la tripulación o de otras personas por el salvamento de bienes, en caso de naufragio, que exigiesen el cumplimiento de las promesas hechas por el propietario de la nave o de las mercaderías ante el peligro que los amenazaba, se dispone en los Roles que los Tribunales no tendrán en cuenta el contenido de estas promesas, dadas las circunstancias que las rodearon, pero, no obstante, deberán atribuir a los salvadores una remuneración proporcionada² a los esfuerzos empleados³.

Se configura la obligación que incumbe a los marineros enrolados en una nave de emplear todo su empeño en salvar no sólo el buque, sino todo lo que puedan, en

1. "That venerable law of the sea" es el término empleado para referirse al Derecho Marítimo Rodio, así como otras compilaciones marítimas, entre las que se encuentra la que actualmente analizamos, que pasan a integrar lo que algunos juristas especializados han venido acuñando como "the general maritime law".

Cfr. Sentencia dictada en el salvamento del "THE LOTAWANA" (1874) 88 V.S. (21 Wall) 558, 574, 22 L, ed. 654.

2. "La justice du pays doit bien garder quelle peine et quel labour ils aurrient mis a lis sauver ..."

3. Cfr. "Rooles ou Jugements d'Oleron", art^o. 4.

caso de naufragio¹; pero, si se negasen y pereciese la nave, aquellos perderán todo derecho, incluido el de cobrar el salario. No obstante, si prestan asistencia y resulta eficaz, se hacen acreedores a una remuneración razonable².

Se prohíbe de manera terminante el pillaje posterior a los naufragios³, a la vez que se anima a los del lugar donde hubiese acaecido el accidente marítimo a colaborar decididamente en el salvamento⁴, llegando a imponerse grandes penas a los contraventores⁵; advirtiéndose que si, antes de que un buque entre en puerto, solicita la ayuda de un práctico o de otro barco que lo

1. "Cette obligation de travailler au sauvetage étoit sans doute, dans le droit romain et les Basiliques, una consequence de la proposition du patron et du louage de services des matelots. La compilation rhodienne s'en explique d'un manière plus expresse dans le chapitre XXXI de la troisième piece".
Cfr. PARDESSUS, op. cit. T. I, pag. 325.

2. Cfr. "Rooles o Jugements d'Oleron", artº. 3.

3. En los Roles de Olerón se impone la pena de excomuni3n en consonancia con los cánones que acordaban esta sanción para los que cometiesen pillaje. Recordemos en este sentido el Concilio de Nantes, el Concilio de Letrán y otros que no cesaban de lanzar sus anatemas contra este tipo de actuaciones vandálicas.

4. Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", artº. 36.

5. "Faire justice et punition, tant en leur corps que en leurs biens; et doibvent estre mis en la mer et plongés tant que soyent demys mort, et puy les tirer dehors, et les lappider ... Et tel est la jugement" Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", artº. 38.

remolque al interior, y éstos en vez de llevarlos a lugar seguro lo conducen a zona peligrosa hasta lograr su naufragio, serán reos de las penas que se determinan¹.

Y si, al entrar en puerto y sin malicia de nadie, hubiese ocurrido la pérdida de un barco y el fallecimiento de quienes iban a bordo, y los bienes arrojados a la orilla y los que permanecían flotando consiguen ser salvados, se llevarán a un lugar seguro para, con parte de ello, pagar un premio a los salvadores en proporción a sus esfuerzos²; el resto permanecerá en depósito esperando a sus propietarios durante un año, pasado el cual, se venderá destinando la cantidad obtenida a los fines que se especifican³.

1. "Ils doivent souffrir martyre cruellement ..." Cfr. arts. 39 y 40 "Rooles o Jugement's d'Oleron"

2. "Et payer les dicts sauveurs selon le travail et peine qu'ils auront prinse ..." Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", art. 37.

3. "L'argent receu doit faire priere Dieu ..., ou marier pauvres filles, et faire autres oeuvres pitiables selon raison et conscience", Cfr. "Rooles o Jugement's d'Oleron", art. 37.

5.- EL SALVAMENTO MARITIMO EN OTRAS COMPILACIONES.

Existen otras muchas compilaciones¹, cuya impor-

1. Particular atención prestamos a "Las Partidas" del Rey Sabio, en cuyo Título IX, Partida V, según el texto de la edición glosada por Gregorio López en 1555, reeditada por el Boletín Oficial del Estado en 1974 bajo el epígrafe "De los navíos e del pecio dellos" se encuentran las disposiciones reguladoras de cuestiones que merecen ser citadas, así Ley III que trata "como se deve compartir el daño de las mercaderías que echan en la mar por razones de tormenta", la Ley V que regula "Por quales razones no son tenudos los mercaderes de compartir entre sí el daño de la nave, quando se quebrantase en peña o en tierra, e por quales non se podría ejecutar"; la Ley VI "como se deve compartir el daño del salvamento, maquer despues se quebrantase el navío por ocasión", la Ley VII "como las cosas que son halladas eh la ribera de la mar, que sean de pecios de navíos o de echamientos, deven ser tornadas a sus dueños", Ley VIII "como se deve compartir la pérdida de las mercaderías, que mete en los barcos para vaziar e aliviar los navíos, en la entrada de los puertos"; señalándose importantes sanciones en la Ley XI a quienes contribuyesen a provocar los naufragios, bajo el epígrafe "De los pescadores que fazen señales de fuego de noche por fazer quebrantar los navíos".

Por su parte el Fuero Real (edición de la Real Compañía de Impresores y Libreros del Reyno, Madrid, año de DCCLXXXI) trata el salvamento en el Título XXIV, concretamente en la Ley I y en la Ley II, y, entre otras disposiciones, establece que todos los restos de naufragios y los bienes salvados continúan perteneciendo a sus propietarios originales y, aquellos que poseyeren los mismos serían tratados como ladrones a menos que mantuviesen la custodia para defender la integridad de aquellos bienes.

En las Ordenanzas de Bilbao (edición de la "Ilustre Universidad y Casas de Contratación de la M.N. y M.I. Villa de Bilbao", Madrid 1796), capítulo XIX, números I a VIII, se disciplinan distintos aspectos del salvamento estableciendo que, aquel que encontrase restos de un buque naufragado o perdido estaría legitimado a percibir un tercio del valor. De esta forma se trataban de evitar los actos de vandalismo que, con frecuencia, ocurrían, al mismo tiempo que se conseguía inducir a las personas a emplear sus esfuerzos en hallar los buques y consecuentemente proceder a su salvamento.

tancia, no sólo no ponemos en tela de juicio, sino que reconocemos ampliamente, pues no en vano regularon eficazmente el tema objeto de nuestro estudio, en una etapa histórica determinada.

Sin embargo el carácter instrumental que en este momento debe tener el análisis histórico, no nos permite dedicarles en este capítulo, la atención que desearíamos. De todos modos, merecen ser recordadas.

(continúa de página anterior).

Las "Ordonnances de France touchant la Marine" de Luis XIV, compiladas por el Ministro Colbert y publicadas en 1681 (edición recogida por PARDESSUS, op. cit. T. VI, pag. 253 y ss.) de las que queremos resaltar sus principales aspectos. En primer lugar supone la integración en un solo cuerpo legal de la experiencia legislativa marítima de los siglos XVI y XVII. En segundo lugar, y durante un período de tiempo considerado, que data de la fecha de su publicación, ha constituido la legislación marítima de la Europa continental, extendiendo su influencia a Inglaterra y a Estados Unidos, como se refleja en la Sentencia que pone fin al litigio "Morgan V. Insurance Co. of North America", 4 Dall. 455, 458 (pag. 1806). En tercer lugar, llegó a ser el estatuto modelo de toda la legislación posterior entre la que se encontraba el Código de Comercio Francés de 1807. Por lo que respecta concretamente al salvamento se establece en el Título IV, Capítulo IX que "si parte del buque se salva, los marineros serán pagados en sus salarios de los restos salvados por ellos, y si sólo se salvaparte del cargamento, se le abonarán a los marineros sus salarios en proporción al flete que reciba su titular (destinado a recibir el importe del flete)".

6.- EL SALVAMENTO MARITIMO EN LAS RESOLUCIONES DE LA
"ADMIRALTY COURT"

La primera razón para citar, en este momento, estas Resoluciones es la de su notoria importancia, porque al ser consideradas fuente del Derecho Inglés¹ han modulado de forma trascendental toda la materia relativa a Salvamentos, y no sólo en el Derecho Anglosajón, pues su onda expansiva no ha encontrado límite inalcanzable y, directa ó indirectamente, ha influido en la legislación de un incontable número de países².

Y, si bien es cierto que aunque Inglaterra no fué pionera pues se incorporó tardíamente al movimiento de impulso y desarrollo del Derecho Marítimo, sin embargo

1. REDMOND, P.W.D., "General Orinciples of English Law", London, 1977, pag. 24.

2. Brillante síntesis (lo que no significa conformidad absoluta con todo lo en ella manifestado) de la estructura argumental sobre la que se fundamenta el complejo sistema del Derecho Marítimo Inglés, máxime para juristas continentales de formación "ius romanística", la que realiza el Prof. ARROYO, I. en su obra "Estudios de Derecho Marítimo". Barcelona 1985, pags. 42 y ss. en donde, partiendo de la distinción entre "Civil Law" y "Common Laws" y destacando las características contrapuestas de uno y otro sistema, señala las peculiaridades del funcionamiento de los Tribunales Ingleses y, en concreto, de los tribunales del Almirantazgo, con sus aciertos y desventajas, incluídas las a veces incomprensibles paradojas que nos ofrecen y resaltando, en todo caso, la decisiva contribución del Derecho Inglés a la caracterización del Derecho Marítimo universal.

ya participó, de modo decidido, durante la Edad Media¹.

Constituídos los "Maritimes Courts" en las ciudades portuarias marítimas, resolvieron los litigios planteados entre ellos conforme al Derecho del Mar, de origen consuetudinario². Y nadie duda del impulso que la citada evolución va a recibir, progresivamente, adquiriendo un carácter muy especial.

No resulta fácil señalar con precisión el origen histórico de la "Admiralty Court"³ si bien podemos admitir su funcionamiento inicial, a principios del S. XIV, adscrita a las oficinas del Lord High Admiral, con jurisdicción en todos los asuntos civiles de naturaleza marítima.

En fecha igualmente imprecisa, si bien situable en el reinado de Ricardo II (1377-1400), la importancia de los asuntos sometidos a su conocimiento motivó una dis-

1. GILMORE & BLACK, "The Law of the Admiralty" cit. pag. 8.

2. HOLDSWORTH. "A History of English Law" cit., pags. 530 y ss.

3. La controversia suscitada por los autores en torno al tema planteado ha sido objeto de debate doctrinal.

Cfr. MEARS: "The History of the Admiralty Jurisdiction" en "Select Essays in Anglo-American Legal History", 1908, vol. 2, pag. 312.

LAING: "Historic origins of Admiralty Jurisdiction in England", Mich. Law Review, 1946, vol. 45, pag. 163.

cusión en el Parlamento con el resultado de una limitación en su competencia que se veía reducida a las cuestiones que sucediesen en la mar¹. Ya en la época de los Tudor era un Tribunal con jurisdicción sobre las causas civiles y mercantiles referidas al Derecho del Mar². De modo lento, pero seguro, fué aumentando su importancia y su competencia restándosela a los "Local maritime Courts" establecidos en las ciudades portuarias lo que, unido a su ágil funcionamiento ya que actuaban sin ayuda de la institución del jurado, terminó provocando el recelo de los Tribunales del "Common Law"³.

1. "Things done upon the sea".

Cfr. MEARS, "The History of Admiralty" cit., pag. 329.

LAING, "Historic origins of Admiralty ..." cit., pag. 163.

2. Cfr. HOLDSWORTH, "A History of English Law" cit. pag. 552.

LAING, "Historic origins of Admiralty ..." cit., pag. 174.

3. Conviene resaltar que el éxito de los Tribunales Especiales Marítimos en Inglaterra, que de modo notorio llega hasta nuestros días, se debió en buena parte a la rápida adaptabilidad del procedimiento a las necesidades de los litigios planteados, en consideración a las peculiaridades del medio marino y del comercio marítimo en general, a costa de producirse un alejamiento de las prácticas procesales seguidas en los Tribunales, que aplicaban el "Common Law".

Cfr. ARROYO, "Estudios de Derecho Marítimo" cit., pag. 47.

GILMORE & BLACK, "The Law of Admiralty ..." cit., pag. 9.

HOLDSWORTH, "A History of English Law" cit., pag. 553.

La dinámica evolutiva del fenómeno anterior llega a ocasionar finalmente una progresiva reducción de la competencia del "Admiral's Court, que llega a verse constreñida de modo notable¹, hasta el punto que al final del S. XVII reviste realmente poca importancia².

En el S. XIX se producen distintos acontecimientos de notoria transcendencia. En primer término tiene lugar, entre 1840 y 1861, la promulgación de una serie de disposiciones con rango de ley que reconocen y amplían la jurisdicción del "Admiralty Court"³. En segundo lugar, y si bien acaece una desaparición formal de estos Tribunales, es un fenómeno puramente nominal que responde a un reajuste terminológico pero que, no sólo no

1. El criterio interpretativo de "Things done upon the sea" fomenta un enorme número de cuestiones de competencia, ("Writs of prohibition against proceedings in Admiralty") y llega a ser entendido de modo tan literal y absurdo que los contratos que versaren sobre cuestiones marítimas, pero que no se celebrasen en la mar, quedaban fuera de la jurisdicción de estos Tribunales Especiales del Almirantazgo.

Cfr. MEARS, "The History of the Admiralty .." cit., pags. 354 y ss.

LAING, "Historic origins of Admiralty ..." cit., pag. 179.

2. "I perceive that this court is yet but in its infancy", Pepys, diary, March 17, 1662.

Cfr. HOLDSWORTH, "A History of English Law" cit., pag. 557.

3. 3 & 4 Vict. c.65 (1840).

13 & 14 Vict. c.26 (1850).

24 Vict. c.10 (1861).

Cfr.: GILMORE & BLACK, "The Law of the Admiralty .." cit., pag. 10.

afecta sino que mantiene la idea básica de asignar a una Corte la jurisdicción de los asuntos marítimos¹.

No se concibe la "Admiralty Court", ni tampoco el análisis que estamos realizando, en general, en este capítulo, sin la presencia de "The Black Book of the Admiralty" pues, no en vano, coinciden los autores en calificar esta obra como el primer punto de referencia del moderno Derecho Marítimo Inglés².

Si bien es cierto que los especialistas no han logrado precisar la fecha de su redacción y publicación,

1. La desaparición del "Admiralty Court", que se funde en 1873 con las "Common Law Courts", no supone una quiebra del sistema jurisdiccional especial por razón de la materia. De hecho, se ha mantenido esta división especial, (Probate, Divorce and Admiralty Division) hasta su derogación por la "Administration of Justice Act, 1970. Y, no obstante, sigue respetandose la especificidad pues se conserva la "Admiralty Court", concretamente en el "Queen's Bench Division of the High Court", después de la reforma introducida por la "Supreme Court Act", 1982.

Cfr.: Mc GUFFIE, FUGEMAN & GRAY: "Admiralty Practice", British Shipping Laws, Vol. I, London 1964,

GRAY & RICKS: "Third Cumulative Supplement (up to date to July 1, 1975), Supplement", London 1975.

GRIME, Shipping Law. London 1978, pag. 2.

ARROYO, "Estudios de Derecho Marítimo" cit., pags. 50 y ss.

2. "THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY", Monumenta Jurídica, The Chronicles and Memorials of Great Britain and Ireland during the middle ages; edición preparada entre 1871 y 1876 por SIR TRAVERS TWISS en cuatro volúmenes, subdivididos, cada uno de ellos, en dos, y publicados sucesivamente en Londres, bajo la dirección del "Master of the Rolls".

acuerdan, no obstante, situarla en un período que se extiende entre finales del S. XIV y principios del S. XV¹.

Más fácil resulta describir su contenido, consistente en una compilación de los usos, reglas y prácticas relacionadas con el procedimiento seguido para dirimir los litigios en vigor por cuestiones marítimas ante "The Admiralty Court"².

Gozó de gran predicamento para la solución de las cuestiones relacionadas con el salvamento marítimo, así como el resto de conflictos, no sólo por su importancia

1. "Is of an ancient hand, not written at once as I conceive, nor by one person, but the first part in Edw. III, or Rich II, the latter part in Hen. IV, V, and Hen. VI reign, long before any controversies arose between the Admiralty and King's Court ..."
LORD COKE, "Fourt Part of the Institutes of the Laws of England", London 1669, pag. 106, tal como aparece citado por SIR TRAVERS TWISS en la página IX, de su Introducción a la edición realizada de "THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY".

2. Dr. EXTON, Judge of the High Court of Admiralty, afirmaba en su obra "The Maritime Dicaeologie", London 1664, b.II, ch. XI, que su contenido lo integraban: "ancient statutes of the Admiralty to be observed both upon the ports and havens, the high seas, and beyond the seas ... written in an ancient hand, in the ancient French language".

sino también por su eficaz utilidad¹, sin olvidar la enorme influencia práctica lograda, máxime en un Ordenamiento en donde el modo de entender y aplicar el Derecho por el Juez adquiere especial relevancia en la estructura del sistema².

1. Dr. EXTON lo describe como "... a book of a great authority in the Admiralty Court", diciendo también que se encontraba "Kept in the Registry of the Court, for the use of the Judges of the Admiralty successively..."

Cfr. Dr. EXTON, "The Maritime Dicaeologie" cit., ch. XI.

"The venerable collection of the Black Book of the Admiralty" es la descripción que, de esta compilación, nos ofrece SIR CHRISTOPHER ROBINSON, Judge of the High Court of Admiralty, en su obra "Collectanea Maritima", London 1801, citado por Sir Travers TWISS, "The Black Book of the Admiralty", cit., Introduction, p. X.

2. Habiendo estado depositado su original en el "Admiralty Registry" y, con anterioridad a su pérdida, fué consultado, entre otros muchos, por Sir E. SIMPSON, que con gran fidelidad nos relata su contenido, cuando afirma: "vetera Admiralitatis Statuta, quae in hoc nigro, ut dicitur, libro continentur, distinguuntur per literas, A, B, C, D. Litera A, continet viginti articulos... ad officium Domini Magni Admiralli ..., Litera B,, continet etiam viginti articulos, instructiones scilicet et regulas, quomodo se gerat Dominus Magnus Admirallus tempore belli ..." describiendo así, con detenimiento, los distintos aspectos de esta obra cuya difusión y alcance hemos destacado.

7.- EL SALVAMENTO MARITIMO EN DERECHO ESPAÑOL; PRECEDENTES INMEDIATOS.

EL CÓDIGO DE COMERCIO DE 1829.

Por lo que respecta a la normativa más reciente, vigente en España¹, hemos de referirnos, en primer lugar, por orden cronológico, al Código de Comercio 1829, cuya parquedad e insuficiencia al disciplinar el instituto del Salvamento, le permitió, no obstante, dedicarle varios artículos de su regulación.

