

TD-232

103

294

R. Perea Saffelt

interno que se asigne a la remuneración dentro del Ministerio de Defensa, caso de obtenerse, la Ley 60/1962¹ establece claramente la posibilidad de que un buque de guerra preste auxilio o salvamento. En la asistencia prestada al "MARIANNE DANCOAST" participaron distintos buques y, entre ellos, el Patrullero de la Armada "TABARCA". La Resolución del Tribunal Marítimo Central que le concedió una participación en el premio fué recurrida basándose en que "por estar adscrito a un servicio público no procede concederle remuneración alguna ni indemnización de ningún tipo".

La solución fué muy distinta de la pretendida en la impugnación pues: "ha de partirse de la consideración de que es legalmente posible el reconocimiento de una remuneración a los buques de la Armada cuando concurren los requisitos legales al efecto, y así se contempla expresamente en el artículo 13 de la citada Ley 60/1962 cuando dispone que si un buque de guerra, aeronave militar o afectos a un servicio público reciban o pres-ten auxilio o salvamento, la remuneración será también

1. Cfr. VIGIER "Curso de Derecho Marítimo". Madrid 1972, pags. 719 y ss.

R. 94031

TD 232

12.11.1972

fijada según las normas de la presente ley"¹.

En honor a la verdad, numerosos son los supuestos en los que tiene lugar la participación activa de los buques de guerra en las operaciones de salvamento y reciben consecuentemente la debida compensación conforme al mérito desplegado. Recordemos, entre otros muchos, el salvamento del "CANERO" que tuvo lugar gracias a la intervención de los buques de la Armada: el buque aljibe "AA-06" y el Patrullero "P.A. ATREVIDA"²; y el Patrullero "P.A. TAGOMAGO" intervino en la asistencia del "GOIERRI"³.

La posibilidad de que un buque afecto a un servicio público reciba auxilio o salvamento está igualmente prevista en la vigente L.A.S.

En el artº 13 de la Ley 60/1962 se regula igualmente el salvamento pasivo de buques del Estado. Así, "cuando el Patrullero de vigilancia aduanera - Ministe-

1. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de febrero de 1990.

2. Cfr. Resolución de Tribunal Marítimo Central de 12 de junio de 1981.

3. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 30 de noviembre de 1990.

rio de Economía y Hacienda - "VA-1" navegaba en acto de servicio por aguas de Palamós ... con ocasión de un fuerte golpe en su casco, se produjo una importante vía de agua que lo inundó rápidamente, provocando su hundimiento, siendo asistido por el "BAHIA DE PALAMOS" y el "TERRALET"¹.

En la actualidad habría que preguntarse si los helicópteros de la Armada podrían participar en un salvamento y ser merecedores de participar en el premio final. La respuesta es afirmativa. En efecto, "el buque carguero "KANALA" sufrió un incendio de tan grandes proporciones que no pudo ser asistido por varios buques que se encontraban en sus inmediaciones ... Dos helicópteros de la Armada cooperaron en la asistencia, evacuando a nueve de los doce tripulantes que se habían refugiado en el castillo de proa huyendo del incendio ..."².

Veremos, a continuación, la posición de la Doctrina y de la Jurisprudencia en torno a la concesión de un

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1988.

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

premio por salvamento acreditado durante la ejecución de un contrato de remolque.

La distinción teórica entre salvamento y remolque no ofrece mayor duda. Está acertadamente efectuada por la doctrina patria¹ y, consagrada en nuestro ordenamiento, según lo dispuesto en el artº 4 de la Ley 60/1962². Y ampliamente reiterada por la Jurisprudencia que afirma: "la línea divisoria que separa los dos conceptos (salvamento y remolque) a estudiar, se traza atendiendo a la existencia o inexistencia del peligro y así el salvamento, aunque normalmente implica una actividad de remolque, arrastre o tracción, se caracteriza, en lo que ahora importa, por dos notas: a) situación de peligro real, inminente y grave del buque a salvar ...; b) prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios ... que excedan de lo normalmente exigible al remolcador. Es claro que no concurriendo estos requisitos, la operación de arrastre

1. Cfr. MENENDEZ, A. "El contrato de remolque", Madrid 1964, pag. 243.

BASELGA RODRIGÁNEZ "El remolque en la mar o remolque transporte". Sevilla 1981, pags. 181 y ss.

2. "El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque".

llevada a cabo por un buque sobre otro integrará un mero remolque"¹.

Sin embargo, la cuestión esencial a resolver consiste en determinar dónde y cuándo termina el ya iniciado contrato de remolque y cuándo, en virtud del peligro sobrevenido, empieza el salvamento. Y es que la verdadera dificultad del remolque que se transforma en salvamento está en la diferenciación con el remolque en la mar, en sentido estricto, debiéndose apreciar para ello si han existido o no las "circunstancias excepcionales" que requiere el artº 4 de la Ley 60/1962².

El criterio a seguir para la calificación excepcional de los servicios prestados por el remolcador en auxilio del buque remolcado viene, en cierto modo, precisado en la misma norma al configurar como "excepcionales" aquellos servicios "que no pueden ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque". Esta idea no debe dejar lugar a dudas acerca de la significación excepcional de los servicios consistentes

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 1988. (R. Arz. 1137).

2. Cfr. MAYO, *op. cit.*, pag. 68.

en una actividad extraña al contenido propio del contrato de remolque¹.

Dos supuestos concretos de remolque, que hubieron de soportar dificultades sobrevenidas, servirán, a manera de ejemplo, entre otros tantos, para dilucidar la cuestión planteada².

"El pesquero "ELIFE III con ocasión de estar faenando en aguas del Gran Sol, sufrió una rotura de cigüeñal que le impedía navegar por sus propios medios, quedando a la deriva. A este respecto son hechos incontrovertidos que el "MAROSA" se desplazó hacia el lugar en que se encontraba el buque averiado, llegando a su costado a las dos horas del día dieciseis y navegó arrastrándolo hasta las seis horas del día diecinueve en

1. Cfr. MENENDEZ, op. cit., pag. 257.

2. Lamentamos que hasta los autores españoles de mayor predicamento prefieran citar Jurisprudencia extranjera (lo que desdichadamente ocurre con más frecuencia de lo deseable) cuando tienen que abordar una cuestión compleja o de difícil respuesta.

Cfr. RUIZ SOROA, pag. 121 (nota 11), autor que nos tiene acostumbrados a esta práctica que nos parece poco digna de elogio a pesar de las razones fundadísimas que pueda aducir. Si la Doctrina Jurisprudencial Española no es satisfactoria en Derecho Marítimo, habrá que dedicar atención y buscar los orígenes de esta situación. Por el contrario, acudir sistemáticamente a la Jurisprudencia extranjera, por muy sabia que resulte, no resuelve el problema a largo plazo, ni otorga la solución adecuada.

que lo dejó atracado en el puerto de La Coruña, y en tres ocasiones se rompieron los elementos de remolque.

... el estado de la mar constituye elemento primordial para aceptar o no la concurrencia del peligro como elemento definidor del salvamento.

... el que posteriormente no se volviera a producir una situación meteorológica tan fuerte, no excluye aquella valoración de empeoramiento progresivo, puesto que está referida a los momentos más comprometidos en cuanto al peligro tanto del barco siniestrado como del remolcador ...¹

El segundo de los supuestos, también resulta elocuente.

"Por parte de las Compañías ... fué concertado un contrato de remolque, en cuya virtud el remolcador de bandera española "COSTALES II" trasladaría por mar el buque de bandera inglesa "AGMAR I" a su vez cargado de chatarra, para su posterior desguace en España, desde el puerto de Newcastle hasta el de Pasajes.

... ha quedado probado que la rotura de los cables

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

del remolque fue debida a las adversas condiciones de tiempo y de la mar excepcionales y no previsibles, y que pudieron causar la pérdida del buque remolcado que fue evitada por el remolcador que, con grave riesgo de arboleo (sic)¹ al "AGMAR" sufriendo por ello averías en el costado de estribor y permitiendo a uno de sus tripulantes que era buceador, lanzarse a la mar y arriar las anclas de dicho buque y quedó fondeado y pudo posteriormente seguir remolcado hasta el puerto de Pasajes ...

... el salvamento fue consecuencia del auxilio prestado por el remolcador "COSTALES II" que se acercó al buque inglés "AGMAR I" estando este último en peligro de abatimiento hacia tierra ...

... no estando comprendidos los servicios prestados por el "COSTALES II" como propios del contrato de remolque convenido para el traslado del "AGMAR I" desde Newcastle hasta Pasajes, pues debido al estado de la mar y al viento, y el hecho probado que el buque inglés y su cargamento fueron auxiliados por el remolcador español y su tripulación que evitaron el naufragio de aquél y la

1. El desconocimiento, o simplemente el error mecanográfico ha empleado el término marítimo inexistente "arbolear" donde debió decir "abarloar".

pérdida de la mercancía consistente en chatarra, procede estimar que en la acción del remolcador incide la circunstancia prevista en el artº 4 de la Ley 60/1962 "servicios excepcionales" que no pueden ser considerados como el cumplimiento de un contrato de remolque"¹.

Por último, dentro de este apartado dedicado al estudio del requisito de la voluntariedad, todavía cabe formularse dos preguntas para determinar si el citado elemento concurre en las siguientes actuaciones: ¿cabría la concesión de un premio por salvamento a los empleados de una terminal, responsabilizados de la carga de un barco que, llegado el momento, cooperan en la asistencia del mismo? y, por otra parte ¿procedería otorgar un premio a la Autoridad de Marina por su intervención en el salvamento de un buque?

La primera de estas dos cuestiones recibe la respuesta adecuada en un caso que ha resultado ser paradigmático para éste y para otros muchos interrogantes allí suscitados: la asistencia prestada al buque "MILA-

1. Cfr. Sentencia del Tribunal supremo de 23 de enero de 1987 (R. Arz. 1981).

NOS "1.

"Los empleados de Fos Bucraa S.A. prestaron asistencia al buque "MILANOS", una vez terminados los trabajos de carga del barco y, por tanto, una vez finalizada su tarea. En cualquier caso, su intervención excedía de sus obligaciones laborales y consistió en prestar asistencia al buque en peligro y porque el artº 7 de la Ley 60/1982 reconoce legitimación a todos aquellos que, aunque ajenos a la dotación, cooperen con ella eficazmente"2.

1. Dictada sentencia por la Audiencia Nacional en fecha 16 de junio de 1982 y por el Tribunal Supremo de 27 de marzo de 1985, fueron anuladas por el Tribunal Constitucional por Sentencia de 13 de octubre de 1987. Posteriormente se volvió a dictar Sentencia por la Audiencia Nacional el 20 de julio de 1989 y por el Tribunal Supremo el 26 de marzo de 1991. (R. Arz. 2069/91).

2. "Cuando en el mes de diciembre de 1975 el buque "MILANOS" se encontraba atracado al pantalán de la estación de carga de mineral de la empresa de Fosfatos de Fos Bucraa, sita en el antiguo Sahara Español, se produjo un grave empeoramiento de las condiciones meteorológicas pues el viento de SW de 15 nudos giró a NW de 25 nudos al paso de un frente frío, con rachas de 30 a 40 nudos; en cuanto a la mar "gruesa con intervalos de muy gruesa". Y comoquiera que la creciente violencia del viento y de la mar hacían peligrosa la permanencia del "MILANOS" en su atraque, se procedió a desatracarlo, para cuya maniobra se hallaba a bordo la dotación del barco y el Práctico de servicio, cooperando varios remolcadores. Durante la maniobra de desatraque, y estando ya separado del pantalán unos 150 metros, arreció el viento y no se pudo evitar que el "MILANOS" fuese lanzado contra el pantalán embistiéndolo, derribando unos 130 metros de obra causando importantes desperfectos en la estructura del buque que quedó atrapado en las instalaciones destrozadas ... En esta situación los empleados de la Factoría "en condiciones difíciles" "con abnegación" "con gran riesgo" y "fuera del horario laboral" prestaron asistencia a la tripulación ayudando a que el buque quedara libre y en franquicia ..." Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 1991 (R. Arz. 2069).

Con respecto a la segunda de las cuestiones, recientemente planteadas, surge el dilema de si puede concurrir el requisito de la voluntariedad habida cuenta el contenido del artº 14 de la Ley 60/1962 que ya obliga a la Autoridad de Marina a realizar todo lo necesario para llevar a cabo felizmente los salvamentos, cuando dispone: "la Autoridad de Marina deberá proveer siempre al salvamento de vidas humanas que se encuentren en peligro en la mar, empleando para ello todos los medios de que disponga, pudiendo a este objeto utilizar toda clase de buques y embarcaciones y ordenar a sus dotaciones la prestación del socorro, así como requerir el auxilio de las Autoridades de otros órdenes".

A estos efectos merece ser analizado el salvamento prestado al Patrullero del Servicio de Vigilancia Aduanera "VA-1", hundido en aguas de Palamós, viéndose obligada la tripulación a abandonarlo utilizando embarcaciones auxiliares¹.

1. Sobre las tres de la madrugada del día 23 de noviembre de 1986 tuvo lugar el hundimiento fulminante del Patrullero del Servicio de Vigilancia Aduanera "VA-1" con ocasión de un fuerte golpe de mar en su casco que produjo una importante vía de agua.