Tan sólo se refirió al Salvamento en caso de naufragio, y lo hizo con una triple finalidad: en primer lugar, para declarar la obligación a la que estaban sujetos los bienes salvados, cual era la del pago de los gastos del respectivo salvamento²; en segundo término, para regular el reparto, entre los demás buques, de la carga salvada, si navegaban en convoy o en conserva³; y tercero, para prevenir el depósito de los efectos salva-

1. La cita debe ser efectuada en este momento, con toda la brevedad posible, habida cuenta que, con la profundidad requerida, analizaremos más adelante la misma en distintos capítulos, a lo largo de este estudio.

2. Cfr. Artículos 985 y 990. Código de Comercio (1829).

3. Cfr. Artículo 986. Código de Comercio (1829).

dos a disposición de sus legítimos dueños¹.

EL CODIGO DE COMERCIO DE 1885.

Los escasos resultados alcanzados por parte de la Codificación vigente en relación con nuestro Derecho Marítimo ya fueron objeto de juicios valorativos adversos en la propia discusión del texto del Proyecto, en el seno del Congreso. Opinión que, en modo alguno, resultaba ajena al propio Ministro de Gracia y Justicia².

Así pués el Código ya salía a la luz con desfase

1. Cfr. Artículo 988. Código de Comercio (1829).

2. En la Introducción que prologa la edición del Código, que se publica en 1885, escribe D. VICENTE ROMERO Y GIRON, Ministro de Gracia y Justicia: "El derecho comercial marítimo exigiría capítulo separado, por demás, extenso. Qué causas hayan motivado que en esta parte principalísima, de importancia cada día mayor, no sean tan perceptibles los progresos del nuevo Código como en lo tocante al Derecho comercial terrestre, lo ignoramos. Tal vez si se repasan con detenimiento las discusiones sostenidas en el Congreso de los Diputados, podrán inferirse de lo que, con suma competencia, expuso el Sr. Nava y Caveda, y de lo que, con mayor discreción todavía, omitió los motivos u orígenes de tantos lunares como se perciben en el libro 3º del nuevo Código". (Segunda edición de El nuevo Código de Comercio para la Península y las Antillas, Madrid 1886, pag. 26).

que, el paso posterior del tiempo no sólo no aminoró, sino que acrecentó notoriamente¹.

Por lo que afecta concretamente a la cuestión objeto de nuestro estudio, no se producen mutaciones esenciales² con respecto al Código de 1829³, con independencia de lo cual, y para evitar ahora reiteraciones, constituirán en su momento, tema de nuestra cita y análisis subsecuente a lo largo de los distintos capítulos que siguen a éste.

Finalmente, y si bien es cierto que entre los méritos de nuestro Código de Comercio no destaca espe-

1. "El Código, pues, nació viejo", MUÑOZ PLANAS, J.M.: "Código de Comercio y Derecho Marítimo", en Estudios sobre el Centenario del Código de Comercio, Vol. I, Madrid 1986, pag. 403.

Idea que ya fuera expresada con anterioridad en 1935, cuando, con motivo de la celebración del cincuentenario del Código, en la Facultad de Derecho de Barcelona, el entonces Presidente del Tribunal de Casación de Cataluña dijera: "El Código de 1885 es viejo; viejo de nacimiento y viejo de años ..."

2. Cfr. Análisis comparativo con respecto al Código de 1829 de las modificaciones incorporadas en MUÑOZ PLANAS, op. cit., pags. 401 y 402. en todo caso recordemos que se ocupa del Salvamento prestado con ocasión de naufragio y mantiene la misma triple finalidad de aquel y similar contenido en los artículos 842 y ss.

3. "Menos novedades presenta el Libro 3º, dedicado al comercio marítimo en donde, por lo general, se han mantenido la división y hasta las rúbricas de los títulos y secciones del Código de 1829". Introducción del Ministro de Gracia y Justicia al Código de Comercio de 1885, edición de 1886, pag. 23.
"Pura labor, pues, de retoque ..." MUÑOZ PLANAS, op. cit., pag. 395.

cialmente su Libro III, como hemos visto, no empece ello al reconocimiento que en justicia le debemos en razón al legado y a la certidumbre que, en absoluto, son valores desdeñables sino dignos de ecuaníme ponderación.

INSTRUCCION DE 4 DE JUNIO DE 1873.

La Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina no se ocupó en ninguno de sus artículos del procedimiento a seguir en caso de naufragio de buques mercantes, de abordajes, de expedientes de salvamento, de presas marítimas, de allazgos de efectos, ni de averías, debiéndose aquella omisión a que todas las diligencias que habían de instruirse por tales hechos, si bien atribuidas, en cuanto a su competencia, a la Marina de Guerra, sin embargo tenían, en la mayor parte de las ocasiones, un carácter puramente gubernativo¹.

1. Cfr. Prólogo a esta Instrucción de 1873 realizado por MORENO Y MORENO, J.: "La Jurisdicción de Marina. Tratado de todas las Leyes y Disposiciones de aplicación en los Tribunales de Marina". Madrid 1895, pag. 971.

Vino, así pues, la Instrucción de 4 de Junio de 1873 a paliar la laguna existente, desde el punto de vista procesal, disciplinando, por lo que nos interesa, en el Título VI, el Procedimiento a seguir en los Expedientes instruídos en casos de Salvamento¹.

Su vigencia se extendió hasta la promulgación del Real Decreto Ley de 10 de Julio de 1925 que añadió un nuevo Título: el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina².

1. En los artículos 189 a 214, del Título VI de la examinada Instrucción, se señala el Organo competente para la tramitación de los expedientes así como el diligenciamiento de los mismos, con una previsión minuciosa y detallada; lo que, por otra parte, resultaba muy necesario pues ya recopilaba importante número de disposiciones contenidas en Ordenanzas anteriores; así las Ordenanzas de la Armada Naval de 1793, de 1748 y de 1802; la Real Orden de 28 de Agosto de 1852; la Real Orden de 31 de Agosto de 1854 y la Real Orden de 1857.

Al final se establece un sistema de impugnaciones, previéndose incluso la solución en caso de disenso entre el Comandante General del Departamento y su Auditor, mediante el planteamiento de la cuestión ante el "Tribunal del Almirantazgo".

2. Cfr. GONZALEZ Y MAROTO: "Los Tribunales de Marina", Madrid 1903, pags. 457 y ss.

LEY DE SALVAMENTOS.

La Ley 60/1962, de 24 de Diciembre, vigente en la actualidad¹, reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, derogó el Real Decreto Ley de 1925 e incorporó a nuestro Ordenamiento el Convenio de Bruselas, de 23 de Septiembre de 1910, para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilios y salvamentos marítimos, al que España se adhirió por Decreto de 17 de Septiembre de 1923.

Por Decreto número 384/1967, de 20 de Abril, se aprobó el Reglamento de aplicación de la Ley 60/1962, siendo modificado parcialmente por el Decreto 2993/1968, de 28 de Noviembre.

En último lugar, queremos hacer referencia a la Ley de Navegación Aérea, de 21 de Julio de 1960 que, junto a la regulación de materias puramente administrativas, establece normas que disciplinan el contrato de trans-

1. La cita realizada de esta Ley, así como del Reglamento que la desarrolla, es a efectos puramente nominales en este capítulo y, por tanto, obligada resulta la concisión y la brevedad. Constantes ocasiones vendrán, a lo largo de los próximos capítulos, para que podamos realizar una detenida exégesis.

porte aéreo, considerando al personal aeronáutico y las aeronaves y la asistencia y el salvamento de aeronaves en la mar¹, haciendo una remisión expresa a lo dispuesto en las normas contenidas en la Ley 60/1962, reguladora de las Asistencias Marítimas².

1. Artículos 134 a 141. Ley de Navegación Aérea.

2. Pocas ramas de la Ciencia Jurídica pueden presumir de tanta raigambre como la del Derecho Marítimo; y, en concreto, la institución del salvamento marítimo que han merecido la atención de los legisladores, desde la Antigüedad más remota, como hemos tenido ocasión de comprobar, y con plena vigencia hasta nuestros días; la "Vis atractiva" que ejerce sobre el incipiente Derecho Aéreo, podría explicar la parquedad de las normas reguladoras del salvamento aéreo que, salvo algunos matices sin importancia y carentes de toda aportación científica, se limitan a hacer una sumisión expresa a la regulación vigente en la Ley de Auxilios y Salvamentos en la mar.

LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

En el B.O.,E. de 25 de noviembre de 1992 se promulga la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en cuya Exposición de Motivos se efectúa una interpretación auténtica del programa de objetivos que la nueva regulación se propone. Así, partiendo de la consideración de la enorme importancia que el tráfico marítimo reviste para la economía nacional¹ y de la relevancia que entraña para la atención de las necesidades socioeconómicas de los ciudadanos, se reconoce la necesidad de dotar al transporte marítimo de una organización que lo gestione eficazmente en todas sus facetas, velando por la calidad, estructura, eficacia y eficiencia de éste.

En este orden de cosas, y referente al salvamento, regula institutos creados "ex novo", y al mismo tiempo dispone la modificación de normas vigentes en relación con el citado salvamento y, por último, comisiona al

1. En la propia Exposición de Motivos el legislador hace constar que el tráfico marítimo canalizó el 86 por ciento de todas las importaciones y el 68 por ciento de todas las exportaciones españolas en el año de 1990.

Gobierno para que, en el plazo que expresamente le confiere, reglamente determinados aspectos referentes a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, después de haber establecido que las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, continuarán en vigor, si bien calidad de normas reglamentarias.

Todo lo cual será objeto de tratamiento adecuado a lo largo de nuestro estudio.

C A P I T U L O I I

ELEMENTOS INTEGRANTES DE UN SERVICIO DE SALVAMENTO

ORDENAMIENTO JURIDICO INGLES¹

La importancia que alcanza en Inglaterra la configuración y el desarrollo del Derecho Marítimo y, en concreto, del salvamento en la mar, no va paralelamente acompañada de un nivel semejante de desarrollo doctrinal de la delimitación científica de su concepto². No obstante, y a pesar de la reticencia que muestran los autores³ por comprometerse a pergeñar su defi-

1.- Su estudio por separado deviene de sumo interés habida cuenta su decisiva contribución a la caracterización internacional del salvamento marítimo.

2.- Importa entender la diversidad estructural entre los sistemas jurídicos del "Civil Law" y del "Common Law" por lo contrapuestos que resultan. Así, el primero, con tendencia a proclamar principios generales con la ayuda de los conceptos, y el segundo, fundamentado en los criterios que se desprenden de los casos ya resueltos y considerados como hechos normativos. Son características, igualmente dignas de resaltar en este último sistema, el empirismo de las soluciones, la ausencia de pretensión generalizadora fuera de los límites del caso concreto y una adecuación a las necesidades reales en que se desintegra un determinado conflicto de intereses, en donde el precedente judicial tiene carácter vinculante, el procedimiento adquiere una gran relevancia, en una creación judicial del Derecho ("case law system"). Y a estos efectos resulta esclarecedor recordar que cualquier libro de texto inglés que verse sobre cuestiones jurídicas comienza con una amplísima cita de las sentencias examinadas, y la referencia al litigio en que han sido dictadas ("Table of cases"). Sólo en segundo lugar se refieren a las normas legales o reglamentarias, objeto de análisis posterior ("Table of statutes").

2.- "It has been said that no exact definition of salvage is given in any of the books. Y do not know that it has, and I should be sorry to limit it by any definition now", declaraba LORD STOWELL en el caso del "Governor Raffles" (1815) 2 Dods. 14, 17.

nición¹, puede ésta deducirse de las resoluciones de la "Admiralty Court".

Al hablar de Salvamento conviene precisar, con carácter previo, una distinción básica en este Ordenamiento entre "military salvage"² y "civil salvage"³. Si bien será el segundo el que constituirá el objeto principal de nuestro estudio, importa decir que ambas formas de salvamento se regulan conforme a principios de análoga naturaleza⁴.

1. "All definitions in law are said to be dangerous" afirmaba SIR T. ERSKINE PERRY, en "The Lord Dufferin" (1848), 7 N.O.C. XXXIII (Bombay S.C.).

2. "Military salvage is such a service as may become the ground of a demand for reward in the court sitting as a Prize Court, and consists of the rescue of Property from the enemy in time of war", KENNEDY: "Law of salvage", London 1985, Fifth Edition, al cuidado de David W. Steel y Francis D. Rose.

3. "Civil salvage is such a service as may become the ground of a demand for reward in the court on the civil side of its jurisdiction; it includes the preservation of life or property from dangers which may be encountered in times of peace and war. KENNEDY, op. cit., pag. 9.

4. "It will be found, I think, that both these forms of salvage resolve themselves into the equity of rewarding spontaneous services, rendered in the protection of the lives and property of others. This is a general principle of natural equity". LORD STOWELL, en "The Calypso" (1828) 2 Hagg. 209, 217-218.

Señalada pues la autoría del concepto¹, y puntualizando que en la Legislación Inglesa no se distingue entre auxilio y salvamento², se entiende el mismo como un servicio que salva o ayuda a salvar una propiedad marítima - buque, su aparejo, su cargamento, el flete - o vidas de personas a bordo de cualquier buque, que estén en peligro, ya en la mar o en las orillas de la mar, y en la medida en que tal servicio sea voluntario y no se deba ni a una obligación de carácter legal, ni a un deber de rango oficial³.

En la mayoría de las ocasiones, la ejecución de los servicios de salvamento ha ido precedida de la celebra-

1. Sin dudar, el origen del concepto de salvamento hay que buscarlo en las Sentencias de la "Admiralty Court", opinión sustentada en el pronunciamiento de LORD ROCHE que ya afirmaba: "The law of salvage ... is ... developed and built upon by decisions of the Court". Cfr. Sentencia dictada en el pleito "Admiralty Commissioners v. Valverda (owners)(1938) A.C. 173.200.

2. Cfr. "The Golden Sands" (1975) 2 Ll.L.R.166.

3. Resulta de gran interés para el estudioso, observar los cambios de matices operados en esta materia, en las sucesivas ediciones de la obra de KENNEDY: "Civil Salvage". Concretamente la última, que corresponde a la quinta edición, en donde se le cambia el Título para denominarlo "KENNEDY'S LAW OF SALVAGE", publicada en 1985, aparece resaltada la idea del premio, en primer término del concepto y, así se dice que es: "a service which confers a benefit ...", idea en la que se insiste al elaborar una síntesis práctica de la definición de salvamento, destacando la vertiente retributiva, cuando se afirma: "More prosaically, a claim for salvage has been described as an unliquidated monetary claim, the cause of action for which accrues and is complete at the date of termination of the services", KENNEDY, op. cit., pag. 8.

ción de un contrato al efecto ó, al menos, de la estipulación de algún acuerdo, formal o informalmente instrumentado¹; no obstante, nunca ha constituido este trámite un requisito imprescindible para poder reclamar posteriormente el derecho a cobrar remuneración aunque aquel pacto no hubiese tenido lugar².

Aún más, pueden darse supuestos en los cuales se lleve a cabo una operación de salvamento contra la negativa del propietario del buque salvado o de los responsables de a bordo y aún así se conserve el derecho al premio³. La afirmación anterior no conculca lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 1910, aunque una primera aproximación al tema pudiera aparentar lo contrario⁴. La

1. "The right to salvage may arise out of an actual contract; but it does not necessarily do so".
SIR JAMES HANNEN, en "The Five Steel Barges", (1890) 15 P.D. 142,146.

2. Cfr. Sentencia dictada en "The Hestia" (1895)P.193.199: "the right to salvage is in no way dependent upon contract, and may exist, and frequently does exist, in the absence of any express contract, or of any circumstances to raise an implied contract".

3.Cfr.: "The Auguste Legembre" (1902)P. 123, en cuya Sentencia el Juez afirmó: "... That salvage is earned if the services, though not accepted or requested by the owner, were rendered in such circumstances that they ought to have been accepted".

4. ARTICLE 3. "Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration".

clave para la concreta interpretación de lo anterior estriba en que la negativa, para que sea válida y surta efectos, ha de ser razonable; por lo que, si falta esta cualificación no se impedirá la atribución de premio por el Salvamento prestado.

Con el mismo carácter de premisas básicas con que hemos efectuado las puntualizaciones anteriores, hemos de recordar el principio que inspira no sólo la regulación de la institución, sino también las actuaciones de la "Admiralty Court": "el principio de equidad", respecto del cual se afirma con rotundidad su conexión directa con la implantación e interpretación efectuada del mismo ya en el Derecho Romano¹.

No obstante, su existencia no lo es con carácter único, pues hay otros principios que han de ser debida-

1. "This is a general principle of natural equity: and it was considered as giving a cause of action in the Roman Law ...Salvage, therefore to be founded on the equity of remunerating private and individual services, a Court of Justice should be cautious not to tocat it on any other principle" SIR CHRISTOPHER ROBINSON, "The Calypso" (1828) 2 Hagg. 209, 217-218.

LORD WRIGHT en "The Beaverford v. The Kafiristan" (1938) A.C. 136,147 "The maritime law of salvage is based on principles of equity".

mente ponderados¹ y que, al ser invocados genéricamente, se deja así abierta la opción de poder tener en cuenta cualesquiera otros elementos que sean justos y razonables y que, la adaptación a los tiempos, aconsejen para una mejor consideración del salvamento².

Visto lo cual, y con anterioridad al estudio pormenorizado de cada uno de ellos, exige la "Court of Admiralty" la concurrencia de tres requisitos para poder predicar la existencia de un servicio de salvamento que válidamente legitime la reclamación de premio:

- a) Existencia de peligro³.
- b) Un servicio ejecutado voluntariamente, sin previa existencia de deber anterior⁴.

1. Así el Dr. LUSHINGTON decía: "Salvage is governed by a due regard to benefit received, combined with a just regard for the general interests of ships and marine commerce".
Cfr. "The Fusilier" (1865) Br. of Lush. 341, 347.

2. A estos efectos, los autores resaltan la vocación de permanencia de la regulación del salvamento en Derecho Inglés dadas sus características y señalan el perfecto ensamblaje, en el marco de los pronunciamientos anteriores, de las disposiciones del Convenio de Londres de abril de 1989, en concreto las que regulan la posibilidad de una remuneración especial, aunque no haya éxito en el salvamento, pues estimulan a los salvadores a efectuar un salvamento para prevenir ó minimizar los daños al medio ambiente, así pues, ponderando otros factores distintos a los clásicamente definidos.

3. Cfr. LORD JUSTICE LINDLEY en "The City of Chester" (1884) 9 P.D. 182, 201.

4. Cfr. LORD STOWELL "The Neptune" (1824) I Hagg. 227, 236.

c) Exito en todo o en parte de la operación, o que el servicio realizado contribuyese a tal éxito¹.

P E L I G R O.

Su cita resulta obligada en primer lugar, y no porque ésto entrañe menoscabo de los otros dos requisitos, pero estaba asistido de razón S.S^a. el Dr. Lushington cuando afirmaba que el verdadero fundamento del salvamento hay que buscarlo en la existencia de peligro².

En efecto, por razón de la aventura marítima en que se ven empeñados el buque, la carga, el flete y las personas de a bordo, quedan todos ellos expuestos a los efectos de los peligros que van anejos a la navegación, en sí misma considerada, y, concretamente, a los riesgos de pérdidas o daños derivados de la acción de aquellos.