El Tribunal Marítimo Central¹, en una Resolución digna de ser citada, distingue perfectamente los actos que el Ayudante de Marina realiza, al tener noticia del naufragio, en cumplimiento del artº 14 de la vigente L.A.S., separándolos de los que ejecuta más allá de los límites de las obligaciones legalmente impuestas; llegando un momento en que su actuación es encajable en el apartado correspondiente a los pasajeros de a bordo, como veremos. "A juicio de este Tribunal procede ... analizar la conducta del Sr. Ayudante de Marina de Palamós y su participación personal en la asistencia del buque "VA-1". A este objeto, conviene dejar constancia que el celo acreditado en procurar urgentemente una embarcación que se hiciera rápidamente a la mar en auxilio de náufragos, incluso embarcando en la misma, en unión de un suboficial a sus órdenes, responde fielmente a la obligación que le impone el artículo 14 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que dice: ... Y después, una vez conocida la noticia del salvamento de la dotación del "VA-1" y de haber ordenado, por tanto, la terminación del servicio que había impuesto el patrón de la embarcación "TERRALET", su situación a bordo queda reducida a "simple personal de transporte" hasta su

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1988.

regreso a tierra, pues el mando del buque y toda la responsabilidad inherente al referido mando revierte necesariamente en su patrón; y cuando así y éste libérrimamente decide continuar por su cuenta y riesgo la navegación en demanda del buque naufragado o de sus enseres y pertrechos, cualquier actividad que pudiera desarrollar a bordo el Ayudante de Marina y el Celador de Pesca quedará sometida a la voluntad y gobierno de quien legalmente ostenta el mando de a bordo, pero no en calidad de tripulante del mismo - que tampoco lo son - sino como meros pasajeros o personal de transporte. De ahí que la colaboración e intervención que dichos individuos realicen a bordo, una vez terminado el servicio para el que fué utilizado oficialmente el buque "TERRALET", lo será a título particular y habrá de ser calificada como comprendida en el punto segundo, del párrafo segundo, del artículo séptimo, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre"¹.

1. Cfr. Fundamento de Derecho Primero de la Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de febrero de 1988.

RESULTADO UTIL.

El resultado util es, en nuestro Ordenamiento Jurídico vigente, consecuencia directa del mandato contenido en el Convenio Internacional de Bruselas de 1910, cuyo artículo 2º dispone: "Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado util dará lugar a una remuneración equitativa. No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultado util"¹.

1. La Doctrina española reconoce la notoria influencia que tuvieron las concepciones anglosajonas en la redacción del antecitado precepto del Convenio Internacional y, en concreto, en el aspecto referente a la exigencia de un resultado util como requisito indispensable para poder conferir un premio por salvamento. Cfr. en este sentido, RUIZ SOROA, op. cit., pag. 126; FARIÑA, Nueva Ley, cit., pag. 37; GARCIA LUENGO, op. cit., pag. 103.

Lo más significativo, sin embargo, en relación con la referida influencia no son las citadas opiniones de la Doctrina ya indicada, sino las afirmaciones realizadas, con mucha mayor rotundidad por los autores ingleses y, en concreto, por sus propios legisladores.

Cuando, en el año de 1911, se discutía en la "House of Commons" sobre la adaptación del Convenio de Bruselas de 1910 a la legislación inglesa por medio de la promulgación de una "Convention" (exactamente lo que luego sería la "Maritime Convention Act, 1911), llegó a decirse literalmente que: "en realidad sólo hay que modificar en uno o dos puntos la legislación inglesa, porque las "Conventions" suponen, en el fondo, unba "rally" (sic) del resto de los países marítimos en pos de la legislación marítima, en materia de salvamentos, de este país". Cfr. "PARLIAMENTARY DEBATES" (1911), vol. 32, pag. 2662. HMSO.

En consonancia con el mismo, en la vigente Ley 60/1962, reiterando la idea ya expuesta en aquél, se establece en el artículo segundo: "Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado util dará lugar a una remuneración equitativa. No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a .pa producir resultados utiles"¹.

1. Digna de ser resaltada se nos aparece una cuestión, generalmente desapercibida, salvo excepciones, para los autores estudiosos del tema, y que, sin embargo, merece consideración por cuanto supone un hito relevante en la evolución del tratamiento del objeto de nuestro actual análisis. En efecto, la firmeza en la exigencia y en todo caso, de un resultado util, va siendo objeto, con el transcurso del tiempo, de matizaciones cada vez más profundas con el fin de atemperar su regulación a los requerimientos que imponen su permanente actualización. Buenas muestras de ello las tenemos en las importantes novedades aparecidas en el Convenio Internacional sobre salvamento, recientemente firmado en Londres en 1989, en cuyo artº 14 se prevé, aún cuando no se haya obtenido el resultado util pretendido, la posibilidad de otorgar una "compensación especial" al salvador que, después de realizar una operación de asistencia marítima, sin embargo no haya obtenido el ansiado premio, siempre que concurren determinados requisitos, que serán objeto de análisis detenido en capítulo posterior. En este mismo sentido y ya en 1980, en el "Lloyd's Open Form" (LOF 1980) si bien el principio general "no cure - no pay" seguía manteniéndose vigente, sin embargo se admitía la posibilidad, en determinados supuestos, de conceder al salvador que no hubiese merecido premio una indemnización por los gastos efectuados, más un incremento de hasta un 15%. En la misma línea el "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement: No cure - No pay" (LOF 1990) mantiene la exigencia del resultado util, pero admitiendo las importantes matizaciones introducidas por lo dispuesto en el artº 14 del Convenio Internacional de Londres de 1989, que ya advertimos examinaremos.
Cfr. DARLING, G.: "LOF 90 and The New Salvage Convention, cit., pags. 72 y ss.; 87 y ss.; 125 y ss.

Pues bien, junto a la encomiable evolución habida, tanto en el Ordenamiento Jurídico Internacional como en el Inglés, queremos

Verdadero elemento nuclear del concepto legal de asistencia¹, constituye el resultado "condictio iuris" respecto de la eficacia de los efectos del salvamento pues, en vano, el propio ordenamiento positivo se ocupa de hacer depender tanto el nacimiento del crédito a favor del salvador para que pueda percibir una remuneración por el servicio prestado, como la consecuente obligación de realizarla que incumbe la propietario de los bienes salvados, de un acontecimien-

(continúa de nota anterior)

hacer expresa alusión al Ordenamiento Español, en donde la reforma introducida en la Ley de Enjuiciamiento de Marina, mediante la aprobación de un Título Adicional, en 1925, ya introdujo en nuestra legislación una importante matización en cuanto a la exigencia del resultado util para el otorgamiento de la remuneración.

Cfr. FARIÑA GUITIÁN, F. "Auxilios y salvamentos en la mar", Madrid 1960, pags. 179 a 189. Así, en el artº 18 de la citada Disposición se establecía en su párrafo 2º que: "el buque que los preste, consiguiendo resultado positivo, tendrá derecho además a un premio ...". Y en el párrafo 1º del mismo precepto se instituía a favor del salvador el derecho a obtener, no sólo el resarcimiento de los gastos ocasionados, sino también la indemnización de los perjuicios sufridos, aún cuando no hubiese obtenido el resultado util pretendido, lo que significó un verdadero precedente digno de ser resaltado, a pesar del posterior silencio sufrido, fomentado por la vigente L.A.S. cuya redacción se incardina en el más clásico estilo del resultado util como requisito imprescindible para el otorgamiento de cualquier tipo de remuneración debida en virtud de una operación de asistencia marítima.

1. Cfr. en este sentido la interpretación que efectúa la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, con acierto, de los requisitos que integran un servicio de salvamento según se desprende de hermenéutica de la normativa vigente, entre otras, en la Sentencia de 1 de junio de 1973 (R. Arz. 2996/73).

to incierto: el resultado útil obtenido; y es que: "el premio remuneratorio está condicionado técnicamente por el resultado útil de la operación, ya que por grande que haya sido la ayuda, o el riesgo corrido, por sí solos no atribuyen legalmente y dentro del salvamento, crédito alguno al auxiliador"¹.

De tanta magnitud se reviste este requisito, que analizamos, que la Doctrina de los autores llega a valerse de las consecuencias que emanan de la consideración conceptual del mismo, como premisa que avala la definición de la naturaleza jurídica de la institución del salvamento².

La Jurisprudencia reitera de forma continuada y unánime la exigencia del resultado útil en una operación de salvamento para que pueda predicarse la concurrencia

1. Elocuente la claridad dogmática del pronunciamiento del Tribunal Supremo en torno a la pendencia del nacimiento del crédito del buque asistente, no cabe sino colegir el interés de la cita de esta Sentencia dictada en el litigio suscitado con ocasión del salvamento del buque-tanque "URQUIOLA", el 18 de enero de 1982 (R. Arz. 347/82).

2. Con especial referencia a la modalidad contractual del salvamento, se afirma que "el contrato de asistencia es un arrendamiento de obra, supuesto que la remuneración se debe por el resultado conseguido y no por el esfuerzo".
Cfr. GARRIGUES, "Curso ..." cit., pag. 833.

del derecho a obtener un premio justo por aquella actuación¹.

Corolario obligado de la afirmación es que la inexistencia de resultado útil, en la asistencia realizada, por meritorios que hubiesen resultado los esfuerzos desplegados por los salvadores, desencadenan necesariamente el efecto opuesto al señalado previamente².

En los repetidos intentos de definición de ese concepto, se ha cedido fácilmente a la tentación de

1. "En este supuesto hay que arrancar de la indudable utilidad del resultado obtenido dado que el "CABIECES" fué salvado de un hundimiento seguro puesto que el buque "RA-1" no acudió a reparar unas averías que supusieran una navegación molesta o difícil, ni remolcó a un barco que, a causa del temporal, estuviese en peligro de ser lanzado contra la costa u otro semejante, sino que, por el contrario, acudió en ayuda de un buque en situación de gravedad extrema, salvándole de un hundimiento que parecía irremediable", afirmándose igualmente que "la pauta o principio orientador del señalamiento de indemnizaciones en materia de salvamento marítimo es el resultado útil obtenido".
Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1974 (R. Arz. 4933/74).

2. La negativa al otorgamiento de premio alguno en los supuestos en que no se haya obtenido resultado útil es una constante, manifestada sin vacilaciones por la Jurisprudencia, que afirma sin ambages: "en tal situación, y ante la ausencia de un resultado útil en las operaciones emprendidas ..., negando el citado precepto (artº. 2 de la Ley 60/1962) derecho a remuneración alguna por la carencia de ese resultado útil".
Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de mayo de 1978 (R. Azr. 2110/78).

abarcarse en su predicamento la enumeración de los logros que, necesariamente, habrían de obtenerse en un salvamento, a juicio de los autores respectivos, para que pudiese afirmarse la concurrencia del examinado factor del resultado útil. En ese señalamiento, cerrado y muy concreto, están condenados al fracaso, pues la noción de resultado útil, como ya veremos, además de tener una naturaleza compleja, es igualmente relativa¹.

Su relatividad consiste en la indispensable adecuación que ha de operarse, con respecto a las circunstancias concurrentes en cada caso concreto, no debiendo

1. La relatividad del concepto de "resultado útil", que ahora mantenemos, está íntimamente conectada con la misma idea de relatividad del "peligro", cuestión en la que no se ha insistido bastante. Recordemos a estos efectos el pronunciamiento del Tribunal Supremo en el salvamento del buque "CORCON" en cuyo litigio la discusión central giraba en torno al resultado que, reputado útil por los salvadores, era denegado por los propietarios del buque salvado. El Alto Tribunal, para poder calificar los resultados obtenidos, tuvo que dirimir, con carácter previo, el peligro y la gravedad concurrentes. Y, partiendo de la "inmovilidad que había sufrido el buque "CORCON" por haber quedado falto de hélice", afirmó el Tribunal Supremo, en un sutil distinguo que subraya la relatividad examinada, que "la carencia de hélice afectaría más a la utilización que a la propia seguridad del barco, dada la bonanza de la mar en la que se declara y a la que es menester atenerse en la contemplación circunstanciada de lo sucedido". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 1966 (R. Arz. 553/66)

Y es que, a mayor precisión en la determinación del peligro, en su relatividad, más garantía de acierto en la fijación del resultado útil obtenido y, consecuentemente, más exacta cuantificación del premio final merecido.

predicarse la uniformidad generalizada, con carácter abstracto. Con acierto se afirma en este mismo sentido por nuestra Jurisprudencia que: "el resultado útil no se resume siempre en el feliz arribo del buque a puerto, junto a su cargamento, sino que en cada caso es menester contemplar para qué se pide y para qué se dió el socorro que el servicio entraña"¹.

1. Cfr. S.T.S. de 20 de mayo de 1968 (R. Arz. 2895/68).

De manera ejemplar aparece descrita la relatividad del concepto de resultado útil en la antecitada sentencia dictada con motivo de la asistencia prestada al pesquero "FELIX VILLAR". En efecto, cuando el mencionado buque pesquero regresaba a su base, el puerto de Vigo, de las fenas de pesca, quedó a la deriva a causa de una avería en el motor, por lo que emitió llamadas de auxilio que fueron recogidas por el buque-tanque "CAMPORROJO", que se encontraba navegando hacia Bilbao, y que desvió su rumbo para atender la demanda del primero. Una vez llegado a sus proximidades disparó hasta tres cohetes lanzacabos para tratar de establecer el remolque, sin poder lograrlo ante las enormes dificultades existentes debidas al fuerte temporal reinante.

En un planteamiento puramente teórico podríamos señalar el fin de una primera fase concluída sin el resultado útil pretendido. No obstante, frustrado el intento de remolque y resultando imposible, teniendo en cuenta las dimensiones del buque-tanque, un mayor acercamiento entre las naves a causa de las condiciones de mar y viento, el patrón del pesquero solicitó, no obstante, según consta en el expediente, que: "el "CAMPORROJO" aguantase a la altura del pesquero" por si faltaba el fondeo y fuese necesaria otra actuación urgente posterior". Y así aguantó el "CAMPORROJO" varias horas en actitud de socorro potencial, en espera confiada, hasta que llegó otro buque, exactamente un pesquero, que pudo aproximarse al buque siniestrado, consiguiendo darle remolque hasta dejarlo en puerto.