Y, el peligro, en una primera aproximación, ha sido

1. El servicio debe tener un efecto que, a su vez, permita ser valorado económicamente y, por consiguiente, el esfuerzo absolutamente inútil por parte de los salvadores no debería ser tomado en consideración desde el punto de vista de la remuneración. Cfr. Sentencia dictada por S.S^a. el Dr. LUSHINGTON en "The Zephyrus" (1842) I.W. Rob. 329, 330.

2. "Danger to the property or life, which is the subject of the salvage service is the very foundation of the claim of salvage", "The Wilhelmine" (1842) 1 Not. of Cas. 376, 378.

descrito como un peligro real y sensible¹.

Al hablar de la realidad del peligro nos estamos refiriendo a que no basta con que el peligro exista sólo en la imaginación² o que pudiera tener una posibilidad muy vaga de incidencia.

Sin embargo, tampoco resulta necesario que se trate de un peligro de carácter absoluto e inmediato. Debe, empero, ser al menos un peligro tan próximo que, para evitarlo o para escapar de su radio de acción, ningún avezado marino razonablemente prudente y encargado de la expedición, rehusaría la ayuda de un salvador, si le fuese ofrecida con la condición de recibir un pago a

1. Resulta interesante tener en cuenta que la anterior descripción de las características del peligro no sólo aparece en la 5ª edición (1985) de la obra de Kennedy, ya citada, así como en la 4ª edición (1958), al cuidado de Kenneth C. Mc.Guffie, sino que en este caso reitera el contenido ya expresado en anteriores ediciones. Recordemos que la 3ª edición (1936) fué labor del Juez Alfred R. Kennedy K.C., que continuó la labor de sus antecesores, el último Lord Justice Kennedy (1907), y del autor de la obra W.R. Kennedy S.C. (1891).

2. Sir BOYD MERRIMAN, en "The Mount Cythos" (1937) 58 Ll. L.R. 18, 25: "it was not intended that the danger was fanciful but a real possibility".

cambio¹.

La dificultad específica para concretar, en un determinado supuesto, la existencia o inexistencia de peligro, podría ser resuelta finalmente mediante el planteamiento de lo que lógicamente hubiese ocurrido de no haber tenido lugar el salvamento².

Por otra parte no se requiere que el peligro sea la pérdida total o absoluta; de hecho puede haber servicio de salvamento aunque el peligro sea fácilmente remediable. Y, a estos efectos, se estima que la sensación de la inminencia del peligro está normalmente evidenciando su existencia³.

El que un buque u otro tipo de propiedad esté en situación de peligro, es una típica cuestión de hecho

1. De modo similar se expresaba el Dr. LUSHINGTON en "The Charlotte" (1848) 3 Wm. Rob. 68, 71, cuando afirmaba: "it is not necessary, I conceive, that the distress should be actual or immediate or that the danger should be imminent and absolute; it will be sufficient if, at the time the assistance is rendered, the ship has encountered any damage or misfortune which might possibly expose her to destruction if the service were not rendered".

2. "The Queen Elizabeth" (1949) 82 Ll. L.R. 803, 820 el Juez WILLMER planteó esta alternativa mediante su formulación clara y concisa: "What would have happened if the vessel had had no salvage assistance at all?".

3. Cfr. "The Phantom" (1866) L.R. 1 A. & E. 58, 60: "it is sufficient if there is a state of difficulty and reasonable apprehension".

que será determinada de acuerdo con las circunstancias que concurriran en cada supuesto concreto¹. Deben evitarse pues las afirmaciones basadas en las condiciones teóricas del barco porque, en algunos aspectos, podría quedarse un barco sin medios de propulsión y no estar, necesariamente, en peligro² y, en sentido contrario, no sería justo inadmitir una situación de peligro basándose sencillamente en una apreciación apriorística de la fortaleza de la estructura física de la nave³.

Como norma general, la propiedad debe estar en peligro; bien peligro real y presente ó bien peligro que pueda ser racionalmente temido. Y, conviene especificar que no es el grado de peligro lo que determina el salvamento, puesto que la diversa gradación de aquél afectará al montante del premio, pero no a la institución del salvamento, en su existencia⁴. Si bien es cierto que a

1. Resultan muy significativos los criterios pragmáticos que deben tenerse en cuenta para ponderar la concurrencia de peligro. S.S^a el Juez BUCHNILL dice que para apreciar el peligro, él debe examinar los hechos desde la perspectiva de una persona normal, con una inteligencia normal y no en la forma en que lo haría una avezado marino que, sin duda, miraría el peligro de modo distinto. Cfr. "The Amelia Lauro" (1940) 68 Ll. L.R. 12, 19.

2. Cfr. "The Troilus" (1951) A.C. 820, 830, 833.

3. Cfr. "The National Defender" 1 Ll. L.R. 40.

4. Cfr. "Akerblom v. Price, Potter, Walker R. C^o." (1881) 7 Q.B.D. 129.

menudo el conflicto se plantea más en torno a la gradación que a la propia existencia del peligro.

En relación con la situación de peligro real conviene hacer constar que la ignorancia de aquéllos a quienes se presta el servicio puede constituir, en sí mismo, el elemento de peligro real a que se ve sometida la propiedad que está conferida a su cargo¹.

La carga de la prueba de la concurrencia del peligro corre a cargo de aquellos que reclaman un premio por salvamento². No obstante, hay supuestos en los cuales no resulta necesaria su probanza³.

Existen una serie de manifestaciones, ya típicas, que constituyen pruebas indiciarias de la existencia de

1. Cfr. "The Eugenie" (1844) 3 Not. of Cas. 430, 431.

En este caso se comprueba que el navío habría estado siempre en situación de seguridad si hubiese estado maniobrado por un capitán capaz; la situación de peligro real que, de hecho, afectó al buque se debió a que su capitán no poseía la capacidad ni los conocimientos necesarios.

2. "The onus of proving lies strongly and justly on the salvors". Cfr. "The Wilhelmine" (1842) 1 Not. of Cas. 376, 378.

3. Así, por ejemplo, si se aporta un ejemplar, debidamente firmado por ambas partes, del "Lloyds Form of Salvage Agreement", en donde no cabría, normalmente, discutir siquiera la calificación de salvamento.

Tampoco será necesario cuando la evidente notoriedad de los hechos convertirían en inadmisibile cualquier intento de denegación de la existencia del analizado peligro.

peligro. La "Admiralty Court", en los supuestos en los que se cuestiona la concurrencia de aquél, acepta como evidencia no vinculante de su presencia: el uso de las señales de peligro¹, la enfermedad, ignorancia e incompetencia del capitán o de la tripulación², las señales náuticas que contienen una demanda urgente de asistencia³ la aceptación de estos servicios cuando son ofrecidos⁴, etc.

El Tribunal ha mantenido repetidamente que los voluntarios que han sido inducidos a salir a prestar una asistencia marítima en virtud de una señal equívoca o ambigua, están letigimados para que, de acuerdo con la consideración de las señales de peligro emitidas en su momento, sean tratados como salvadores. El alcance, sin embargo, de la ambigüedad ha sido considerablemente disminuído en virtud de lo establecido en las disposi-

-
1. "The Wilhelmine" (1842) 1 Not. of Cas. 376.
 2. Cfr. "The British Inventor" (1933) 45 Ll. L. Rep. 263.
 3. "The Ovre and The Conde Zubiría" (1920) 2 Ll. L. Rep. 21.
 4. Cfr. "The Mount Cythos" (1937) 58 Ll. L. Rep. 18, 22.

ciones legales¹.

Finalmente, y aunque la doctrina de los autores ve con agrado las clasificaciones elaboradas con minuciosidad y esmero en que se reflejan los distintos tipos de servicios de salvamento prestados, según se desprenden de los distintos repertorios jurisprudenciales, sin embargo, no debemos olvidar que la asistencia marítima es como un organismo vivo que exige que, en cada caso, sean examinados todos y cada uno de los factores concurrentes para poder afirmar o negar la existencia de peligro y de subsecuente salvamento².

V O L U N T A R I E D A D .

La voluntariedad es requerida como condición "sine qua non" para que una persona quede legitimada y pueda

1. Cfr. "s. 21", de la "Order in Council under the Merchant shipping (Safety Convention) Act 1949. "The master of a british ship registered in the United Kingdom, on receiving at sea a signal of distress ... shall proceed with all speed to the assistance ...

A master shall be released from the obligation imposed if ... he is informed ... that assistance is no longer required ..."

2. Sir Boyd MERRYMAN: "in considering wheter there was or was not a (salvage) service, the whole of the circumstances must be taken into consideration".

Cfr. "The Tower Bridge" (1936) P. 30, 35, 36, 38.

reclamar un premio por salvamento. En opinión de sectores doctrinales representativos es lo que hace realmente diferente a la institución del salvamento marítimo.

Por otra parte, es un elemento esencial puesto que, si un servicio se presta exclusivamente bajo la obligación de un contrato pre-existente ó en cumplimiento de un deber de carácter público, no estaremos en presencia de un salvamento¹, por falta de concurrencia de aquélla.

A pesar de la aparente nitidez de su significado, no está, sin embargo, ajeno a la ambigüedad, dada la existencia de zonas limítrofes que permiten la confusión frecuente y dificultan, en la práctica, la exacta apreciación de este factor.

Lo que exige, cuando se plantea el dilema concreto, una perfecta delimitación de los vínculos existentes y de las relaciones inter partes².

1. Claramente define la actuación voluntaria Lord STOWELL en "The Neptune" (1824) 1 Hagg. 227, 236, cuando afirma: "A person who, without any particular relation to a ship in distress, proffers useful service, and gives it as a volunteer adventurer, without any preexisting covenant that connected him with the duty of employing himself for the preservation of that ship".

2. "The test of voluntariness is only applicable as between the salvor and salvaged, and if the services be voluntary in relation to the salvaged". Cfr. "The Sarpén" (1916) P. 306, 315.

Pensemos que legalmente se han establecido una serie de obligaciones. En la "Merchant Shipping Act. 1894", en previsión del supuesto de colisión entre dos buques, se establece la obligación recíproca de permanecer pendientes, el uno del otro, y de prestarse asistencia, si ésta fuere necesaria, y dentro de unos límites razonables¹.

Sin embargo, el cumplimiento de los anteriores mandatos no privaba del derecho a reclamar premio por salvamento, y así fué claramente expuesto².

El Convenio de Bruselas de 1910, al tener en cuenta la situación de las personas que se encontrasen en peligro, en la mar, ordena que se les preste asistencia, y así se dispone en su artículo 11³.

En el mismo sentido se pronuncia la "Maritime Convention Act, 1911" que desarrolla, en la legislación

1. Section 422 (1) "In every case of collision between two vessels, it shall be the duty of the master ...a) to render ... assistance ..., and to stay by the other vessel until he has ascertained that she has no need of further assistance".

2. Cfr. Lord PHILLIMORE, "The San Onofre" (1925) A.C. 261, 263. Lord WRIGHT, "The Kafiristan" (1938) A.C. 136, 147.

3. "Every master is bound ... to render assistance to everybody ... found at sea and in danger of being lost".

interna, aquel mandato¹.

Pero, el cumplimiento de estas obligaciones de origen legal, no afectaba, ni en el caso del Convenio de 1910, ni en el de la Ley de 1911², a la facultad de reclamar el correspondiente premio.

En la "Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949, se regula cuál ha de ser el comportamiento del Capitán de un buque que, estando en la mar, recibe una señal de otro buque o de una aeronave en peligro³. Y en el mismo precepto ("Section 22") se sanciona su incumplimiento⁴.

Sin embargo, la obediencia a los deberes examinados tampoco convierte en "involuntario" al salvamento⁵.

1. "6.1: The master ... shall render assistance to every person ... who is found at sea in danger of being lost ..."

2. "Compliance by the master or person in charge of a vessel with the provisions of this section shall not affect his right or the right of any other person to salvage ..." Cfr. Maritime Convention Act, 1911, Provisions as to Salvage. Section 6.

3. "The master of a British ship registered in the United Kingdom, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a vessel or aircraft is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress ..."

4. "If a master fails to comply with the preceding provisions of this section, he shall be guilty of a misdemeanour".

5. "Compliance by the master ... shall not affect his right ... to salvage". Cfr. Merchant Shipping (Safety Convention) Act, 1949, Section 22 (8).

Por tanto, quienes prestasen asistencia en los supuestos anteriores, serán considerados que actúan voluntariamente y, en cuanto que arriesgan sus vidas y sus propiedades en las tareas de salvamento, tienen derecho a esperar una recompensa a cambio¹.

Queda por analizar a continuación el capítulo referente a los deberes de origen privado ó nacidos de contrato, pues la asistencia marítima puede prestarse en multitud de ocasiones como consecuencia de una relación contractual preexistente, originándose con frecuencia un conflicto de difícil situación: de una parte rige el principio que premia al salvamento prestado voluntariamente y que, por tanto, impide considerar la existencia de salvamento si falta la voluntariedad; y de otra, también obliga el principio que establece que los esfuerzos desempeñados en salvar la vida humana y las propiedades en peligro merecen una consideración favorable en bien de los intereses de la humanidad y del comercio².

Y como quiera que la dificultad surge en cada caso

1. CHORLEY and GILES: "Shipping Law", London 1980, pag. 309.

2. Cfr. KENNEDY, op. cit., pag. 195.

concreto, se han plasmado los principios que marcan la pauta, partiendo del concepto clásico de la figura del salvador¹, y elaborando lo que mayoritariamente se conoce como prueba de la concurrencia de la voluntariedad².

A partir de la cual, la Doctrina³, conforme a la pauta tradicionalmente seguida, analiza los distintos supuestos más polémicos porque el servicio se presta, o bien porque existe una previa relación contractual, o bien porque se ha estipulado un acuerdo para preservar la propiedad en peligro.

Y la primera duda se plantea cuando los oficiales y marineros de la tripulación del propio barco salvado formulan una reclamación por salvamento. Lo primero que

1. Reflejado en la Sentencia que puso fin al litigio suscitado con ocasión del salvamento prestado al buque "The Neptune", cuando afirmada: "A salvor is a person who, without any particular relation to the ship in distress, proffers useful service, and gives it as a volunteer adventurer, without any pre-existing covenant that connected with the duty of employing himself for the preservation of that ship." Cfr. "The Neptune" (1824) 1 Hagg. 227, 236.

2. "The test of voluntariness is only applicable as between the salvor and salvaged, and if the services be voluntary in relation to the salvaged, i.e., not rendered by reason of any obligation towards him, it is quite immaterial that the salvor has been ordered by some one who has control of his movements to render them". Cfr. PICKFORD, L.J., "The Sarpen" (1916) P. 306, 315.

3.- Cfr. BRICE, G. "Maritime Law of Salvage", 2nd. Ed., London 1993, pgs.23 y ss.; & 1st Supplement to the 2nd. Ed., London 1995, pg. 1.

consiguen es que los Tribunales analicen la solicitud con escrupulosa crítica¹, pues no debe olvidarse que sobre cada uno de ellos pesan las obligaciones de su cargo, que les obliga a cumplir su tarea no sólo en la bonanza, sino también en época de tempestades y de mala mar y, por la misma razón, cuando sobreviene el peligro sigue vigente la relación contractual que le unía con el barco y le obligaba a sofocar la situación surgida². Y, de hecho, el comportamiento esperado es de tal naturaleza que difícilmente va a superar ese límite ni a excederse.

La única posibilidad que tienen de ejercitar válidamente una reclamación por salvamento es cuando se ha resuelto el contrato y, a partir de ese momento, se presta el servicio, lo que puede tener lugar por alguno de los siguientes motivos:

a) Por acto o decisión del capitán³.

1. "The Court has always watched cases of this nature with the utmost jealousy". Cfr. "The Albionic", (1941) 70 Ll. L. Rep. 257,263.

2. "The broad underlying principle is that the crew of a ship undertake their special duty to the vessel ... for better or worse. They are not entitled to claim as salvors because their ship encounters peril". Cfr. "The Albionic" (1941) 70 Ll. L. Rep. 257, 263.

3. Cfr. "The Warrior" (1862) Lush. 476.

b) Por abandono del buque "bona fide" y con el consentimiento del capitán,

c) Por la captura del buque en virtud de una acción hostil.

Está perfectamente regulada la cuestión del abandono del buque desde que, con gran precisión, estableciera el Dr. Lushington los requisitos que debían adornar esta figura. Son los siguientes¹:

a) El abandono debe tener lugar en la mar y no junto a la costa.

Pues no cabe duda que hay una gran diferencia entre el abandono efectuado en alta mar, del que tiene lugar en un lugar próximo a la costa, que se lleva a cabo sin abandonar la idea de volver y recuperarlo².

b) En segundo lugar, debe ser "sine spe revertendi aut recuperandi".

En efecto, nadie podría válidamente sostener que un abandono temporal, como ocurre con frecuencia después de las colisiones, aún antes de conocer el verdadero estado del barco, supondría motivo suficiente para la disolu-

1. Cfr. "The Florence" (1852) 16 Jur 572.

2. Cfr. "The Portreath" (1923) pag. 155.

ción del contrato.

Por otra parte, una vez efectuado el abandono con carácter definitivo, poco importa si la reflexión posterior hace cambiar de criterio al Capitán¹.

c) En tercer lugar, debe efectuarse "bona fide", con el propósito de salvar vidas humanas.

Pues con independencia de que los miembros la tripulación tienen unas obligaciones a bordo que no pueden desatender ante la primera dificultad, sin embargo, hay un límite al riesgo que debe soportar, pues la vida humana es más valiosa que cualquier propiedad² y ninguno puede ser compelido al sacrificio de su propia vida para salvar la integridad del buque.

d) En último lugar, el abandono debe ser ordenado por el Capitán, en relación con el peligro existente, en razón al daño producido a la nave y de conformidad con el resto de los elementos concurrentes y con el grado de influencia de cada uno de ellos³.

1. Cfr. "The Sarah Bell" (1845) 4 Not. of Cas. 144.

2. Cfr. "The Florence", cit.

3. Cfr. "The Trelawney" (1802) 4 C Rob. 223.

Es difícil precisar el grado de peligro que puede justificar un abandono. De todos modos, suelen establecerse los siguientes parámetros con esa finalidad: primero, que se trate de peligro debido al estado de los elementos; segundo, que el barco haya sufrido daños; y tercero, que la vida humana esté en peligro¹.

La persona legitimada para dictar la orden de abandono es el Capitán del barco². Sin embargo no tiene necesariamente que ser expresa, sino que basta con que pueda deducirse, de modo inequívoco, del comportamiento del Capitán³.

La captura del buque determina el cese de la relación contractual de los oficiales y de los miembros de la tripulación⁴.

Aunque no con frecuencia, pero de vez en cuando, se presentan supuestos en los cuales un práctico aparece

1. KENNEDY, op. cit. pag. 199.

2. "The ship was properly abandoned under the orders of her master". Cfr. "The Sam Demetrio" (1941) 69 Ll.. L.R. 5, 12. Descrito como "one of our great English stories of the sea". Cfr. BRICE, op. cit. pag. 27.

3. "The Albionic" (1941) P. 81, 85.

4. "By capture, certainly, if there be no recapture, the contract is at once put an end to, and this, I apprehend, wheter by an enemy or by pirates". Cfr. "The Florence" (1852) 16 Jur. 572, 573.

legitimado para percibir un premio por haber prestado servicios de salvamento. Su concepto venía ya establecido en la "Merchant Shipping Act 1894"¹. Y están dedicados habitualmente a dirigir el rumbo de la nave sorteando riesgos de peligro, en la mayoría de las ocasiones, de navegación local. Lo que determina que los Tribunales se muestren reacios a calificar de salvamento los servicios prestados por estos profesionales².

Para facilitar la distinción se han elaborado a veces criterios que, al final, poco han conseguido por su efecto de círculo vicioso³.

En otros casos se ha dicho que los principios que deben regir en las reclamaciones que formula un práctico son similares a las aplicables a las que presenten los

1. "Pilot means any person not belonging to a ship, who has the conduct thereof".

2. "There should be no temptations to pilots to convert their ordinary pilotage duties, or the normal hazards which may arise in the course of performing their ordinary pilotage duties, into salvage services ..."

Cfr. SIR BOYD MERRIMAN, "The Luigi Accame" (1838) 60 Ll. L. Rep. 106, 110.

3. "The question comes to this, does he in any particular case run so much risk that he ought to receive some salvage in addition to what is considered to be pilotage reward?".

Cfr. "The Santiago" (1900) 9 Asp. 147, 149.

remolcadores¹.

La doctrina más representativa al efecto está contenida en una resolución de la "Court of Appeal" suficientemente ilustrativa².

Conforme a estos criterios, se han admitido o rechazado alternativamente reclamaciones presentadas por los prácticos, por haber o no haber concurrido un grado de peligrosidad suficiente para justificar el otorgamiento de premio por salvamento³.

1. "The general principle governing claims for salvage by a pilot engaged to pilot a ship, or by tugs engaged to render towage services, is that they are only entitled to claim salvage if, first, the ship is in danger by reason of circumstances which could not reasonably have been contemplated by the parties when the engagement to pilot or tow was made, and, secondly, risks are run, or responsibilities undertaken, or duties performed, which could not reasonably be regarded as being within the scope of such engagements".

Cfr. "The Aldora" (1975) 1 Lloyd's Rep. 617, 623.

2. "The Tribunal must determine, whether under all the circumstances of the particular case the service, which the pilot has entered upon or has unexpectedly found imposed upon him, was rendered so different in responsibility or danger or kind from the ordinary service of a pilot ..."

Cfr. *Akerblom v. Price, Petter, Walker & Co.* (1881) 7 Q.B.D. 129, 134.

3. Cfr. "The Eileen Siocht" (1948) 82 Ll. L. Rep. 128, 133.

Tampoco le resulta facil a los Tribunales, ante una reclamación de premio, determinar cuándo los servicios prestado por los remolcadores exceden o quedan incluidos en el ámbito de la relación contractual de remolque.

El Convenio de Bruselas de 1910 ya se había cuidado de esta cuestión definiendo la línea fronteriza¹ entre los sectores señalados anteriormente; y lo hace reflejando las decisiones emitidas, hasta entonces, por los Tribunales.

El punto de partida debe ser la definición del contrato de remolque que encontramos en las Resoluciones de la Admiralty Court².

A partir de lo cual debemos analizar los principios reguladores de la actuación de un remolcador cuando esté prestando un servicio de remolque, en virtud de un con-

1. "A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo,, except where she has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage".

Cfr. Article 4 of the Brussels Convention on salvage, 1910.

2. "A towage service may be described as the employment of one vessel to expedite the voyage of another when nothing more is required than the accelerating of her progress".

Cfr. Dr. Lushington, "The Princess Alice" (1849) 3 W.Rob. 138.

trato celebrado al efecto, para poder determinar a continuación los casos en que estará asistida de razón una reclamación por salvamento.

En una sentencia verdaderamente esclarecedora, dictada en un polémico caso¹, se trató, en primer lugar, del contenido de los servicios de remolque, matizando con absoluta certeza las obligaciones que lleva inherentes para el remolcador la celebración de un contrato de esta naturaleza.

En segundo lugar, se especifica que la aparición de fuerza mayor puede convertir en imposible la ejecución de aquel contrato, lo que le relevaría del cumplimiento de las obligaciones asumidas².

En tercer lugar, se insiste en que la aparición de

1. Cfr. "The Minnehaha" (1861) 15 Moo. P.C. 133, 153.

"When a steam-boat engages to tow a vessel for a certain remuneration from one point to another, she does not warrant that she will be able to do so and will do so under all circumstances and at all hazards; but she does engage that she will use her best endeavours for that purpose, and bring to the task competence, skill, and such a crew, tackle and equipment as are reasonably to be expected in a vessel of her class".

2. "She may be prevented from fulfilling her contract by a vis maior, by accidents which were not contemplated and which may render the fulfilment of her contract impossible; and in such case, by the general rule of law, she is relieved from her obligations".

Cfr. "The Minnehaha", cit.

dificultades imprevistas, que aumenten la dificultad de la ejecución del remolque contratado no transforman, por sí mismas, la naturaleza de éste, ni relevan al remolcador de sus obligaciones. Tan sólo si el buque remolcado se ve afectado por una situación de peligro y el remolcador incurre en riesgos que, de ningún modo, estaban previstos en el acuerdo inicial, estará legitimado para reclamar una remuneración adicional en virtud de los servicios adicionales prestados, si finalmente el buque es salvado, pudiendo reclamar, como salvador, el premio correspondiente¹.

Coinciden, pues, la mayoría de los autores en que el tema analizado se circunscribe a una cuestión de hecho, que habrá de ser decidida en torno a cada caso concreto², en consideración al peligro extraordinario

1. "But she does not become relieved from her obligations because unforeseen difficulties occur in the completion of her task ... But if ..., by sudden violence of wind or waves, or other accidents, the ship in tow is placed in danger, and the towing-vessel incurs risks and performs duties which were not within the scope of her original engagement, she is entitled to additional remuneration for additional services if the ship be saved, and may claim as a salvor, instead of being restricted to the sum stipulated to be paid for mere towage ..."

Cfr. "The Minnehaha", cit.

2. Cfr. "The North Goodwin" (No.16) (1980) 1 Lloyd's Rep. 71.

"The Texaco Southampton" (1983) 1 Lloyd's Rep. 94.

que haya sobrevenido¹.

Respecto de la actuación, en operaciones de salvamento, de las Fuerzas Armadas y, sobre todo, de la Marina Real Británica, hemos de referirnos necesariamente, en primer lugar, a un principio general ampliamente difundido, dada su notoriedad². Y que consiste en la obligación de prestar la oportuna asistencia marítima a los barcos que, por estar en peligro, lo necesiten, como resultado de los deberes que les incumben, lo que resultaría incompatible con cualquier reclamación posterior de premio alguno³.

No obstante, también se han manifestado reparos importantes, de modo fundado, a la vista de las dificultades que normalmente aparecen en un servicio de

1. KOVATS L.J.: "The Law of Tugs and Towage", London 1980, pags. 129 y ss.

2. "It is, I think, notorious that it forms part of the instructions of every one of Her Majesty's vessels that they shall render assistance ...".

Cfr. "The Charlotte" (1846) 2 W. Rob. 495, 499.

3. "It is true that the Admiralty in the King's Regulations have strongly inculcated on the officers and crew of His Majesty's ships that it is their duty to render assistance to vessels in distress, but it is a moral obligation and gives no rights to the shipowner".

Cfr. "Admiralty Commissioners v. Valverda (owners)" (1938) A.C. 173, 184.

salvamento¹. Y se afirma que el cumplimiento del deber, lejos de quedar mermado, se vería reforzado con el oportuno incentivo económico que permitiría abordar, con mayor insistencia, aquellos casos que requiriesen es fuerzos extraordinarios².

En consonancia, se ha intentado delimitar el contenido de los deberes oficiales, con ánimo de precisar los casos en que estuviere justificada una reclamación de premio, abundando las manifestaciones sobre esta cuestión³.

El criterio preponderante debe consistir en examinar el servicio de salvamento, en concreto, valorando si los intervinientes (Marina Real) han actuado excediéndose en lo que el deber les exige ordinariamente, bien por haber incurrido en grandes riesgos personales, bien por haber necesitado una extraordinaria destreza o

1. "Any hesitation in affording assistance might be of dangerous consequences to the property of persons so circumstanced". Cfr. "The Louisa" (1813) 1 Dods. 317, 318, 319.

2. "It is all very well to talk of the abstract question of fulfilling duty and obeying commands ... but in cases of doubt and difficulty, and where great and extraordinary exertions have to be made, reward according to human exertions is the only great stimulus to their performance".
Cfr. "The Rosalie"(1853) 1 Spinks E.& A. 188, 189.

3. Cfr. "The Francis and Eliza" (1816) 2 Dods. 115, 117-118.
"The Cargo ex Ulysses" (1888) 13 P.D. 205.

valor, bien por haberse empleado desplegando esfuerzos superiores a los normales¹.

Desde el punto de vista legal han merecido distinto tratamiento las reclamaciones de premio por los salvamentos efectuados por las Fuerzas Armadas, en razón al origen de las mismas. En efecto, el Parlamento ha impedido las fórmulas por las Corona² y ha consentido las procedentes del Comandante y dotación de los buques de guerra intervinientes, una vez autorizados por el Almirantazgo para el ejercicio de tales acciones.

Objeto de modificaciones posteriores, se dispuso³ que si el buque de guerra actuante, o bien estaba especialmente preparado para las operaciones de salvamento, o bien era un remolcador, estaría legitimado el Almirantazgo para la subsiguiente solicitud de premio.

Mayores transformaciones fueron introducidas⁴ cuan-

1. Cfr. Dr. Lushington: "The Rosalie", cit.

2. Cfr. The Merchant Shipping Act, 1853, s. 39.

The Merchant Shipping Act, 1854, s. 484.

The Merchant Shipping Act, 1894, s. 557(1).

3. Cfr. The Merchant Shipping (Salvage) Act, 1916, s. 1.

4. Cfr. The Merchant Shipping (Salvage) Act, 1940.

do se dispuso que la Corona estaría legitimada para mantener las reclamaciones oportunas por salvamento; lo que más adelante motivaría una total equiparación con los salvadores privados a los efectos anteriormente expuestos¹ y, no sólo desde el punto de vista de legitimación activa, sino también de legitimación pasiva², salvo determinadas peculiaridades establecidas en consonancia con la naturaleza jurídica de los buques de guerra³.

EXITO - RESULTADO UTIL.

Con frecuencia se ha insistido, por la mayoría de la doctrina de los Autores, que la clave de una operación de salvamento hay que buscarla en el resultado que se obtenga al darla por finalizada. Y, en consecuencia,

1. "Where salvage services are rendered by or on behalf of His Majesty shall be entitled to claim salvage in respect of those services to the same extent as any other salvor, and shall have the same rights and remedies in respect of those services as any other salvor." "The Merchant Shipping (salvage) Act, 1947, s.8(2).

2. Cfr. "The Alraigo" (1984) L.M.C.L.R. 690.

3. Cfr. Administration of Justice Act, 1956, ss.8.29.

se afirma que el éxito en aquella constituye requisito indispensable para que esté legitimada una reclamación de premio¹.

Esto significa que, salvo casos especiales, se exige la concurrencia de los siguientes requisitos: primero, los bienes afectados, o al menos parte de ellos², deben ser preservados del peligro; segundo, el reclamante debe haber prestado un servicio útil y eficaz; y tercero, debe existir una relación causa-efecto entre aquellos³.

La Jurisprudencia, por su parte, ha sido tan categórica al analizar esta cuestión⁴ que la interpretación de sus pronunciamientos debe circunscribirse a la mera lectura de sus sentencias, dada la claridad de las

1. CHORLEY and GILES: "Shipping Law", London, 1980, pag. 315.

2. "It is not essential that the res should be salvaged, but some part of it, at least, must be saved".
Cfr. Kennedy's, op. cit. fourth ed., London, 1958, pag. 98.

"There must be something saved more than life, which will form a fund from which the salvage may be paid".
Cfr. "The Rempor" (1883) 8 P.D. 115, 118.

3. Cfr. "The Lepanto" (1892) P. 122, 128-129.

4. "The first ... is that the person rendering salvage services is not entitled to any remuneration unless he saves the property in whole or in part. This is what is meant by "success" in cases about salvage".
Cfr. Lord DIPLOCK "The Tojo Maru" (1972) A.C. 242, 293.

expresiones que utiliza¹.

La normativa internacional vigente insiste en la misma idea conceptual, si bien difiere, desde un punto de vista formal, en la expresión que de aquella formula².

Hemos referido con anterioridad la existencia de casos especiales y, en efecto, hay supuestos en los cuales la "Court of Admiralty" llegó a conceder una cantidad en concepto de remuneración en consideración a los servicios prestados a un buque en peligro, aunque no hubiesen contribuido a rescatarlo finalmente de la situación que le amenazaba³.

1. "Success is necessary for a salvage award ... Meritorious contributions to that success give a title to salvage reward. Cfr. Lord PHILLIMORE, "S.S. Melanie v. S.S. San Onofre" (1918) P.327.

2. Article 2, Brussels Convention on Salvage 1910: "every act of assistance or salvage which has had a useful result gives a right to equitable remuneration. No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result."

3. Con gran precisión describe este supuesto el Dr. LUSHINGTON en el caso del buque "The Undaunted": "There is a broad distinction between salvors who volunteer to go out, and salvors who are employed by a ship in distress ... (those) are to be paid according to their efforts made, even though the labour and service may not prove beneficial to the vessel ... The engagement to render assistance ... and the performance of that engagement ... establish a title to salvage reward".

Cfr. "The Undaunted" (1860), Lush. 90, 92.

La regla general, sin embargo, se fundamenta en un postulado diferente, puesto que entiende que quienes han contribuído con sus esfuerzos a lograr un resultado útil final, son los que aparecen legitimados para participar del premio por salvamento¹, del que, por tanto, se verán privados, por muy meritoria que resulte la actividad desarrollada, si no contribuye al triunfo último².

Respecto de la contribución realizada, no basta con que sea genérica, ni tampoco es suficiente un mero intento de salvar el buque y su carga, por muy bien intencionado que sea ó muy meritorio que resulte³.

La contribución ha de ser idónea; y no debe ser entendida por tal la que logra rescatar al buque de un peligro pero lo deja en otro igual o mayor, ya análogo,

1. "Contributions to ... success, or as it in sometimes expressel meritorious contributions to that success, give a title to salvage reward". Cfr. Lord Phillimore "The Melanie (owners) v. The Sam Onofre (owners) (1925) A.C. 246, 262.

2. "Services, however meritorious, which do not contribute to the ultimate success, do not give a title to salvage reward. Cfr. "The Melanie (owners)", cit.

3. No debemos olvidar que el premio por salvamento se concede en razón a los beneficios realmente obtenidos. Así se desprende de las Resoluciones dictadas, entre otros, en "The Zephyrus" (1842) 1 W.Rob. 329, 330.

"The City of Chester" (1884) 9 P.D. 182, 201.

ya distinto del anterior¹, pero peligro al fin².

Especial atención merece, dada su enorme importancia práctica, la póliza emitida por Lloyd's (en adelante Lloyd's Form) que analizaremos en lo referente al elemento examinado en este capítulo.

Los derechos y deberes de las partes intervinientes en un salvamento, que hubiesen suscrito la Lloyd's Form, estarán regulados por lo dispuesto, tanto de modo expreso como implícito, en el contrato firmado. La normativa general sobre salvamentos, en este caso, sólo se aplicará con carácter supletorio³.

El salvador, al suscribir la citada Póliza, se

1. "Services which rescue a vessel from one danger but end by leaving her in a position of as great or nearly as great danger though of another kind, are held not to contribute to the ultimate success and do not entitle to salvage reward".
Cfr. Lord PHILLIMORE "The Melanie (owners) v. The San Onofre(owners)", cit.

2. En el caso de "The Benlarig" se refleja fielmente la situación referida pues, perdido el gobierno del buque por una avería importante, el fuerte viento reinante lo hacía abatir peligrosamente hacia la zona rocosa del Cabo San Vicente, hasta que apareció el "Vesta" que se llevó al anterior remolcado, en demanda del puerto de Gibraltar. No obstante las circunstancias de mar y viento rompieron el remolque y dañaron al "Vesta" que abandonó al "Benlarig" hasta que un tercer buque le prestó asistencia eficaz, hasta dejarlo en lugar seguro en el interior del puerto.
Cfr. "The Benlarig" (1888) 14. P.D.

3.Cfr. "The Beaverford (owners) v. The Kafiristan (owners)" (1938) A.C. 136, 144-145.

compromete a empeñar todos sus esfuerzos con el fin de salvar las propiedades de que se trate, llevándolas a lugar seguro, así como de evitar cualquier contaminación del medio ambiente mientras dure la ejecución del servicio de salvamento¹.

Si bien es cierto que el principio general es el de que si no se logra resultado útil no habrá derecho a premio², se establece una excepción para el supuesto de salvamento de buques-tanques dedicados al transporte de crudo³, en los cuales no se consiga el éxito final ó tan sólo se obtenga parcialmente; y se instituye este régimen excepcional con ánimo de incentivar a los salvadores estimulándoles con la promesa de obtener, al menos, una cantidad equivalente a los gastos efectuados, a la que

1. "The contractor agrees to use his best endeavours to salve the ... and take them to ...

The contractor further agrees to use his best endeavours to prevent the escape of oil from the vessel while performing the services of salving ..."

(Cfr. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. L.O.F. 1980).

2. "No cure - no pay". La frase así acuñada ha logrado una difusión universal. Cfr. L.O.F. 1980 "The principle of "No cure - no pay" was preserved, subject to one special exception ..."

Cfr. DARLING, G. "L.O.F. 90 and new Salvage Convention", London 1991, pag. 35.

3. "The services shall be rendered ... upon the principle of "no cure - no pay" except that where the property being salvaged is a tanker laden ... with a cargo of oil ... and the services are not successful or are only partially successful ..."

Cfr. L.O.F. 1980, 1(a).

habría que añadir el incremento de hasta un quince por ciento para que de antemano se consideren, siquiera parcialmente, compensados cuando no pudieran conseguir el éxito final, ni el premio pretendido.

En la última edición (L.O.F. 90) Lloyd's vuelve a tomar la iniciativa¹, como ya lo hiciera anteriormente, e incluye entre su clausulado alguno de los artículos del Nuevo Convenio sobre Salvamentos, de 1989, y, en concreto, el referente a la compensación especial con lo cual logra un doble objetivo, a la par que la entrada en vigor de parte del nuevo Convenio sin necesidad de esperar la ratificación por los países signatarios, ni la conversión de aquél en derecho interno.

1. "When Lloyd's introduced the safety-net concept in LOF 80, they were pioneering an entirely new idea ... In LOF 90 Lloyd's once again led the field by adopting the special compensation provisions of the New Convention into the new edition of the Form. This means that the provisions of the New Convention in this respect will apply to all salvage operations carried out under LOF 90, irrespective of any delays in the enactment of the New Convention".