En la sucesión de acontecimientos y, aunque "de facto" no haya habido solución de continuidad, tuvo lugar una segunda fase, en la cual el propio patrón del buque en peligro solicitó al capitán del buque-tanque que le prestase socorro potencial en previsión del posible acaecimiento de males mayores. Por lo tanto, analizadas, por una parte, la demanda de auxilio y, por la otra, la actuación del buque-tanque, hay que concluir que éste último otorgó a aquél

Por otra parte, su complejidad deriva de que pueda válidamente integrar actuaciones de muy distinta naturaleza. En efecto, junto a las de carácter material evidente, directamente determinantes del rescate del peligro¹, concurren también las que encuentran su apoyatura en la pujante tendencia, de consideración espiritualista, que ha estimado como colaboración eficaz en la obtención de un resultado útil el denominado "socorro potencial", a veces consistente en la simple presencia

(continúa de la nota anterior)

la utilidad pretendida en aquél momento, haciendo posible el resultado querido. Por lo cual, forzoso resulta estimar la existencia de resultado útil en el caso examinado, que muestra de manera paradigmática la relatividad del concepto de utilidad del resultado obtenido en una operación de asistencia marítima.

1. Numerosos supuestos nos muestran las actuaciones de tipo material que son las que, con mayor frecuencia, hacen posible la consecución de un resultado útil en el salvamento. Y así aparece reflejado, entre otros muchos, en la asistencia prestada al "NADALMAR SEIS". En efecto, habiendo quedado el antecitado buque encallado en las rocas existentes en el Bajo del Pedrido, suministró una estacha de remolque, por su proa, al remolcador "SERIOSA NUEVE" que tiró de aquél, logrando que saliese de las rocas donde se encontraba, aunque acabase encallado en otras muy salientes que no eran visibles, debido a la espesa niebla existente, por lo que se hizo necesaria la actuación realizada por la lancha de Prácticos "PRACTICOS TRES", de menor calado, que logró desencallar finalmente al "NADALMAR SEIS" mediante las operaciones que realizó tirante de éste, primero. Y segundo, conduciéndolo hábilmente entre las piedras, liberándolo así de los peligros bajos circundantes. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 5 de febrero de 1991; Expediente 227/86, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

el buque auxiliador en los lugares próximos a donde se encuentra el buque en peligro¹.

La exigencia ineludible de un resultado útil final no significa que éste tenga, necesariamente, que ser total². El aludido requerimiento supone que el auxilio prestado deberá concretarse en la obtención de algún fruto o interés, con entidad patrimonial, y evaluable

1. No ha tardado mucho el Tribunal Supremo en reconocer la auténtica virtualidad que, en la obtención del resultado útil, había que conferir a la actuación del buque salvador que prestase socorro potencial. Y así, partiendo de la premisa, según la cual la finalidad del auxilio puede consistir en la previsión contra males mayores eventuales, reconoce la validez y eficacia de la actuación de un buque que, si bien no pudo liberar al buque siniestrado del peligro, sin embargo aguantó varias horas en socorro potencial, a requerimiento de este último, asegurando así la posible recogida de la tripulación y asistencia necesaria de haber sobrevenido la agudización de los acontecimientos.

Cfr. Considerando Cuarto, S.T.S. de 20 de mayo de 1968 (R. Arz. 2895/68). Doctrina reiterada, con posterioridad, en otras Sentencias del Tribunal Supremo y Resoluciones del Tribunal Marítimo Central, así la de 4 de junio de 1985; Expediente 343/85 instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol; y de 28 de junio de 1982; Expediente 362/81 instruido por el Juzgado Marítimo de Huelva.

2. No obstante, es frecuente que la actuación auxiliadora del buque logre un resultado útil total. Recordemos, entre los numerosos supuestos, el salvamento del buque portacontenedores "JALON" en cuya Resolución final, el Tribunal Marítimo Central hace expresa referencia a que el resultado obtenido integró el salvamento del buque, del cargamento transportado, así como del correspondiente flete.

Cfr. Resolución del T.M.C. de 3 de noviembre de 1983; Expediente 368/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Cadiz.

económicamente¹. Y la interpretación jurisprudencial, lejos de ser restrictiva, ha entendido que es suficiente con que se haya evitado, bien la pérdida del buque², bien la pérdida del cargamento, o incluso la pérdida de parte de éste; o, lo que es lo mismo, se puede predicar la concurrencia de resultado útil aunque el salvamento haya sido parcial y sólo hubiese conseguido restacar alguno de los bienes que constituían la expedición

1. Cfr. en este sentido, S.T.S. de 9 de diciembre de 1974 (R. Arz. 4933/74).

2. Cfr. Salvamento del buque de bandera alemana "OTTO L.", S.T.S. de 10 de mayo de 1983 (R. Arz. 2922/83). Igualmente, cfr. Salvamento del yate "PEN FLAH"; Resolución del T.M.C. de 3 de febrero de 1983; Expediente 284/83, instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.

marítima en peligro¹.

1. Así, en efecto, en una correcta interpretación se ha entendido concurrente el requisito del resultado útil en el salvamento que tuvo lugar con ocasión del hundimiento del buque de bandera libanesa "SINNO ME", en aguas del puerto de Barcelona; por la citada causa quedaron flotando nueve contenedores de su carga, que fueron inmediatamente recogidos por los remolcadores "MONIROIG", "MONT-NEGRE" "MONTABER", "GARGAL", "A. GAUDI" Y "CATALUÑA", todos ellos con base en aquél puerto, no participando ninguno de ellos en la asistencia del "SINNO ME", limitándose al rescate del cargamento aludido, por orden expresa del Práctico del puerto que dirigía las operaciones, y que dieron lugar al otorgamiento del correspondiente premio por salvamento por entender que, aunque parcial, se había logrado un resultado útil. Cfr. Resolución del T.M.C. de 20 de febrero de 1987; Expediente 228/83, instruido por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

Junto al anterior no queremos obviar la cita de un caso, cuyo interés, encierra un enorme atractivo para el estudioso. Ciertamente complejo resultó el supuesto planteado por el buque-tanque "URQUIOLA". Acaecido el encallamiento de éste en una aguja existente en la canal de entrada al puerto de La Coruña, cuando, cargado de crudo, se dirigía al muelle de petroleros, se reconoce que: todas las operaciones de auxilio comenzaron con la ciaboga que tuvo lugar a partir de la primera varada" y teniendo en cuenta la segunda varada, las explosiones subsiguientes e incendio posterior y, a pesar de los esfuerzos realizados y del gravísimo peligro soportado, no se logró evitar el hundimiento del buque "URQUIOLA", que tuvo lugar finalmente en mar abierta, fuera de la zona delimitada por la confluencia del Canal de Puente Herminio y Cabo Seijo. A pesar de lo cual, la intervención de los remolcadores obtuvo un resultado útil parcial, pues logró realizar la extracción y trasvase de parte de la carga transportada, recuperándose, en concreto, 7.712.370 kgs. de crudo, que desplazaba en sus tanques.

Así pues, quedó el buque excluido del salvamento en razón a la no utilidad obtenida con respecto al mismo, al haberse hundido; y sin que quepa confundir su posterior recuperación, por extracción, realizada fuera del ámbito temporal del salvamento, ya que supuso operación distinta y jurídicamente independiente; pero, al mismo tiempo, se ha de afirmar que parte de la carga sí quedó incluida en el salvamento, precisamente en base al resultado obtenido en su rescate, tal como hemos tenido ocasión de comprobar.