Cfr. DARLING "LOF 90 and the New Salvage Convention", cit., pg. 85.

DERECHO ESPAÑOL

A diferencia de lo que ocurre en el Ordenamiento Inglés, en Derecho Español ha constituido motivo de permanente interés científico, para los estudiosos de este tema, la debida elaboración conceptual de las figuras que analizaremos, así como su distinción de figuras afines. Labor que, en ausencia de definición de origen legal, ha sido llevada a cabo tanto por la doctrina como por la Jurisprudencia.

En efecto, el legislador español no aparece proclive a realizar la antecitada tarea. Ni el vigente Código de Comercio¹, ni la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina² (cuyo capítulo III, dedicado a regular los salvamentos y hallazgos, aborda este contenido) ni tampoco lo hace la vigente Ley 60/1962, de 24 de diciem-

1. En el breve articulado que dedica a este Instituto no se aborda la cuestión relativa a la definición del mismo.

2.- En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley de 8 de mayo de 1920, se promulgó el Real Decreto-Ley de 10 de julio de 1925 por el que se agregó un Título Adicional a la referida Ley de Enjuiciamiento, cumplimentando así los requisitos de adaptación de la Legislación Española a las exigencias del Convenio Internacional sobre Salvamentos, de Bruselas, de 1910.

bre¹, ni su Reglamento², ni por último, tampoco lo realiza la reciente Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

En la misma línea se encuentra la legislación internacional, como se comprueba de la lectura del Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de Auxilio y Salvamento Marítimo, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910³.

No obstante lo anterior, del estudio del articulado⁴ podemos deducir los distintos elementos objetivos y subjetivos que caracterizan la figura que estudiamos

1. Redactado un primer anteproyecto por una Comisión nombrada por Orden de 10 de junio de 1951 y un segundo, por otra designada por Orden de la Presidencia del Gobierno de 27 de octubre de 1953, se requirió una tercera Comisión constituida en razón a lo dispuesto en la Orden 187/1961, de 16 de enero y elaboró un tercer anteproyecto que, por fin, publicado en Boletín de las Cortes de 26 de septiembre de 1962, resultaría objeto de numerosas enmiendas, algunas de las cuales fueron aceptadas, resultando finalmente aprobado, y posteriormente sancionado con fecha 24 de diciembre de aquel mismo año y publicado en el B.O.E. nº 310, del día 27 de diciembre de 1962 (L.A.S., en adelante).

2. Aprobado por Decreto de 20 de abril de 1967, parcialmente modificado por Decreto 2993/1968, de 28 de noviembre que daba nueva redacción a los artículos 23, 31 y 56. (R.L.A.S., en adelante).

3. Ratificado por veinticuatro países, entre los que se encontraba España, que luego se adhirió el 17 de noviembre de 1923, entró, por fin, en vigor el 30 de diciembre de aquel año, después de su publicación en la Gaceta de Madrid el día 13 del mismo mes y año.

4. Especialmente nos referimos a los artículos 1º y 2º, tanto del Convenio de Bruselas de 1910 (Cfr. Apéndice 1), como de la L.A.S. (Cfr. Apéndice 3).

y, de conformidad con los cuales, podríamos formular lo que la ley entiende por salvamento marítimo: todo acto de ayuda prestado a un buque de navegación marítima, su carga o flete (o una aeronave en la mar) que se encuentren en peligro y que haya producido un resultado util total ó parcial a la finalización del mismo¹.

Decididamente se ha enfrentado la Jurisprudencia del Tribunal Supremo con la cuestión relativa a la definición del Salvamento Marítimo afirmando que: el salvamento, aunque normalmente implica una actividad de remolque, arrastre o tracción, se caracteriza por una situación de peligro real, inminente y grave del buque a salvar, bien por el estado del mar, bien por las circunstancias del barco, peligro que ha de ser de tal entidad que haga temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación; prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios con riesgo para la tripulación ó el buque, que excedan de lo normalmente exigible a un simple remolque; voluntariedad revisable en una libre aceptación de la asistencia, a tenor de los artículos 8

1. Cfr. RUIZ SOROA, J.M., "Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación", Bilbao, 1987, pag. 118.

y 3; y un resultado útil a que el artículo 2 supedita la distintiva consecuencia de la remuneración¹.

Y es que, insiste el Tribunal Supremo, desde una época muy temprana, recordándonos la importancia aclaratoria de su significado etimológico que: "no cabe desconocer que el salvamento en su conceptualización gramatical significa la liberación de un riesgo o peligro, que a su vez se caracterizan por la contingencia inminente o próxima de un acaecimiento dañoso, cual resultaría la pérdida del barco; de ahí que en la acepción marinera se representa con el salvamento la buena terminación del viaje en el que se corrió peligro, o de la operación en que se le superó"².

1. No siempre, con la misma fortuna, ha realizado el Tribunal Supremo la tarea definitoria; sin embargo, no es éste uno de los aspectos más polémicos, por lo que tan sólo queremos matizar, después de examinar las resoluciones publicadas sobre este tema hasta la más reciente actualidad, que, si bien en la mayoría de las ocasiones se efectúa la aproximación a la definición del salvamento con el único objeto de distinguirlo de figuras afines, recalcando con notoriedad las diferencias existentes para mejor resolver el concreto litigio planteado, se llega, no obstante, a feliz término en esta labor.

Cfr. Sentencia, Sala 4ª, de 1 de junio de 1973, (R. Arz. 2696/73) y en el mismo sentido, Sentencia de 15 de febrero de 1988 (R. Arz.. 1137), Sentencia de 28 de octubre de 1987 (R. Arz. 7037), Sentencia de 26 de marzo de 1991 (R. Arz. 2069).

2. Cfr. Asistencia del pesquero "Corcón", Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4ª, de 12 de febrero de 1966 (R. Arz. 553).

Por su parte, la Audiencia Nacional, hasta la actualidad y por lo que a este aspecto analizado se refiere, reitera los pronunciamientos del Tribunal Supremo y afirma que "para que pueda hablarse de salvamento es preciso que concurren, además del ya indicado resultado útil, estas dos condiciones: primera, la existencia de una embarcación en la mar en situación de peligro real, inminente y grave que haga temer por su integridad o pérdida; y segunda, que el servicio prestado por el buque salvador suponga una actividad extraordinaria ..."¹.

Finalmente, el Tribunal Marítimo Central, acomodándose a los pronunciamientos dictados por el Tribunal Supremo, manifiesta que "el servicio de salvamento recogido en el artículo 1º de la Ley 60/62 se caracteriza por una serie de requisitos. El primero y fundamental, la existencia de un peligro determinante de un riesgo, con la concurrencia de circunstancias críticas y poco comunes productoras de ese peligro que se puede manifestar en distintas formas, como el estado de la mar, circunstancias meteorológicas, etc. El peligro debe poner al buque en trance de perderse o averiarse grave-

1.Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 1 de febrero de 1991.
Sentencia de la Audiencia Nacional de 14 de junio de 1991.

mente, de forma real y actual. El servicio prestado tiene que tener resultado util"¹.

La doctrina ha realizado con gran precisión la labor relativa a la definición del concepto de salvamento en la mar, especificando los requisitos exigibles para poder predicar la concurrencia de esta

1.- Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 5 de febrero de 1991.

figura jurídica¹.

El análisis de la evolución habida en el concepto

1.- La doctrina mercantilista ha dedicado su atención a la institución del salvamento marítimo en las obras generales, lo que se complementa con la dedicación específica que le han profesado en estudios singularizados. Entre las primeras destacamos las de los Profesores GARRIGUES, URÍA, BROSETA, SANCHEZ CALERO, JIMENEZ SANCHEZ (coordinación) y ARROYO.

Cfr. GARRIGUES J. "Curso de Derecho Mercantil", Madrid (8ª ed.), 1983, Tomo II, pag. 831.

URÍA, R. "Derecho Mercantil", Madrid (22ª ed.), 1995, pags. 1197 y ss.

BROSETA, M. "Derecho Mercantil", Madrid (10ª ed), 1994, pags. 852 y ss.

SANCHEZ CALERO, F. "Instituciones de Derecho Mercantil", Madrid (18ª ed), 1995, Tomo II, pags. 574 y ss.

ARROYO, I., "Salvamento" en "Enciclopedia Jurídica Básica", Civitas, Madrid 1995, Tomo IV, pags.6051 y ss.

PADILLA GONZALEZ R., en "Derecho Mercantil", coordinación JIMENEZ SANCHEZ, G. J., Barcelona (2ª ed.), 1992, Tomo II, pags. 853 y ss.

CLAVERO TERNERO M. y PADILLA GONZALEZ, R., en "Lecciones de Derecho Mercantil", coordinación JIMENEZ SANCHEZ, G. J., Madrid, (3ª ed.), 1995, pags. 492 y ss.

Obras especializadas citadas exclusivamente a efectos del concepto:
Cfr. FARIÑA, F. y ALFIN, F. "Nueva ley sobre salvamentos y hallazgos en la mar", Madrid 1964, pag.6 y ss.

GUTIERREZ DE LA CAMARA, J.M. "Ley reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas", Madrid 1966, pag.40;

GARCIA LUENGO, R. "La remuneración en el salvamento marítimo", Salamanca 1976, pag. 38.

VIGIER, A. "Derecho Marítimo", Madrid 1977, pag 793.

MAYO JAIMEZ, F. "Asistencias Marítimas", Madrid 1980, pag.36.

RUIZ SOROA, J.M. "Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación", Bilbao, 1987, pag. 118.

de salvamento, lejos de sorprendernos, nos debe acercar aún más a la comprensión de esta figura, que goza de una enorme capacidad de adaptación, según los signos de los tiempos de que se trate. Tan antigua como la navegación misma, ha ido adquiriendo perfiles nuevos¹, según las épocas, en dependencia directa del desarrollo que progresivamente ha venido afectando a la propia navegación. En efecto, inicialmente vinculada, en parte, a la institución del naufragio, como actuación que nunca se antepondría sino que necesariamente debía sucederle (recogida de restos), sin embargo los logros técnicos obtenidos gracias a los avances científicos, han permitido una gran evolución, posibilitando el auxilio preventivo en la mar que, consecuentemente, se anticipa al naufragio antes de que éste se consume; pero, en todo caso, aunque aquel se hubiese producido, también es cierto que va a resultar distinta la actuación del buque encargado de prestar el salvamento pues su capacidad de actuación frente al peligro va a venir ahora determinada por medios de propulsión que le resultan propios, con independencia de los avatares ineludibles que circundan siempre en la mar, con el riesgo inherente habitual,

1. Cfr. Capítulo I dedicado a analizar los antecedentes históricos del salvamento.

permitiendo, por tanto, un apreciable cambio del concepto que evoluciona desde un salvamento pasivo (una vez acaecida la echazón o una vez ocurrido el naufragio)¹ a un salvamento eminentemente activo en cuanto integrado por una gestión decidida de rescate frente al peligro y, si éste ya se hubiese producido, para evitar que el peligro se consumase en formas más avanzadas o, de modo definitivo, impidiendo en todo caso el mal mayor, cual sería la pérdida definitiva.

Aún hoy sigue suscitándose, en algunos sectores, una acendrada polémica en torno a la distinción, pretendidamente existente, entre el salvamento y otras figuras afines y, concretamente, entre el auxilio y el salvamento, lo que determina nuestro análisis subsiguiente para examinar, en primer lugar, las manifestaciones más representativas; y, en segundo lugar, dirimir si están o no asistidas de razón.

La Jurisprudencia del Tribunal supremo no mantiene, en el aspecto ahora analizado, una postura unificadora ni, mucho menos, esclarecedora.

1. Cfr. Capítulo I, cit.

Unas veces, con buen criterio, se fundamenta en el propio texto legal la posterior interpretación jurisprudencial y se homologan los conceptos de auxilio y salvamento, habida cuenta la equivalencia existente entre ambos. Así se afirma que "como puntualiza el artículo 1º del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 (al que se adhirió España el 17 de noviembre de 1923) equipara el alcance de las palabras auxilio y salvamento"¹.

Otras, sin embargo, utiliza la voz "auxilio" para indicar la ayuda prestada a un buque mediante una simple tracción ejecutada sin riesgo ni peligro alguno para los buques. Y se dice: "considerando que el simple remolque o remolque de auxilio ..."². Idea en la que se insiste cuando los hechos controvertidos se califican como "remolque de simple ayuda-auxilio sin peligro para nadie ..."³

También hemos encontrado sentencias en las que se

1. Cfr. Sentencia del Tribunal supremo de 12 de febrero de 1966 (R. Arz. 553/66).

2. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 1962. (R. Arz. 4589).

3. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 1966. (R. Arz. 5643).

establece una nítida diferenciación entre los "auxilios", por un lado, y los "salvamentos", por otro¹.

Por último, y después de diversas manifestaciones contradictorias, parece que la actitud reiterada durante los últimos años es, otra vez, la equiparación de los vocablos "auxilio" y "salvamento" para designar la misma institución que analizamos. En efecto se mantiene que "El auxilio o salvamento de un buque por otro, institución jurídica ..."².

La Audiencia Nacional, en consonancia con esta misma línea, plantea que "la actuación de los recurrentes en la ocasión de referencia merece considerarse como de auxilio o salvamento"³.

Analizadas la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, así como la de la Audiencia Nacional, son las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central las que van a merecer nuestra atención.

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de febrero de 1966. (Considerando 3º).

2. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 1987. (R. Arz. 7037).

3. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional, de 20 de julio de 1989. Y, en el mismo sentido, Sentencias de 1 de febrero de 1991 y 14 de junio de 1991.

Basándose en una interpretación peculiar del artículo primero de la L.A.S. y del Convenio¹ y, en honor a la verdad, en algunas de las sentencias contradictorias del Tribunal Supremo² se configura al "auxilio" o "auxilio en la mar" como una modalidad aunque próxima, pero distinta del salvamento, de suerte que entre el "auxilio" y el "salvamento" se dice que hay diferencias de grado y de momento; en el primero se procurará evitar un siniestro posible, y en el segundo evitar las consecuencias catastróficas de un siniestro ya producido³.

Y así, de conformidad con las tesis anteriores que sitúan las diferencias en el distinto grado de operatividad de la actuación a calificar, radicando en la situación de peligro grave del buque asistido e índole excepcional de los servicios realizados por el buque

1. Si bien se reconoce que refiriéndose al auxilio y al salvamento, en el artículo 1º de la L.A.S. y del Convenio, se afirma que "sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios", sin embargo, se interpreta sin razón que la indistinción entre ambas clases de servicios pudiera referirse a los que se prestan entre sí los buques de navegación marítima y los de navegación interior.

2. Sentencias del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 1966 (R. Arz. 5643/66) y de 1 de junio de 1973 (R. Arz. 2996/73).

3. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 7 de mayo de 1974.

asistente, llegan a definirse como "auxilio" o "auxilio en la mar", entre otros, el reflotamiento de un buque varado en el que éste utilizó su máquina para desencallar, lográndolo y dirigiéndose a puerto por medios propios¹, o, igualmente, el convoy de un pesquero que demandó ayuda a causa de una vía de agua de importancia que, no obstante, permitió al buque asistido llegar a puerto por sus propios medios² y tantos otros casos³.

Frente a la postura anterior, y en abierta contradicción con la misma, se resuelve el reflotamiento y remolque a puerto del yate varado "Ar Maner", de bandera francesa, calificándola de "auxilio o salvamento marítimo"⁴.

Sin embargo, otra vez se ha vuelto a mantener la

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central, de 18 de abril de 1972.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 25 de septiembre de 1973.

3. Reviste sumo interés la lectura del primer resultando de hechos probados de las Resoluciones de 3 de noviembre de 1983 (servicio prestado al portacontenedores "Jalón"), de 12 de mayo de 1979 (asistencia prestada al yate de bandera inglesa "Imiloa"), de 2 de octubre de 1979 (asistencia al pesquero "Adelia") y tantas otras en que la calificación final fué de "auxilio en la mar".

4. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984.

diferenciación entre ambas modalidades y se define, entre otros muchos casos, como "auxilio en la mar" el servicio prestado al buque "Krajnodar", de bandera rusa, varado en los bajos próximos al puerto de El Puerto de Santa María¹, e igualmente el otorgado al portacontenedores "Jalón", sin gobierno y con vías de agua, debido al fuerte temporal², manteniéndose en vigor, muy recientemente, la distinción conceptual entre aquellas modalidades, con ocasión del litigio surgido a partir de la ayuda prestada al buque de pesca "Nadalmar Seis", encallado en unas rocas, con avería de radar, niebla y mar de fondo³.

Y como la tarea propuesta es determinar a quién asiste la razón y hemos examinado las distintas manifestaciones producidas y los fundamentos que las sustentan, queda por analizar el contenido del precepto legal para así poder finalizar nuestro cometido.

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 4 de junio de 1986.

2. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 3 de noviembre de 1983.

3. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 5 de febrero de 1991.

El artículo primero del Convenio de Bruselas de 1910, y de la L.A.S., dispone: "El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima (y aeronaves en la mar)¹ que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje ... sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios..."

La hermenéutica² del antecitado precepto debe ser tan breve como claro resulta su contenido, por lo que al tema aquí analizado se refiere; con lo cual debe bastar una mera lectura del mismo conforme al sentido propio que las palabras tienen, dada la contundencia de su tenor literal.

En efecto, de ningún modo está justificada la dis-

1. La frase entre paréntesis tan sólo aparece en el texto de la L.A.S.

2. Cfr. artículo 3 del Título Preliminar del Código Civil.

tinción entre auxilio y salvamento¹, que, además de ficticia, está expresamente vedada por la L.A.S. y por el Convenio Internacional, que constituyen la legislación aplicable.

No olvidemos que en el artículo primero del Convenio de 1910 se consagra la concepción vigente en Derecho inglés del salvamento como figura única y, no sólo desde un punto de vista terminológico, sino también en cuanto que excluye la posibilidad de otras figuras jurídicas ("sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios"). Carece, pues, de sentido plantearse, hoy día, históricas distinciones, y mucho menos mantenerlas aferrándose a un pasado ineficaz y, además,

1. Resulta curioso observar la dicotomía operada "de facto" en las manifestaciones de uno de los autores del anteproyecto de Ley de la vigente L.A.S. y reconoce que el artículo 1º de la misma "se ha acogido al sistema de Derecho Inglés de comprender en una sólo concepción las instituciones de la asistencia (sic) y el salvamento"; sin embargo, luego manifiesta su opinión entendiendo que se tratan de "instituciones que esencialmente consideramos distintas" y cita a Dijon, cuando afirma que "la asistencia tiene por finalidad prevenir un siniestro inminente, mientras el salvamento tiende a reparar o a atenuar un siniestro ya acaecido".

Cfr. GUTIERREZ DE LA CAMARA, op. cit., pags. 36 y 37.

Y en el mismo sentido decidido a mantener la distinción entre auxilio y salvamento, cfr. MAYO JAIMEZ, op. cit. pag. 42.

ya inexistente por razón de la normativa vigente¹.

PELIGRO.

Auténtico eje cardinal y verdadera razón de ser del salvamento marítimo, la concurrencia del peligro concita a la vez, unanimidad en cuanto a la necesidad de su presencia² y, sin embargo, al mismo tiempo hace que en su derredor surjan las mayores imprecisiones y dudas, tanto doctrinales como jurisprudenciales³, lo que evidencia tanto la dificultad de su precisión como la

1. La Doctrina más representativa ha entendido desde el principio la unificación conceptual, y así lo expresa el Prof. GARRIGUES, op. cit., pag. 765;

GAMECHOGOICOECHA, en su obra "Tratado de Derecho Marítimo", Bilbao 1941, T.3, pags. 502 y 503;

GARCIA LUENGO, op. cit., pags. 31 y ss.;

RUIZ SOROA, op. cit. pag. 114.

2. La concordia sobre este aspecto es manifiesta, como se desprende de la lectura de los distintos textos sobre la materia. Por citar alguno de los autores más representativos por su dedicación monográfica al tema.

Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit. pags. 73 y ss.

3. Serán objeto de análisis pormenorizado a lo largo de este capítulo. Cfr. en este mismo sentido, RUIZ SOROA, op. cit., pags. 123 y ss, cuyo espíritu crítico y conocimiento riguroso le permiten avalar con fundamento las denuncias que formula de las imprecisiones existentes al respecto.

necesidad de su constante revisión conceptual.

El Tratado de Bruselas de 1910¹ en la misma línea de la tradición multiseccular que le precede, afirma la exigencia de que el buque asistido se encuentre en situación de peligro para que aparezca la figura del salvamento², pues éste encuentra su significado más auténtico en la previa existencia de aquél como requisito ineludible.

Y, es que, "no cabe desconocer que el salvamento en su conceptualización gramatical significa la liberación de un riesgo o peligro, que a su vez se caracterizan por la contingencia inminente o próxima de un acaecimiento dañoso, cual resultaría la pérdida del barco; de ahí que en acepción marinera se representa con el salvamento la buena terminación del viaje en que se corrió peligro, o de la operación en que se le superó; con lo que el peligro va tan implícito a la significación del salva-

1. Artículo Primero: "El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro ..."
El artículo primero de la L.A.S. reitera el concepto transcrito en el antecitado precepto.

2. Es de observar que el artículo 18 del Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento de la Marina, si bien debiera mostrar conformidad con el Convenio de Bruselas, sin embargo no puntualizaba que el buque auxiliado había de encontrarse "en peligro"; lo que, de todos modos, se desprendía del contexto.

mento que sólo se concibe éste, en propiedad de dicción, cuando se pueda hacer surgir aquel"¹.

Así pues, partiendo de la "indispensable concurrencia del peligro para que se aprecie la existencia de salvamento"², iremos perfilando sus características, evitando incurrir en la tentación - que conduce a error - de intentar precisar "a priori" el grado de intensidad necesario, así como la gravedad o inminencia para poder predicar su presencia.

Esa calificación ha de ser realizada de forma personalizada; es decir, en relación con las circunstancias, de todo tipo, coincidentes en cada caso concre-

1. Cfr. Sentencia, Tribunal Supremo, Sala 4ª, de 12 de febrero de 1966. (R. Arz. 553/66).

2. Reconoce acertadamente la Jurisprudencia del Tribunal Supremo la necesidad del peligro, de forma constante, pues el salvamento "tiene por objeto favorecer la ayuda que los barcos deben prestarse en la mar en situaciones de peligro ..." Cfr. Sentencia, Tribunal Supremo, de 19 de enero de 1985 (R. Arz. 452/85), dictada en continuidad con una línea de pensamiento que permanece inalterable hasta nuestros días.

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 1991 (R. Arz. 2069/91).

to¹.

El peligro, doctrinalmente, es definido como la concreción de un riesgo² por la concurrencia de circunstancias que previsiblemente pueden producir la pérdida del buque o la realización de graves daños al mismo, en un futuro más ó menos próximo³.

La Jurisprudencia, de conformidad, afirma que "es preciso para el nacimiento de la figura del salvamento que haya una situación de peligro, matizada por factores que, en mayor o menor gravedad, acusen verdadero riesgo; la concurrencia de circunstancias críticas, poco co-

1. Atentos a la realidad marítima de cada día, observamos, por ejemplo, que ante las mismas condiciones adversas de mar y viento, unos barcos, aún con esfuerzo, consiguen superar la dificultad continuando el rumbo con el que navegaban y, sin embargo otros, de análogas características técnicas, son desbordados por aquel mismo trance y naufragan, lo que acredita suficientemente que el peligro no puede ser considerado en abstracto, sino muy en concreto y en relación con todos los factores técnicos y, sobre todo, humanos presentes en cada buque específico y con los cuales se enfrenta a la adversidad.

Por la descripción del peligro, entre otras fuentes, Cfr. Resoluciones del Tribunal Marítimo Central y Sentencias de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo.

2. Reiterado el término de "riesgo", ha de ser conceptualmente entendido, junto a la Doctrina más representativa, como la posibilidad de que por azar ocurra un hecho que produzca una necesidad patrimonial. (Cfr. GARRIGUES, curso cit., pag.

3. Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 74.

rrientes, productoras de peligro que, en todo caso, es el elemento de mayor importancia en la calificación del servicio"¹.

Y las características del peligro pueden ser delimitadas por su origen múltiple o diferente, su transcendencia y su actualidad².

En efecto, debe tratarse de un peligro actual. No basta con el genérico riesgo que acompaña a toda navegación, sino que resulta indispensable la actualización de aquél riesgo en una situación concreta de peligro. Puesto que: "si bien en Derecho Marítimo la noción de peligro está implícita en todo supuesto de asistencia a buque que sufre accidente en alta mar, el concepto de salvamento exige que el riesgo lesivo no sea el potencial que conlleva la navegación ordinaria sino el concreto por la concurrencia de circunstancias críticas que pongan al barco en trance de perderse ..."³.

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Cuarta, de 30 de noviembre de 1958.

2. Cfr. RUIZ SOROA, op. cit., pag. 123.

3. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 1966 (R. Arz. 5643/66). Y, en el mismo sentido, Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 1966 (R. Arz. 553/66).

E, insistimos una vez más, el peligro ha de serlo en relación con cada determinado buque en concreto. Así se afirma que: "en momento alguno existió una verdadera situación de peligro para el barco averiado, deduciéndose ello tanto de las características del buque que permitía el aislamiento de parte del mismo, como ..."¹.

En segundo lugar, importa destacar su necesaria trascendencia, pues ha de amenazar con la pérdida o con la producción de graves daños al buque y demás intereses. "Situación de peligro lo suficientemente grave como para temer, en una racional previsión de acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación"².

1. Manifestamos nuestra total conformidad con el planteamiento teórico de los principios enunciados con la Sentencia citada del Tribunal Supremo, aunque no podemos, por menos, de manifestar nuestras reservas ante la aplicación concreta que hace de los mismos, en este caso específico, al negar la existencia de peligro en un transatlántico, con el pasaje a bordo, que sufrió averías al atracar, que le produjeron dos vías de agua, quedando inundada la sala de máquinas y hubo de ser varado en una playa sin soltar las amarras de los remolcadores para poder sujetar la popa y que no derivase a aguas más profundas.

Cfr. Asistencia del "KARELIYA". Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1988 (R. Arz. 3785/88).

2. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 1987 (R. Arz. 7037/87).

Y, en tercer lugar, el peligro puede ser de cualquier naturaleza u origen con tal que incida amenazando al buque o a su tripulación, bien provenga de la mar o no, bien de acontecimientos naturales, o actos humanos y, naturalmente, tenga una existencia objetiva¹.

La realidad marítima, en su multiplicidad diversa y enorme riqueza, supera con mucho cualquier previsión que la imaginación planteara; y, es que el peligro sorprende revestido de las formas más diversas. Vamos a citar, de todos modos, algunas de las manifestaciones más frecuentes.

Así, el incendio a bordo: "encontrándose el buque pesquero "MAR MERVILLE" dedicado a sus faenas, se produjo un incendio tan intenso y rápido que no permitió

1. De todos modos, el límite con el peligro subjetivo no siempre resulta fácil de trazar puesto que las situaciones son más bien híbridas. Y, en este sentido, no podemos ni debemos, a la hora de admitir ó negar la existencia de peligro, enjuiciar un temporal en alta mar exclusivamente desde la tranquilidad de una mesa de despacho. La experiencia nos dice que cualquier narración por fiel que resulte, dista enormemente de las verdaderas dimensiones que la realidad marítima puede llegar a alcanzar frente al hombre que se encuentra a bordo, por sereno y avezado que resulte.

Cfr. Asistencia al buque de bandera egipcia "ABUL-WAFA". Sentencia de la Audiencia Nacional de 25 de noviembre de 1989.

E igualmente, cfr. asistencia prestada al Remolcador "GORGOS". Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de diciembre de 1988.

hacer llamadas de socorro ni recoger la documentación y efectos personales de la tripulación, que se vió obligada a abandonar el buque en balsas salvavidas"¹.

El incendio a bordo fué igualmente el motivo que determinó la necesidad de asistencia prestada al "AIRI-ÑOS", rescatado al ser divisada desde una distancia de siete millas, la columna de humo procedente del buque en llamas², y al buque carguero "KANALA" cuyo incendio alcanzó enormes proporciones, con grandes explosiones³ y al "CAP BISTI"⁴, y al "ULISES LLORCA"⁵, y al "ANNA" cuyas explosiones incendiarias provocaron muertes a bordo antes de que pudiera producirse el abandono⁶ y al pesquero "HABBABA" cuyo incendio se inició mientras se encontraba atracado en el muelle pesquero del Puerto de

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de octubre de 1981.

2. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984.

3. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984.

4. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 20 de octubre de 1989.

5. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 11 de octubre de 1983.

6. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 2 de diciembre de 1982.

Las Palmas, por lo que hubo de ser sacado fuera del puerto, con grave riesgo para varios petroleros fondeados próximos¹, y al "NURIA" mientras navegaba hacia los caladeros de la plataforma sahariana².

Otra de las formas de manifestación del peligro es la avería (de origen múltiple). Así el pesquero "FERRAN Y MIRALLES" "venía navegando de regreso a puerto cuando sufrió una avería consistente en el desprendimiento de dos metros de forro en la quilla, por arrufo"³. O el buque "ISLA DE COLUMBRETES" que sufrió una avería en la máquina, quedando a la deriva"⁴.

También ocurre el hundimiento en puerto. Así el del buque portacontenedores de bandera liberiana "SINNO ME",. que tuvo lugar en el puerto de Barcelona⁵ y el pesquero "SIETE DE JULIO" que, debidamente amarrado, empezó a hundirse paulatinamente en el puerto de Pasa-

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 21 de octubre de 1982.

2. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 28 de junio de 1982.

3. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de marzo de 1979.

4. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 21 de mayo de 1981.

5. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 20 de febrero de 1987.

jes¹. "El yate "SANDRA III", atracado en el Club Náutico de Cádiz - ubicado en el recinto del puerto de Cádiz - se fué hundiendo lentamente hasta quedar posado sobre el fondo, perfectamente adrizado, velando sobre el nivel del agua el palo de la embarcación"².

Los golpes de mar y las consecuentes vías de agua y escoras, son frecuentemente motivos de asistencia. "Cuando el patrullero "V.A.-1" del Servicio de Vigilancia Aduanera navegaba por aguas de Palamós ... sufrió un fuerte golpe de mar en su casco, produciéndose una importante vía de agua que le inundó rápidamente provocando su hundimiento"³. La motonave "MARIA K" sufrió un fuerte golpe de mar que hizo que el barco tomara una fuerte escora de unos 25 grados, produciendo un corri-miento de la carga que transportaba en cubierta sobre las escotillas de la bodega de la banda de babor ..."⁴.

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 3 de octubre de 1985.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1988.

3. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de enero de 1988.

4. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982.

Las condiciones meteorológicas y, más concretamente, las de viento y mar, son fuente de peligro. Pero hay que advertir que no deben ser consideradas en términos absolutos, sino en concreto; es decir, en relación con el desplazamiento y demás características técnicas de cada buque en especial, y según la destreza y habilidades del Capitán y dotación de a bordo, ya que el peligro ha de ponerse en relación con el buque que demande asistencia y no con otro de mayor desplazamiento o mejores circunstancias, para el que las condiciones de mar o viento pudieran no constituir una causa de riesgo o avería¹. Buena prueba de ello es la "lógica relevancia que en la aplicación casuística viene dándosele al estado de la mar como elemento primordial para aceptar o no la concurrencia del peligro definidor del auxilio y del salvamento"².

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de marzo de 1971. (R. Arz. 1721).

Cfr. Resoluciones del Tribunal Marítimo Central que junto al Resultado de hechos probados, en que quedan narrados los acaecimientos, se hace constar en el siguiente apartado las condiciones meteorológicas reinantes en el momento de producirse el accidente y con ocasión de prestarse la asistencia.

2. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 1987. (R. Arz. 7037/87).

Otro motivo que se presenta con frecuencia es el abordaje, por las consecuencias que normalmente se derivan; "el buque carguero "MANUELA RIAL" fué abordado en su costado de babor por el pesquero ... produciéndose una vía de agua a causa de un enorme orificio situado por debajo de la línea de flotación, a cuya consecuencia iba escorando mucho ..."¹. Motivo de la asistencia prestada al "URDULIZ" por haber sido abordado por el buque de bandera griega ... y haber quedado sin gobierno al salirse de su lugar la rueda del timón y grandes desperfectos en la proa que alcanzaba las dos amuras, inundándose el pique de proa"².

Las varadas, las encalladuras y los embarrancamientos son también motivos de asistencia. Así la del buque tanque "BAILEN" que la sufrió cuando hacía la maniobra de salida de los Astilleros del Cantábrico en Gijón³. Y la del velero "ASA" encallado en zona rocosa, sin tripulación a bordo⁴, o el también velero "SIRIO" que terminó dándose golpes contra las rocas, debido al fuerte tempo-

1. Cfr. Resolución del T.M.C. de 17 de febrero de 1982.

2. Cfr. Resolución del T.M.C. de 7 de julio de 1981.

3. Cfr. Resolución del T.M.C. de 14 de mayo de 1981.

4. Cfr. Resolución del T.M.C. de 19 de enero de 1982.

ral reinante y estar sin nadie a bordo¹. El pesquero "ALCAZABA DE ALMERIA" que embarrancó de proa en las proximidades del puerto de Formentera sin que el patrón lograra ponerlo a flote por medios propios² y el "NUEVO MAR HERMOSO" que embarrancó en los bajos de Carrumeiro (Corcubiión) sufriendo una importante vía de agua³. El yate "LOFE BURTINOVIC" que quedó varado en la playa de Torregorda con grave peligro de destrozarse contra el muro de contención de la playa⁴, o el también yate "PARDIELLA" que quedó varado en los bajos de Corrubedo por lo que sus tripulantes embarcaron en una zodiac auxiliar para solicitar ayuda y, cuando volvieron, se encontraron con que el yate estaba a la deriva, inundado de agua y sobresaliendo su proa sólo un metro⁵.

Pertenecientes al último apartado de varadas y encalladuras queremos, no obstante, hacer tres menciones especiales. La primera, por razones de orden cronológico. Su reciente acaecimiento viene a corroborar la

-
1. Cfr. Resolución del T.M.C. de 12 de junio de 1981.
 2. Cfr. Resolución del T.M.C. de 30 de octubre de 1980.
 3. Cfr. Resolución del T.M.C. de 25 de noviembre de 1980.
 4. Cfr. Resolución del T.M.C. de 12 de junio de 1984.
 5. Cfr. Resolución del T.M.C. de 18 de abril de 1983.

vigencia que, a pesar de los constantes cambios habidos en la navegación, mantiene la clasificación analizada en cuanto manifestaciones del peligro. En efecto, el pesquero "NADALMAR SEIS" que navegaba en los caladeros de pesca con rumbo a La Coruña, con precauciones debido a un espeso banco de niebla que le privaba de visibilidad y a tener el radar averiado, encalló en unas rocas en un paraje conocido como el Bajo del Pedrido y, a pesar de parar las máquinas dando atrás, sin embargo la inercia del buque hizo que encallase aún más en las citadas rocas lo que provocó una situación de gran peligro, agravada por hallarse bajando la marea, que hubiera supuesto, de no recibir ayuda ..."¹.

La segunda, es por razones de trascendencia y por la descripción del peligro. Cuando el buque tanque "URQUIOLA", procedente de Ras-Tanura y transportando 107.678 Tm. de crudo, navegaba por el canal de entrada del puerto de La Coruña en dirección al pantalán de petroleros de dicho puerto para efectuar la descarga, embarrancó en una aguja no señalizada en las cartas náuticas. Después de muchas dificultades intentó salir a alta mar pero, reventados algunos tanques, escorado el

1. Cfr. Resolución del T.M.C. de 5 de febrero de 1991.

buque a estribor y envuelto en llamas, hizo finalmente explosión, incendiándose. Y el Capitán, que había permanecido a bordo hasta el último instante, falleció al lanzarse a las aguas que ardían¹.

Y la tercera, por el interés específico que representa.

"El buque portacontenedores "TARROS GAGE", a consecuencia de un fallo en el timón eléctrico y en el mecanismo que acciona las palas reversibles de la hélice, fué a embarrancar en las piedras de la escollera del contradique del puerto de Barcelona, quedando atrapado en una longitud de cuarenta a sesenta pies entre varios bloques de hormigón".

Al "TARROS GAGE" le fué prestada asistencia, en primer lugar, por el remolcador "Montornes" que inició la maniobra de arrastre sin lograr zafar al buque embarrancado; y en segundo lugar, ayudado también por el "Montseny" y por la propia máquina del "TARROS GAGE" lograron finalmente poner a flote al barco encallado².

1. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de enero de 1982.

2. El relato de los hechos antecitados viene consignado en la Sentencia del Tribunal Supremo (F.J.4º) de 15 de febrero de 1988 (R. Arz. 1137).

De conformidad con la definición del "peligro", tanto desde un punto de vista doctrinal como Jurisprudencial, y que acabamos de examinar, no parece que los hechos anteriores suscitaran dificultad alguna para ser calificados. Es la propia Jurisprudencia del Tribunal Supremo la que suministra los criterios prácticos cuando afirma que "una situación característica del peligro es la que conduciría al buque asistido a una situación de pérdida, de no ser asistido convenientemente"¹, y "peligro del que no habría salido por sus propios medios, a no ser por la ayuda prestada"².

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 1971 (R. Arz. 4812/91).

2. Recordemos que, con bastante menos dificultad, se apreció oportunamente la existencia de peligro cuando el buque "CAMPAZAS" quedó varado sobre fondo arenoso con roca pequeña y claro riesgo de perforación del casco por asentamiento prolongado en dicho fondo" y del que hubiese podido salir a no ser por la asistencia prestada. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 16 de junio de 1982.