Cfr. Salvamento del buque-tanque "URQUIOLA". Resolución del T.M.C. de 14 de noviembre de 1977; Sentencia de la Audiencia Nacional de 10 de abril de 1980 y S.T.S. de 18 de enero de 1982 (R. Arz. 347/82).

En aquellos supuestos en los cuales las operaciones de auxilio hayan sido llevadas a cabo por varios buques, bien de modo conjunto, o bien alternativo, o. incluso, sucesivo, conviene precisar que la participación de cada uno de aquellos y, por tanto, la contribución a la consecución del resultado útil puede ser muy desigual¹.

Se ocupa, en este sentido el Tribunal Supremo de desestimar las, a veces frecuentemente, denunciadas infracciones interpretativas por supuestos errores de derecho, al versar sobre esta cuestión y precisa que, una vez alcanzado el objetivo primordial del resultado pretendido, importa menos la fijación de la proporción concreta, en la que cada uno de los buques intervi-

1. En la atractiva multiplicidad que presenta la realidad marítima, nos ha parecido oportuno citar el salvamento del "AQUILINA" en donde queda reflejada la participación de distintos buques que realizan cometidos distintos y logran suertes muy diversas: "y si bien en lo que afecta a las vidas humanas, tanto el buque holandés "HOEGH ALLETTE" como el español "RUMPIDO" cooperaron en su salvación, es lo cierto que, como ya se apuntaba en la fundamentación precedente, fué en lo que al buque concierne y tras el fallido intento del "RUMPIDO" de procurar con un cable el amarre y subsiguiente remolque, debido al arte y decisión de la tripulación del "PEARES", como la operación de rescate tuvo feliz término, arribando a puerto sin dificultades el buque "AQUILINA".

Cfr. S.T.S. de 30 de octubre de 1970 (R. Arz. 4735/70).

nientes haya participado en el salvamento realizado¹, que por mor de los distintos factores concurrentes puede resultar muy diversa.

Fijado lo anterior, no debemos olvidar la inevitable relación causal que debe mediar entre el resultado obtenido y los servicios prestados. Y como quiera que constituye cuestión que con frecuencia suscita controversia entre las partes interesadas, han de pronunciarse los Tribunales apreciando la concurrencia o inexistencia del referido nexa que vincula los efectos logrados con

1. En la asistencia prestada al buque "CAPITAN JORGE", precisa el Tribunal Supremo que: "aparte de ser diferentes las actuaciones que tuvieron los buques "LAURA" "ILDA" "MARTA ELENA" y "VULCANO" es lo cierto que todos cooperaron al resultado útil de poner el "CAPITAN JORGE" a flote del varamiento que sufrió en los bajos de Xibarte, en los alrededores del cabo Vicus, de la isla de San Martín, del Archipiélago de Las Cíes ...". Cfr. S.T.S. de 5 de marzo de 1973 (R. Arz. 973/73).

Enorme interés representa igualmente el salvamento mediante la prestación de un auxilio colectivo, del yate de bandera francesa "VERIC".

Cfr. Resolución del T.M.C. de 26 de septiembre de 1978; Expediente 233/77 instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.

la causa determinante de aquellos¹.

1. Para dirimir el litigio suscitado en la asistencia prestada al "MYRDONA B" el Tribunal Supremo hubo de concretar que "el buque "MYRDONA B" se encontraba sin posibilidad alguna de maniobra al habersele enrollado a su hélice un cable, lo que imposibilitaba su movimiento y, que de no haber acudido en su asistencia el "VISIRASA", dado el fuerte viento y la gruesa mar reinante, hubiera sido abatido sobre la costa, lo que ya muestra que el resultado obtenido fue con evidencia útil y que la operación de amarre, aunque con cables propios del buque asistido, con ese viento y mar gruesa, fue felizmente lograda por la intervención del "VISIRASA". Cfr. S.T.S. de 22 de marzo de 1971 (R. Arz. 1721/71).

En el mismo sentido: "gracias a la pericia y al decisivo influjo y singular arrojío del Patrón y tripulación del "PEARES" logró en la misma noche, ser asido por un cable de amarre, y posteriormente remolcado por él a buen puerto, salvándolo de un peligro inminente. Cfr. S.T.S. de 30 de octubre de 1970 (R. Arz. 4735/70).

C A P I T U L O I I I

DETERMINACION DE LA REMUNERACION DEBIDA POR SALVAMENTO

ORDENAMIENTO JURIDICO INGLES



Siendo evidentes las semejanzas básicas entre el socorro prestado en tierra firme y la asistencia prestada en la mar¹, también resultan notables las diferencias²; y, de entre éstas, la que más adecuadamente caracteriza al salvamento marítimo, y así lo han hecho notar reiteradamente los autores³, es la esperada obtención de un premio en metálico⁴.

De modo constante se ha investigado en torno a los fundamentos de la aludida remuneración buscando la explicación en la justa compensación "quantam meruit"⁵.

1. Cfr. "Mason v. The Blaireau" (1804) 2 Cranch 240, 2 L. ed. 266.

2. Cfr. GILMORE & BLACK, op. cit., pag. 532.

3. "The hallmark which distinguishes the law of salvage is the money reward which is granted as a matter of policy to the voluntary salvor on navigable waters". Cfr. NORRIS, op. cit., pag. 369.

4. "If the property ... on land be exposed to the gratest peril, and be saved ... no remuneration is allowed. The same service ... at sea, and a very ample reward will be bestowed in the Courts of Justice". Cfr. "Mason v. The Blaireau", cit.

5. "A salvage award is decreed in a Court of Admiralty not in the way of mere quantum meruit for work and labour performed". Cfr. "THE BLACKWALL" (1869) 77 US 1.10 Wall 1, 19 L ed 870.

La verdadera razón es otra ó, más bien, otras¹.

La cuantía concreta a la que ascienda el montante del premio debido al salvador, salvo que haya sido objeto de acuerdo entre las partes interesadas², constituirá, en su caso, objeto de determinación por los Tribunales, una vez reconocido al demandante el derecho a la obtención de aquél.

Constante ha sido, por parte de todos los afecta-

1. "A bounty given on grounds of public policy, to ensure safety of property and life at sea; to promote commerce and trade; to save and restore property to its owners; to induce and encourage others to risk life; and to eliminate any temptation on the part of the rescuers to despoil the saved property".
Cfr. NORRIS, op. cit., § 232.

En el mismo sentido, y refiriéndose a la propia institución del salvamento, de la que el premio constituye elemento clave, "The very object of the law of salvage is to promote commerce and trade and the general interest of the country ..."
Cfr. "SEVEN COAL BARGES", Fed. Cas. 12, 677 (CC Ind 1870).

Y más concretamente, si bien continuando la línea anterior, "The salvage award is not given as a matter of private right for services profomed, but rather in the interests of an enlarged policy and for the furtherance of maritime trade".
Cfr. "PENT V. THE OCEAN BELLE". Fed. Cas. 10961 (DC. Fla 1861).

2. "Agreements fixing the amount can be valid, but are rare".
Cfr. KENNEDY, op. cit., pag. 457.

dos, el afán de conocer¹ con precisión los criterios seguidos por los Tribunales a la hora de la determinación de la remuneración. No hay, sin embargo, reglas fijas que se apliquen de modo inexorable, según escalas y proporciones ya previstas de antemano².

Lo que no impide en modo alguno que resulte perfectamente compatible una amplia y lógica discrecionalidad en el actuar del Tribunal³, con la vigencia de una serie de principios generales como verdaderos parámetros de sus actuaciones.

1. "It will be found very difficult in practice to lay down any rules which furnish a just guide to limit the discretion of the Court". Con esta contundencia se respondía en el caso "The Emulous" a la insistente demanda formulada para que el Tribunal fijara criterios y los diera a conocer.

Cfr. "THE EMULOUS" (1832) 1 Summ. 207.

2. Sir Christopher Robinson, después de anular en el caso "The Salacia" la decisión arbitral recurrida, despejaba todo resquicio de duda que aún pudiera abrigar algún ingenuo, sobre el nulo efecto que causaban en los Tribunales las recomendaciones al uso sobre la conveniencia de las "proporcionalidades" fijas; y afirmaba: "The rule of proportion ... is a rule which this Court has not recognised, and will not adopt on any recommendation".

Cfr. "THE SALACIA" (1829) 2 Hagg. 262; 166 E.R. 240.

3. S.S^a el Dr. Lushington es rotundo al predicar la necesaria discrecionalidad con la que debe juzgar el Tribunal el montante final del premio, admitiendo con toda naturalidad la posibilidad final de hipotética contradicción en razón a lo establecido, así decía: "The amount of salvage reward due is not to be determined by any rules, it is a matter of discretion, and probably in this, or in any other case, no two tribunals would agree".

Cfr. "THE CUBA" (1860) Lush., 14, 15.

La "Court of Admiralty" se esfuerza siempre en combinar adecuadamente la consideración debida a todos los intereses en conflicto, protegiendo la propiedad, y tratando con la liberalidad y largueza con que deben considerarse los esfuerzos y méritos de los que han expuesto algo propio en la operación de salvamento¹.

El Tribunal, al considerar el premio, no solamente debe tener en cuenta la debida compensación "pro opere et labore" sino también la importancia que reviste, dado el carácter de asunto público que tiene².

¿Cuáles son los elementos a tener en cuenta a la hora de fijar un premio por salvamento?³

1. Resulta proverbial la enorme atención omnipresente por lograr en toda actuación judicial el ponderado equilibrio de todos los intereses en juego, nacido de una consideración atenta de cada caso concreto, evitando siempre las estridencias.
Cfr. H.M.S. "THETIS" (1833) 3 Hagg, 14, 62.

2. Lord Stowell se ocupó de esta cuestión afirmando: "The principles on which the Court of Admiralty proceeds, lead to a liberal remuneration in salvage cases; for they look not merely ... but to the general interests of the navigation and commerce of the country". Cfr. "THE WILLIAM BECKFORD" (180) 3 C.Rob. 355.

3. "These have been ascertained by experience ..."
Cfr. "THE CITY OF CHESTER" (1884) 9 P.D. 182, 202.

S.S^a el Dr. Lushington definió¹ los muchos y diversos elementos a considerar en un servicio de salvamento:

A.- En relación con la propiedad salvada:

a) Grado de peligro, si concurriese, para la vida humana.

b) Grado de peligro para la propiedad.

c) Valor de la propiedad salvada.

B.- En relación con los salvadores:

a) Grado de peligro, si concurriese, para la vida humana.

b) Esfuerzo, méritos y clasificación de los salvadores.

c) Grado de peligro, si concurriese, para la propiedad de los medios empleados en el salvamento, y su valor.

d) Tiempo empleado y trabajos realizados en la ejecución del salvamento.

e) Responsabilidades en las que hayan incurrido durante el salvamento.

f) Daños y pérdidas habidos en la operación de asistencia.

1. Cfr. "THE CHARLOTTE" (1848) 3 W.Rob. 68, 71.

Grado de peligro, si concurriera, para la vida humana a bordo del buque salvado.

"Podemos llegar a la convicción que cuando la vida humana está en peligro, aunque sea por un breve período de tiempo, es deber del Tribunal el ampliar el premio e incluir a las personas afectadas; primero, porque un gran premio tiene que ser concedido cuando la vida humana ha estado en peligro; y, en segundo lugar, porque sobre cualquier otra consideración, la vida humana adquiere una absoluta primacía y nunca debería estar expuesta a ningún tipo de riesgo"¹

Bajo el punto de vista de la Doctrina del Almirantazgo debe haber una masa constituída por elementos materiales que hayan sido salvados, en base a la cual se va a determinar el premio, porque es prácticamente imposible valorar la vida humana en términos estrictamente contables.

1. Nos ha parecido que lo más acertado era iniciar este apartado con la exposición del propio texto de la sentencia dictada por S.Sª. el Dr. Lushington que, dada su claridad, basta con la mera lectura de su tenor literal.
Cfr. "THE THOMAS FIELDEN" (1862) 32 L.J. Adm. 61, 62.

Lo normal es que se salven vidas humanas y propiedades, en la misma operación de salvamento. La consecuencia es premiar con una remuneración superior que si sólo se hubiesen salvado bienes de carácter material. Cuando lo único que se salvan son vidas humanas no hay obligación, de carácter legal, de pagar premio alguno por el referido acto de salvamento¹.

Peligro para la propiedad salvada.

Aunque no existe coincidencia sobre la importancia relativa que deben merecer cada uno de los elementos que venimos analizando, resulta evidente que las primeras imágenes que deben ponderarse a la hora de la determinación de un premio por salvamento son las que hacen referencia al peligro que afecta a la propiedad salvada².

Puede ocurrir que alguno ó algunos de los intereses de los que se compone la propiedad salvada - buque, car-

1. Cfr. HILL, C. "Maritime Law" London, 1981, pag. 185.

2. Cfr. "THE LONDON MERCHANT" (1837) 3 Hagg. 394, 395.

gamento, flete - haya sido expuesto a diferente grado y clase de peligro que el resto, pues resultan prácticamente infinitas las modalidades en las que el peligro puede presentarse en la diversa variedad que adopta. En este supuesto el Tribunal puede empezar fijando una suma o montante global como premio, y en segundo lugar, señalar recompensas especiales en relación con cada uno de los supuestos integrantes de los bienes salvados¹.

En el supuesto de que la propiedad salvada mereciese el calificativo de bien derelicto² y, contrariamente a lo que ha constituido práctica respetada antiguamente por la "Court of Admiralty", en que se otorgaba a los salvadores (en estos casos) un premio consistente en la mitad del valor de la propiedad salvada³, se ha establecido que no existe ninguna razón para conferir una determinada proporción, siempre fija, pues resulta más lógico valorar adecuadamente cada uno de los factores integrantes del servicio de salvamento; sin olvidar que

1. "I propose mainly to have in view in making my award the real danger from which the different properties were rescued.
Cfr. "THE VELOX" (1906) P. 263.