De igual manera se apreció correctamente la concurrencia de peligro cuando el buque tanque "CAMPOGRIS" quedó embarrancado en fondo rocoso en el canal de entrada del puerto de Cádiz, entre las boyas situadas en el Fraile y las Puercas. Al folio 108 del Expediente los Peritos manifestaban "que existía peligro de que el buque sufriera daños en su obra viva al tratarse de un fondo de roca donde se encontraba varado ...".

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central 460/0001/81. Expediente 211/80 Instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

Pues bien, en contradicción manifiesta, se afirma en el caso del "TARROS GAGE"¹ que: "no puede entenderse que el buque estuviera corriendo grave peligro; necesitaba, sí, de ayuda en forma de arrastre o tracción para salir de la situación, pero ésta, en ningún momento, representó un peligro inminente de pérdida de la embarcación"².

Por último, y dentro de este análisis que venimos realizando del requisito del peligro en el salvamento, hemos de examinar dos tipos de imprecisiones preocupantes y muy extendidas en algunos sectores de la Doctrina especializada y en la Jurisprudencia. El primero, hace referencia al lugar del peligro, y el segundo, al ámbito de afección de éste. Indebidamente se cometen, por una parte, una exclusión incorrecta con respecto al primero; y por la otra, una inclusión impropia en rela-

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 1988, cit.

2. Gravísimo error el de no saber apreciar que el buque portacontenedores citado hubiera perecido, encallado entre los bloques de hormigón del contradique del puerto de Barcelona, de no haber recibido la eficacísima asistencia de los remolcadores ya aludidos. Probada, así pues, la existencia del peligro, es cuestión diferente la gradación del mismo. Y aquí reside el segundo y también gravísimo error, pues el peligro no tiene, necesariamente, que presentarse siempre en grado extremo. Y para eso está el Tribunal, para saber ponderar con la debida justeza la calificación exacta del peligro, conforme al artículo 9 de la L.A.S., sin confundir el peligro en grado mínimo o medio con la inexistencia del mismo.

ción con el segundo, como tendremos ocasión de comprobar.

En relación con el lugar, se exige que el peligro se produzca en mar abierta y, por tanto, se excluyen de la L.A.S. las asistencias prestadas en aguas portuarias, lo que va a merecer nuestra atención.

El artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1910, establece que: "el auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios del mismo género que se presten entre sí los buques de navegación marítima y de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios ni tener en cuenta las aguas en que han sido prestados".

Con base en el anterior, el artículo 1 de la L.A.S. dispone: "el auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima y aeronaves en la mar que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios del mismo género que se presten entre sí los

buques de navegación marítima y de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios ni tener en cuenta las aguas en que han sido prestados".

La cita completa de la norma aplicable, así como de la que le sirve de fundamento, nos permite realizar la adecuada hermenéutica de la misma¹, y concluir que en relación con el lugar del peligro se distingue según se trate de buques o de aeronaves.

Con respecto a los buques asistidos, se exige que estén a flote², sin tener en cuenta las aguas en que se encuentren, ni hacer distingo alguno por razón de su carácter de interiores, territoriales, portuarias o de alta mar³, pues, advierte expresamente el precepto de

1. Conforme a los criterios fijados en el artículo 3, del Título Preliminar del Código Civil.

2. Quedarían excluidas de las disposiciones reguladoras del salvamento marítimo las actuaciones dirigidas a sofocar un incendio declarado a bordo de un buque que estuviese en grada de dique seco de unos astilleros.

3. Deberá tenerse en cuenta la clasificación de "zonas" y de "tipos de navegación" contenida en el artº. 7 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en cuyo apartado 1 se establece: "son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva"; y en el apartado 2 se afirma: "La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional".

modo tajante, que no se tengan en cuenta las aguas en que el salvamento ha sido efectuado, con tal de que se prestase a un buque en peligro.

Con respecto a las aeronaves, es necesario que estén en peligro y que se encuentren en la mar. La L.A.S. introduce en el artículo 1, en referencia estricta a las aeronaves¹, una frase² inexistente en el texto del artículo 1 del Convenio Internacional de 1910. Conviene advertir que esta modificación consiste en una mera adición que no cambia nada respecto a los buques, y tan sólo fué añadida para indicar que la ayuda prestada a una aeronave quedaría incluida bajo el ámbito de la L.A.S. si la aeronave en peligro se encontrase "en la mar"; en cualquier caso, la asistencia prestada a estos artefactos quedaría incluida en la normativa específica contenida en la Ley de Navegación Aérea³.

A pesar de la claridad del tenor literal: "bu-

1. La lectura del texto de la L.A.S., en relación con el del Convenio Internacional que le sirve de fundamento aclara definitivamente que la expresión "en la mar" se refiere exclusivamente a las "aeronaves".

2. La frase es la de "aeronaves en la mar".

3. Concretamente en los artículos 134 a 141, contenidos en el capítulo XVI dedicado a regular el Salvamento de las aeronaves, de la Ley de Navegación Aérea.

ques ... en peligro ... sin tener en cuenta las aguas ..." y "aeronaves en la mar", la Jurisprudencia, sin embargo, no lo ha entendido así y ha incurrido a lo largo de estos años en contradicciones manifiestas¹, y lo más grave, en una imprecisión absoluta y de graves efectos².

En efecto, se ha negado, en primer lugar, la existencia de salvamento y la aplicación de la normativa vigente, contenida en la L.A.S., cuando el peligro tuviere lugar en aguas portuarias, porque se viene entendiendo que "la Ley 60/62 supone, para su aplicación, peligro en la navegación en la mar abierta, lo que excluye que la ayuda prestada dentro de un puerto pueda

1. Cfr. Sentencias del Tribunal Supremo de 3 de junio de 1971 (R. Arz. 3626/71) y de 8 de marzo de 1971 (R. Arz. 1485/71).

2. Comentarios muy críticos en la Doctrina especializada son los que suscitan estos lamentables errores; y así se habla de "la vacilante y poco preparada jurisprudencia española en la materia ...".

Cfr. RUIZ SOROA, op. cit., pag. 124.

Sorprende, sin embargo, que a algunos de los autores de la Doctrina especializada, que han demostrado gran conocimiento, al menos teórico, de la institución del salvamento, les haya pasado desapercibida cuestión de tanta transcendencia como la que ahora enjuiciamos.

Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 82.

caer dentro del ámbito de la indicada ley"¹. Y también que: "no existe salvamento o auxilio marítimos, inclusive en la mencionada ley, cuando la ayuda se presta dentro de puerto"².

Comparadas las afirmaciones citadas con el mandato contenido con el dictado legal, resultan ser estas manifestaciones unas interpretaciones "contra legem", en virtud de los razonamientos anteriormente expuestos.

En segundo lugar, y para sustentar aquellos pronunciamientos se llega, incluso, a negar, contra toda evidencia, la posibilidad de que el peligro pueda existir dentro de aguas portuarias.

Así, se afirma por el Tribunal Marítimo Central³

1. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 20 de julio de 1989, ratificada por Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 26 de marzo de 1991. (R. Arz. 2069/91).

2. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de marzo de 1985. (R. Arz. 1670/85).

3. Sonrojo, como mínimo, es la reacción que provoca la cita del contenido de la Resolución del Tribunal Marítimo Central; y es que parece imposible que un órgano colegiado, supuestamente constituido por expertos en cuestiones marítimas, (cfr. Artº. 33 L.A.S.) llegue a negar la realidad marítima evidente de la concurrencia del peligro para los buques en el interior de las aguas portuarias. A efectos probatorios, bastaría con remitirse a los propios archivos del Tribunal Marítimo Central.

que: "como consecuencia de la inexistencia de peligro durante la permanencia de los buques en aguas estrictamente portuarias"¹. Y sostiene la Audiencia Nacional: "el peligro marítimo y el riesgo para el buque no concurren por causa de la mar dentro de los puertos"². Y el Tribunal Supremo: "si el buque se encuentra dentro de la estricta zona portuaria al abrigo de sus instalaciones no llega a producirse una situación de riesgo o peligro, que no sea superable por los servicios ordinarios del puerto"³.

Los anteriores asertos son insostenibles y, de ninguna manera podemos compartir sus contenidos. Negar la posibilidad de existencia del peligro en el interior de los puertos es sencillamente ignorar, de modo flagrante, la realidad; y lo demostramos.

En el interior de los límites de los puertos, o lo que es lo mismo, en aguas portuarias, concurre el peligro en múltiples manifestaciones y, no sólo en grado mínimo o medio, sino también en grado máximo, como ten-

-
1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 16 de marzo de 1988.
 2. Sentencia de la Audiencia Nacional de 20 de julio de 1989.
 3. Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de marzo de 1985. (R. Arz. 1670/85).

dremos ocasión de comprobar.

A manera de ejemplo, para la mejor probanza de nuestras tesis de disentimiento y sin ánimo exhaustivo, citaremos algunas manifestaciones de concurrencia del "peligro en puerto". Siempre demandaron la prestación de "servicios excepcionales", siendo insuficientes los denominados por el Tribunal Supremo "servicios ordinarios de puerto"¹.

El encallamiento y e embarrancamiento de los buques en aguas portuarias no constituyen un acontecimiento insólito. Así, "cuando el buque tanque denominado CAMPOGRIS, se dirigía por la canal de entrada del puerto de Cádiz para atracar en los muelles de la zona franca, quedó embarrancado entre las boyas El Fraile y Las Puercas, en un fondo rocoso"². "El pesquero "NADALMAR SEIS quedó encallado en las rocas ..."³. "El buque tanque "URQUIOLA" embarrancó en una aguja no señalizada en las cartas náuticas, existente en el canal de entrada

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de marzo de 1985.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 23 de julio de 1981. Expediente nº 211/80 instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

3. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 5 de febrero de 1991 (cit.).

Seijo Blanco, del puerto de La Coruña"¹. "El buque portacontenedores "TARROS GAGE" quedó atrapado por haber embarrancado en las piedras de la escollera del contradique del puerto de Barcelona"².

Las averías ocasionadas en el atraque son otro modo de manifestación del peligro. "Como consecuencia de la maniobra de atraque en el muelle de Arrecife de Lanzarote sufrió el buque transatlántico, de bandera rusa "KARELIYA", una vía de agua de gran consideración en la sala de máquinas, que se inundó rápidamente, quedando el referido buque sin máquina propulsora, sin motores auxiliares y sin energía eléctrica..."³.

Otras veces son problemas de flotabilidad los que tienen lugar dentro del puerto. "El remolcador "ARANDO GRANDE" fué llamado urgentemente por la Estación de Prácticos para que acudiera a la dársena de Galdácano, dentro del Puerto de Bilbao, para asistir a la gabarra

-
1. Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de enero de 1982.
 2. Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 1988. (R. Arz. 1137/88).
 3. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de octubre de 1981.
Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1988 (R. Arz. 3785/88).

"AUMABISA SIETE", cargada con mineral de hierro, que tenía problemas de flotabilidad"¹.

El aconchamiento y la varada también ocurren dentro de las aguas portuarias. "Cuando el buque ruso "KRAJNO-DAR" se dirigía, con Práctico a bordo, a atracar en uno de los muelles del puerto de El Puerto de Santa María, procedente del fondeadero de la Bahía de Cádiz, debido a fuertes rachas de viento, que repentinamente saltaron en constante cambio de dirección, se aconchó y varó en los bajos próximos a la entrada de dicho puerto, en la escollera de poniente ..."².

También tiene lugar la arribada forzosa en puerto. "El buque "CALA FIGUERA" efectuó una arribada forzosa en el puerto de Sagunto como consecuencia de un corrimiento de la carga, con escora del casco, que ponía en grave peligro ..."³

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 20 de febrero de 1987.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 4 de junio de 1986. Expediente instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

3. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 16 de marzo de 1988. Naturalmente la asistencia recibida no es calificada de salvamento porque "el peligro no puede ocurrir dentro de puerto ...". (Cfr. Fundamento de Derecho Primero, Resolución cit.).

El peligro se manifiesta igualmente, en forma de hundimiento en puerto. "El buque de pesca "SIETE DE JULIO" que se encontraba amarrado en el puerto de Pasajes a las llamadas boyas de Pysbe, empezó a hundirse paulatinamente ..."¹. "El día 28 de junio de 1985, con ocasión del hundimiento del buque liberiano "SINNO ME" en aguas del puerto de Barcelona ..."². "Encontrándose el yate "SANDRA III" atracado en el Real Club Náutico de Cádiz - ubicado en el recinto del puerto de Cádiz - y debido, al parecer, a una entrada de agua por la bocina de la hélice, se fué hundiendo hasta quedar posado sobre el fondo, perfectamente adrizado, velando sobre el nivel del agua el palo de la embarcación. Requeridos los servicios de la barcaza-grua "MANIX" ..."³

El incendio en puerto constituye una forma de frecuente manifestación del peligro. Así, "el 14 de julio de 1983, encontrándose el buque tanque "CAMPOBLANCO" amarrado en los muelles de Nuevo Vulcano del puerto

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 3 de octubre de 1985.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 20 de febrero de 1987.

3. Resolución el Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1989.

de Barcelona, se declaró un incendio a bordo que requirió la asistencia prestada por varios remolcadores de aquel puerto"¹. "El 8 de enero de 1982 se produjo un incendio a bordo del buque de pesca congelador de bandera mauritana "HABBABA" que se encontraba en el muelle pesquero de Las Palmas de Gran Canaria"². "Sobre las 17,00 horas del día ... se produjo un incendio en el buque de pesca "ASON", atracado al muelle del Generalísimo del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, acudiendo a su auxilio los remolcadores ..."³

Y finalmente, queremos hacer una especial referencia a un supuesto que, por su complejidad y trascendencia pero al mismo tiempo por su contundencia, valdría por sí sólo para invalidar la actitud de quienes se niegan a admitir la existencia de peligro en las aguas portuarias. En efecto, el 25 de mayo de 1985, con ocasión del incendio, explosión, destrucción y hundimiento de los buques tanques "CAMPONAVIA" y "PETROGEN ONE", que se encontraban atracados en el pantalán de la

1. Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de septiembre de 1987 (R. Arz. 7722/87).

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 21 de octubre de 1982.

3. Sentencia de la Audiencia Nacional de 5 de febrero de 1988.

refinería "Gibraltar", propiedad de la Cía. Cepsa, en el puerto de Algeciras, se rescataron con vida algunos de los tripulantes de los buques incendiados, muriendo muchos en el incendio y otros en las explosiones; igualmente se prestó asistencia con resultado útil al buque tanque "CAMPORRUBIO" que se encontraba atracado en la plataforma opuesta del mismo pantalán donde estaban los buques incendiados, siendo necesaria la participación de todos los remolcadores disponibles en la difícil y arriesgada operación de salvamento¹.

Todo lo cual viene a confirmar el desacierto de quienes niegan la concurrencia del salvamento en puerto y excluyen de la aplicación de la L.A.S. a las asistencias que allí tengan lugar porque, a su vez, también niegan la existencia del peligro en aguas portuarias o, incluso dicen, que caso de existir resultaría fácilmente superable por una atención ordinaria de los servicios del puerto. Afirmaciones contrarias a la realidad marítima, a la que ignoran de modo ostensible y basadas exclusivamente en una interpretación "sui generis",

1. Cfr. Expediente nº 211/85 instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de mayo de 1988 y Sentencia de la Audiencia Nacional de 14 de junio de 1991.

absolutamente arbitraria y sin fundamento legal, pues ni la Ley vigente lo autoriza, ni el Convenio Internacional sustenta tampoco aquella interpretación.

Lo más grave son las consecuencias. Es fácil comprender la gran inseguridad que ocasiona a los interesados, por el desconcierto existente y la confusión introducida en esta cuestión. No debe ignorarse que el salvamento de un buque o de su cargamento, excepción del salvamento de vidas humanas, está motivado por un legítimo afán, que se ve enrarecido y entorpecido por la amenaza del confusionismo reinante y el gravamen de pleitear largamente para, al final, no ser remunerados en el procedimiento iniciado y verse obligados, después de varios años de litigio, a iniciar otra vía judicial distinta porque finalmente resulta que el peligro en puerto, aunque existe, no debe ser apreciado y el auxilio a un buque en aguas portuarias no debe ser considerado salvamento, ni resulta aplicable la vigente L.A.S.

Todo esto contraría abiertamente no sólo el espíritu, sino también la letra de la Ley de Auxilios y Salvamentos, de la Convención Internacional vigente de 1910, y de la recientemente aprobada en Londres en 1989, cuyo único objetivo, que resume todo el distinto articulado,

es el de incentivar, favorecer y estimular la prestación de asistencia a los buques en peligro. Para ello se instrumenta toda una serie de dispositivos a lo largo de los distintos preceptos, con la finalidad de otorgar certeza y seguridad jurídica a todas las relaciones que nacen con el objetivo primordial de posibilitar el rescate de los buques en peligro, allá donde éstos se encuentren y allá donde el peligro surja.

En cuya virtud, y en base a las pruebas analizadas y a los distintos razonamientos anteriormente expuestos, no cabe sino que confirmemos nuestras tesis y, consecuentemente, consideremos desasistidas de razón las manifestaciones e imprecisiones examinadas.

Queda, no obstante, que dediquemos nuestra atención a la segunda de las imprecisiones que nos habíamos propuesto tratar: la referente al ámbito de afección del peligro.

De la lectura de las normas aplicables¹, resulta notorio que el peligro debe amenazar al buque asistido o

1. "El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro".
Cfr. Artículo 1º del Convenio Internacional de Bruselas de 1910 y de la Ley 60/1962 de Auxilios y Salvamentos.

a las cosas asistidas. sin embargo, ¿debe afectar también al buque asistente y a las personas asistentes? ¿Es elemento esencial para poder apreciar la existencia de salvamento que los salvadores se vean necesariamente afectados por el peligro? La respuesta de la Jurisprudencia es claramente afirmativa.

El Tribunal Supremo al establecer los requisitos necesarios para apreciar salvamento, afirma: "prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios, con riesgo para la tripulación o el buque, que exceda de lo normalmente exigible al remolcador"¹.

Y con fundamento en aquella misma Doctrina, recientemente la Audiencia Nacional sostiene: "para que pueda hablarse de salvamento es preciso que concurren, además del ya indicado resultado útil, éstas dos condiciones: primera ... y segunda, que el servicio prestado por el buque salvador suponga una actividad extraordinaria que entrañe un riesgo para el mismo o su tripulación que exceda de lo normalmente exigible al remolcador"².

1. Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 1988 (R. Arz. 1137).

2. Sentencia de la Audiencia Nacional de 1 de febrero de 1991.

Sin embargo la realidad marítima desautoriza rotundamente la anterior postura. Pues, efectivamente, es perfectamente compatible una situación de peligro máximo para el buque asistido, como por ejemplo supone el hundimiento, con una situación de peligro inexistente para el salvador (que no tiene que ser necesariamente un buque)¹; y que, no obstante, rescata del peligro a aquel, por lo que el servicio merece ser calificado de salvamento.

¿Dónde pues el fundamento de tan peregrina exigencia?

Ni la Ley 60/1962, de 24 de diciembre a lo largo de todo su articulado, ni tampoco el Convenio de Bruselas de 1910 permiten aquella interpretación.

En honor a la verdad cabe recordar que en el artículo 9, a) de la Ley 60/1962 se menciona "el peligro

1. A manera de ejemplo baste citar la asistencia prestada al Yate "SANDRA III" que sufrió el hundimiento en el puerto de Cádiz y fue rescatado por una grúa que izó el velero hasta la superficie, quedando definitiva a flote.

Cfr. Expediente nº 158/87 instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1988.

corrido ... por los salvadores y buque salvador", pero se cita única y exclusivamente para determinar cuáles son los índices de valoración de la remuneración y, naturalmente sin afectar al concepto ni a la esencia del salvamento, que no requieren este elemento.

Sin embargo, por parte de la Jurisprudencia, indebidamente y con gran desconocimiento, se ha extrapolado ese dato y, arbitrariamente, se le ha conferido rango de requisito constituyente del salvamento. Grave error¹, que al igual que la imprecisión anterior ha acarreado, además, graves consecuencias en el terreno de la práctica.

Deben, así pues, evitarse las confusiones. Y, resumiendo los dictados contenidos en la normativa vigente, podemos concretar que, si no hay peligro para el buque asistido no hay salvamento; no obstante, no es necesario ni imprescindible que el buque asistente sufra la amenaza del peligro para que su actuación de asistencia pueda ser calificada de salvamento. De cualquier modo, a mayor grado de peligro para el asistente, más se

1. De "serio dislate conceptual" es calificado por la Doctrina especializada.

Cfr. RUIZ SOROA, op. cit, pag. 125.

incrementa uno de los factores a tener en cuenta para la determinación del premio.

Por otra parte, y guiados por los criterios que la experiencia nos ha ido mostrando, suele confundirse con facilidad la interacción de la situación de peligro. En este sentido el peligro que afecte al salvador también amenaza, y en mayor grado, al salvado, pero no al revés.

Por ejemplo, si las circunstancias de mar y viento han representado un riesgo para el buque asistente, con mayor razón lo son para el buque asistido, generalmente averiado o en peores condiciones de navegabilidad y seguridad que el que acude en socorro.

Así se dice que: "el buque pesquero "BESUGO", estando próximo al buque siniestrado, el "NURIA", cuyo incendio aumentaba, con ruido de explosiones, soportó un grave peligro al proporcionar un cabo para el remolque ..."¹.

Y, en el mismo sentido, se afirma: "la situación de

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 28 de junio de 1982, recaída en Expediente nº 362/81 instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

peligro para el buque asistido es incuestionable, pues el "CAMPORRUBIO" se encontraba atracado por babor en el pantalán ... tomando un cargamento de gasóleo, cuando se produjeron sendas explosiones en los buques "PETROGEN ONE" y "CAMPONAVIA", también atracados al citado pantalán, quedando convertidos éstos dos últimos en dos imponentes bolas de fuego, al tiempo que quedaban destruidas todas las instalaciones existentes en aquél pantalán, cuya superficie y la del agua que lo bañaba, quedó cubierta por combustible en llamas, ante lo cual, parte de la tripulación del buque auxiliado "CAMPORRUBIO" huyó despavorida por resultar peligrosísima la permanencia a bordo, que también era insoportable por las altísimas temperaturas y el denso humo que todo lo invadía... peligro que afectó directamente a los remolcadores ..."¹

Considerando, así pues, las pruebas aportadas, analizada la confusión habida, y en base a los argumentos expuestos con fundamento legal, no cabe sino ratifi-

1. Asistencia marítima al "CAMPORRUBIO" prestada por los remolcadores del puerto de Algeciras "GUIMAR", "SERTOSA XVI", "LA LINEA", "SAN ROQUE", "TARIFA" e "ILLUECA". Expediente nº 211/85, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de mayo de 1988 y Sentencia de la Audiencia Nacional de 14 de junio de 1991.

car el desacierto de las tesis propugnadas por la Jurisprudencia en relación con las cuestiones examinadas.

VOLUNTARIEDAD.

Constituye elemento característico de la institución del salvamento el de la voluntariedad de la prestación realizada por el salvador, que supone que éste no se encuentre vinculado con la nave o aeronave en peligro por una relación precedente de la que derive la obligación de auxiliario¹.

No toda la Doctrina coincide en aceptar, de forma unánime, la idoneidad del término para expresar de modo eficaz la realidad que comprende².

1. Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., pags. 40 y ss.

2. Se afirma que "la terminología empleada es inexacta e incluso puede conducir a graves dislates, por cuanto no puede, en ningún caso, admitirse que el carácter voluntario de la ayuda (en el sentido de espontáneo, no forzoso o exigido) sea un requisito del salvamento".

Cfr. RUIZ SOROA, op. cit., pag. 120.

"El salvamento puede haber sido coactivamente ordenado por la Autoridad de Marina (artº. 12 de L.A.S.) y no se discute que por tal carácter pierda su cualidad el salvamento y consiguiente derecho a remuneración los salvadores". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central recaído en el Expediente de Asistencia nº 366/85, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol, con motivo de la asistencia al buque "CAP BISTI".

Pero es lo cierto que, apreciadas las limitaciones evidentes que el término, ampliamente utilizado en Derecho Español y comparado, incorpora, no hay sin embargo otro sustituto que por ahora lo reemplace con mejor fortuna.

Este requisito no viene expresamente establecido ni por el Convenio Internacional de Bruselas de 1910 ni por la Ley de Auxilios y Salvamentos, pero su exigencia es unánimemente destacada por la Doctrina y la generalidad de la Jurisprudencia¹ en el Derecho comparado² que, partiendo de las decisiones resolutorias de casos concretos, han formulado la noción general³.

En virtud de lo anteriormente afirmado ¿le negaríamos la calificación de salvamento a la asistencia prestada por la dotación del propio buque asistido?, ¿y a la realizada por el Práctico?, ¿y a la llevada a cabo por los posibles pasajeros de a bordo?, ¿y a la protagonizada por buques de la Armada?, ¿y a la actuación del remolcador? ¿Y, en general, a cualesquiera de las personas relacionadas con el buque en peligro? Tendremos ocasión de analizar a continuación cada uno de estos interrogantes, dándoles la respuesta adecuada.

1. La exigencia de la voluntariedad viene reconocida en la Jurisprudencia española en una de sus manifestaciones más recientes, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 1991 (R. Arz. 2069).

2. Cfr. a estos efectos lo expuesto en este mismo Capítulo II, en el apartado referente al Ordenamiento Jurídico Inglés.

3. Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit, pag. 83.

En relación con la dotación, el primero de los supuestos planteados, el Código de Comercio arbitra una solución cuando, refiriéndose a los tripulantes, dispone que: "si aquellos hubieran trabajado para recoger los restos del buque naufrago, se les abonará, sobre el valor de lo salvado, una gratificación proporcional a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento"¹.

La interpretación doctrinal del antecitado precepto ha sistematizado la cuestión exigiendo la concurrencia de los siguientes requisitos:

* Se requiere un abandono de la tripulación, a partir del cual tiene lugar el naufrago. El abandono supone el cese de la relación laboral que le vinculaba con el buque.

* El abandono debe realizarse con la finalidad de mejor atender el salvamento de vidas humanas.

* Ausencia de obligación por parte de los miembros

1. Cfr. Código de Comercio, artículo 643.

de la tripulación de volver al buque en peligro.

Cumplimentados los cuales la actuación meritoria desarrollada por los citados componentes de la dotación para rescatar el buque del peligro debe ser calificada de salvamento y, consecuentemente, concederles derecho a premio. Postura de la que participa mayoritariamente la Doctrina¹.

No obstante, se levantan voces que fundadamente demandan, en estos supuestos, un trato paritario, con las soluciones adoptadas en los casos de practicaje o de remolque. Y se afirma que la dotación del buque salvado puede ser sujeto de un derecho a premio, por asistencia marítima a su propio buque, siempre que haya realizado, en una situación de peligro para el buque, actos útiles que excedan notoriamente de los servicios para los que estaba contratada, sin necesidad de que tenga lugar

1. FARÍÑA, "Derecho Comercial Marítimo", Barcelona 1956., v.III, pag. 348.

FARÍÑA, "Auxilios y salvamentos en la mar", Madrid 1960, pg.97.

GAMECHOGOICOECHEA, "Tratado de Derecho Marítimo", Bilbao, v. III, pag. 479.

GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 87.

formalmente un acto de abandono¹.

Unicamente han insistido los autores² en advertir del necesario cuidado que habría que poner en proteger los buques de las posibles negligencias de las dotaciones, que pudieran estar interesadas en generar situaciones que justificasen reclamaciones por salvamento interesadas, para lo cual los Tribunales deberían ser restrictivos a la hora de conceder premios en los casos suscitados.

Sin embargo, de la anterior advertencia basada en el conocimiento realista que aporta la larguísima experiencia de esta institución, se ha pasado por parte de los Tribunales Españoles al otro extremo que, en definitiva, no dice bien de la necesaria mesura y del justo equilibrio en que sus pronunciamientos deben basarse.

Veremos cómo a la actuación meritoria de la dotación del buque en peligro no se le llega a negar formalmente el derecho a premio; pero, de hecho, tampoco se

1. Cfr. a estos efectos lo manifestado por RUIZ SOROA, op. cit., pag. 122.

2. Baste citar a algunos.
Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 86 y
RUIZ SOROA, op. cit., pag. 122.

le concede; a nuestro juicio, infringiendo la necesaria ecuanimidad. Y así ocurre en los siguientes supuestos:

"Encontrándose el pesquero "LOBO" en faenas de pesca, en situación 43°52'N y 08°32'W, sufrió un incendio en la sala de máquinas y camarotes que hizo necesario abandonarlo, pasando sus tripulantes a las balsas de salvamento, después de haber solicitado auxilio por VHF ... atendido por el pesquero "TORRE DE LIKONA" que recogió a bordo a los tripulantes de "LOBO", permaneciendo en sus inmediaciones hasta ... en que el patrón y algunos tripulantes del pesquero incendiado pasaron a bordo de aquel consiguiendo apagar el incendio"¹.

Tampoco se otorgó premio especial, cuando con ocasión de la avería producida al "FERRON Y MIRALLES" por desprendimiento de dos metros de forro en la quilla, por arrufo, se lanzó la tripulación a la mar en balsas salvavidas, y después de ser recogidos por el "ALCAZAR DE ALMERIA", regresaron posteriormente al buque siniestrado con el fin de darle remolque².

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 12 de junio de 1984.

2. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de marzo de 1979.

Igual ocurrió con la tripulación del buque "MAR MERVILLE". En el citado buque se produjo "un incendio tan intenso y rápido que no permitió hacer llamadas de socorro, ni recoger la documentación y efectos personales de la tripulación, que se vió obligada a abandonar el buque en las balsas salvavidas, desde las que se lanzaron bengalas y se hicieron señales de demanda de auxilio, siendo finalmente recogidos y alojados a bordo del pesquero "ALVAREZ ENTRENA SEXTO" ..., al amanecer ambas tripulaciones intentaron subir al buque sinies-rado para preparar el remolque, no pudiendo entrar en su interior debido a la intensidad del humo y calentamiento de las planchas, consiguiéndolo finalmente ..."¹.

Así pues, el tratamiento que los Tribunales otorgan al tema examinado no satisface a nadie que, con el necesario rigor, enjuicie el asunto.

Definitivamente, la dotación de un buque vinculada en virtud de todas las relaciones complejas que el contrato de embarque lleva inherentes, debe merecer, no obstante, derecho a premio siempre que haya realizado,

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de octubre de 1981.

en una situación de peligro para el buque, actos útiles que excedan notoriamente de los servicios para los que está contratado¹.

El segundo de los supuestos plateados se refería a las actuaciones de los Prácticos. Inmediatamente surge la polémica en torno a la consideración que debere merecer la asistencia prestada por un Práctico durante la ejecución de un contrato de practicaje.

El Práctico, de conformidad con lo establecido en las disposiciones vigentes² actúa como "asesor del Capitán" y en cuya virtud "señalará la derrota de la nave desde que la aborde a la entrada de los puertos hasta su fondeo o amarraje en lugar seguro o hasta dejarla con franquicia a la salida de aquellos, así como

1. Opción que está teóricamente aceptada por el Tribunal Supremo cuando afirma que: "son atribuibles los actos de salvamento de naves realizados por sus tripulantes al propio buque, sin perjuicio de distribuir la remuneración en beneficio de aquellos que se hubieran distinguido con servicios excepcionales".
Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de enero de 1987 (R.Arz. 1981/87).

2. Cfr. Artículo 9 del Reglamento General de Practicaje, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958 (B.O.E. de 28 de agosto de 1958).

Cfr. Artº. 102, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en que se efectúa la definición del servicio de practicaje, puntualizando el régimen de gestión que han de adoptar para el desempeño de sus funciones en los puertos del Estado.

en los movimientos dentro de los mismos, indicando al Capitán los rumbos o maniobras precisos a tal fin"¹.

Para fijar el posible derecho del Práctico a percibir una remuneración por salvamento, hay que distinguir dos situaciones:

Si el Práctico presta sus servicios a un buque en peligro, sin que exista una relación jurídica previa - contrato de practicaje - que lo vincule al naviero, hay una casi total unanimidad en los autores y en la Jurisprudencia en reconocer el derecho del Práctico a recibir el premio, por sus "servicios excepcionales"².

En la asistencia prestada al buque-tanque "CAMPAZAS", que había quedado varado en la bocana del puerto de Villanueva y Geltrú, con claro riesgo de perforación del casco, intervino de modo muy eficaz un Práctico de número del puerto de Barcelona, dirigiendo la complicada

1. Cfr. FERNANDEZ RUIZ "El Práctico de Puerto y el Contrato de Practicaje", Barcelona 1964, pags. 35 y 36.

MENENDEZ, A.: "El contrato de remolque", Madrid 1964, pgs. 286, 288 y ss.

2. Cfr. FARIÑA, "Auxilio y salvamentos en la mar", Madrid 1960, pgs. 93 y ss.

operación de rescate desde el remolcador "MONTABER" en primer lugar, y posteriormente desde el buque-tanque "CAMPOMIÑO", propiedad de la misma compañía armadora que el buque siniestrado, disponiendo la actuación del remolcador "A. GAUDI" y la realización de todas las maniobras detalladas al folio 21 del Expediente, y asesorando en todo momento al Inspector de Campsa, entidad armadora del buque en peligro. Y, "estimando probada debidamente la eficaz intervención - mediante su labor de dirección y asesoramiento - del Práctico del puerto de Barcelona Don ..., procede declarar su derecho a participar en el premio final, conforme al artículo séptimo ..."¹.

No obstante, no existe la misma nitidez en responder a la posible remuneración que corresponde al Práctico, caso que su asistencia sea ejecutada durante la vigencia del contrato de practicaaje.

Hay autores que piensan que el Práctico debe ser considerado como un auxiliar o dependiente del naviero, mientras presta sus servicios a bordo, formando parte de la dotación del buque, por lo que no tendría derecho a

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982.

remuneración alguna por salvamento. Sin embargo, esta tesis resulta inaceptable desde un punto de vista técnico. Y, en esto, también concuerda la mayoría de la Doctrina¹.

Si la situación de peligro surge por causas no imputables al Práctico², y éste realiza una actuación típica de asistencia marítima, no cabe duda que está ejecutando actos que quedan fuera de la esfera del con-

1. Cfr. MENENDEZ, "El contrato de remolque" cit., pag. 290.

2. El buque-tanque "URQUIOLA", cuando navegaba, con Práctico a bordo, por el canal de entrada al puerto de La Coruña, en demanda del pantalán de petroleros, quedó encallado en una aguja existente en el citado canal; después del primer impacto, permaneciendo el Práctico a bordo, ordenó la Autoridad de Marina la salida inmediata del buque a la mar por el mismo canal, produciéndose un segundo impacto y, reventados algunos tanques, escorado el buque a estribor, envuelto en llamas, hizo explosión al cabo de unas horas, incendiándose, permaneciendo a bordo el Capitán hasta el último instante, falleciendo al lanzarse a las aguas que ardían; el Práctico también le acompañó pero logró salvarse nadando hacia la costa.

Si bien la causa nº 106/76 en que se depuraban las posibles responsabilidades penales, quedó archivada al dictarse el sobreseimiento definitivo por aplicación del indulto general concedido por R. Decreto nº 388/1977, de 14 de marzo, y sin querer ahora prejuzgar el fondo del asunto, y aunque el Práctico hubiese permanecido a bordo hasta el último momento, difícilmente hubiese podido prosperar una reclamación que hubiese planteado de premio por salvamento, no obstante su actuación meritoria posterior, pero a la que no se puede desvincular de todos los acontecimientos que le precedieron y que originaron el primero y el segundo impactos ya referidos y desencadenaron finalmente el hundimiento del buque ya aludido.

Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de enero de 1982.

tenido de la relación contractual, porque conducir la nave es cosa bien distinta a prestar asistencia a la misma durante la ejecución de un contrato de practica-je¹, como consecuencia de un suceso imprevisible ... por lo que se debe remunerar al Práctico por la asistencia prestada en tales circunstancias².

Se trata, por consiguiente, de una prestación de carácter voluntario.

Pensemos que, resuelto el contrato de practica-je por imposibilidad de ser ejecutado, surge una nueva opción para el Práctico, que acepta y realiza voluntariamente, quedando fuera del marco contractual previo³, haciéndole consecuentemente merecedor a la percepción de un premio por salvamento, en virtud de los servicios excepcionales ejecutados para asistir al buque en peligro.

1. Cfr. en este sentido el apartado dedicado a analizar las actuaciones de las Autoridades de Marina en los salvamentos, una vez cumplimentadas las obligaciones impuestas por el artículo 14 de la Ley vigente de Auxilios y Salvamentos.

2. Cfr. FERNANDEZ RUIZ, op. cit., pag. 148.

3. Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 91
FERNANDEZ RUIZ, op. cit., pag. 158.

En torno a la pregunta planteada sobre el derecho a premio de los pasajeros que colaboren en una asistencia marítima, puede observarse que la Ley 60/1962 reconoce implícitamente esta posibilidad al disciplinar las normas sobre la distribución de la remuneración cuando afirma que podrán participar "las personas ajenas a la dotación que cooperen con ella eficazmente"¹. Este tema lo trataremos con mayor profundidad al estudiar la determinación de la remuneración.

Tradicionalmente ha sido confusa la regulación del derecho a remuneración en caso de intervención activa o pasiva de los buques de guerra en una operación de salvamento.

Si bien es cierto que las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793² establecían el carácter gratuito de las intervenciones de los buques de la Armada Española en las operaciones de salvamento, este criterio se modifica por Resolución del Ministerio de Marina de 21 de diciembre de 1950. Y con independencia del destino

1. Cfr. Artículo 7 de Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

GUTIERREZ DE LA CAMARA, op. cit. pag. 68.

2. Artº 78 de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval. Imprenta Real de Madrid. 1793.

Resolución de la Comisión de

del día de la fecha, el Sr. Francisco José Gutiérrez del Nazario
titulado El Salva mento marítimo

APTO CON LAUDE POR

folio 19

96

mañana

Día 17 de

El 1980.

R. Peri

El Secretario,

Harvey [Signature]

El Vocal,

El Doctorado,

[Signature]

[Signature]