2. "Thing abandoned at sea "sine spe recuperandi", and "sine animo revertendi".
Cfr. "THE AQUILA" (1798) 1 C. Rob. 37, 40.

3. Cfr. "THE L'ESPERANCE" (1811) 1 Dads. 46.
"The EFFORT" (1834) 3 Hagg. 165, 167.

el abandono del buque implica, por lo general, un alto grado de peligro para la propiedad salvada lo que, consecuentemente, se traducirá en un alto porcentaje en la cuantía del premio¹.

Por último, y en este mismo apartado, queda por tratar la cuestión relativa al factor de riesgo que, para los intereses de terceras personas, puede suponer el accidente marítimo. La actualidad de este tema ha sido, en buena parte, motivada por la creciente importancia que van recibiendo los asuntos relacionados con la defensa de la ecología y la protección al medio ambiente². Y es que, si el peligro afecta no sólo a la propiedad salvada sino también a terceros, aumenta su capacidad de daño potencial y, por tanto, así debe ser valorado. Consecuentemente, determinará una mayor cuantía del premio destinado al salvador que, con su actuación meritoria, logre su eliminación o atenuación³.

1. Cfr. "THE JOHANNE DYBWAD" (1926) 25 Ll. L.Rep. 119.

2. Cfr. "THE AMOCO CADIZ" (1984) 2 Lloyd's Rep. 304.

3. Aunque someramente, hemos de recordar que hasta tal punto se tiene en cuenta la posible afección de terceros interesados a causa de un riesgo derivado de la navegación que ha determinado importantes modificaciones en la normativa internacional y en "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, LOF 1990" todo ello en relación a la determinación de la cuantía del premio debido al salvador. Todo lo cual constituirá objeto de posterior análisis detallado.

Valor de la propiedad salvada.

Reviste importancia capital¹ y es uno de los factores más importantes a tener en cuenta para fijar la cuantía del premio, lo que, en ningún caso, debe inducir al Tribunal a fijar sumas desproporcionadas para remunerar los servicios del salvador², pues habrá de tener en cuenta que el premio no podrá exceder del valor total de la propiedad salvada³.

El método más válido consiste en determinar el valor de los bienes, tal como fueron salvados, en el lugar y en el momento en que se dió por finalizada la operación de salvamento⁴.

Si bien en la mayoría de las ocasiones, las res-

1. "The value of the property saved is a most material and important consideration". Cfr. "The Lindfield" (1894) 10 T.L.R. 606.

2. "The Court must not be induced by it to award a sum which is out of proportion to the services of the salvors".
Cfr. "THE GLENGYLE" (1898) P. 97, 103.

3. "In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged". Cfr. International Convention on Salvage, Brussels, 1910, art. 2. Cfr. Anex. 1.

4. Cfr. "THE GEORGE DEAN" (1857) Swab. 290.
"THE LYRMA"(nº 2) (1978) 2 Lloyd's Rep. 30, 33.

puestas a las cuestiones anteriores quedan dilucidadas de modo evidente, no puede evitarse que la complejidad de algunos supuestos plantee dudas difícilmente solubles, en cuyo caso, puede servir de guía determinar el momento a partir del cual los bienes rescatados del peligro quedaron a salvo; es decir, en situación de seguridad, lo que habrá de ser resuelto, de hecho, en cada caso concreto y en virtud de las circunstancias en ellos concurrentes¹.

Y para precisar la cuantía de aquél valor puede resultar de gran utilidad, según establece un principio general ampliamente difundido, conocer el precio de venta que razonablemente se obtendría si tal operación tuviese lugar, considerando las condiciones y el estado de los bienes a la finalización de la operación de salvamento².

Tradicionalmente han sido enumerados los elementos integrantes de la propiedad salvada: buque, cargamento y

1. Cfr. "THE NINGPO" (1923) 16 Ll. L. Rep. 392.

2. Cfr. KENNEDY, op. cit. § 1047.

flete¹, por lo que pasaremos a estudiar separadamente cada uno de ellos.

Valor del buque.- El buque no sólo reúne los requisitos para poder ser considerado como un objeto susceptible de una operación de salvamento, sino que, a mayor abundamiento, es precisamente el que con más frecuencia lo constituye.

Habida cuenta los cambios tecnológicos acaecidos que han hecho posible la aparición de nuevos inventos que flotan y que, además, navegan por la mar, se han promulgado normas que han incluido a éstos en el ámbito de las operaciones de salvamento².

1. Ya Lord Esher, en el caso "The Gas Float Whitton (Nº 2)" se preocupó de señalar los bienes que podían ser objeto de salvamento: "ship, her apparel and cargo, including flotsam, jetsam, and lagan, and the wreck of these, and freight; the only subject added by statute is life salvage ..."
Cfr. "THE GAS FLOAT WHITTON" (nº 2) (1897) A.C. 337.

2. Cfr. The Hovercraft Act 1968, s. 1.
The Civil Aviation Act. 1982, s. 100.
Salvage services to hovercraft are treated as if they were salvage services to a ship; Cfr. The Hovercraft (Application of Enactments) Order 1972.

Igualmente ha sido objeto de consideración el tema de los buques hundidos¹.

Los restos de naufragios también han sido cuidadosamente analizados, especificándose su contenido en definiciones que revisten distintas denominaciones según las diversas modalidades que adopta, regulándose igualmente el tratamiento legal que reciben a efectos del salvamento².

1. En el caso "Pelton Steamship, Co. Ltd. v. The North of England Protecting and Indemnity Association" (1925) 22 Ll. L. Rep. 510, se plantea un supuesto en el que los salvadores acordaron prestar un servicio de salvamento a un buque hundido.

No obstante, precisar la condición de buque hundido y distinguirla de figuras afines no siempre resulta tarea fácil. Para lo cual, una vez descartado el test de la navegabilidad como intento de encuadrarlo en la categoría de "ship" o de "vessel", o incluso en una tercera categoría distinta, el sistema más eficaz ha resultado ser el planteamiento de lo que haría un propietario razonable; en concreto, averiguando si ordenaría ó no continuar las operaciones de salvamento con la esperanza de recuperar completamente el buque hundido, gracias al salvamento y a la posterior reparación.

2. The Merchant Shipping Act 1894, section 510: wreck includes jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea.

Wreck, or shipwreck (*wreccum maris*) is applied to such goods as after shipwreck are by the sea cast upon the land.

Flotsam, is when a ship is sunk and the goods float on the sea.

Jetsam, is when the ship, is in danger of being sunk and the goods are cast into the sea.

Lagan (*vel potius ligan*) is when the goods which are so cast into the sea, sink to the bottom".

Cfr. "CARGO ~~EN~~ SCHILLER" (1877) 2 P.D. 145, 148.

Respecto a la determinación del valor de los buques salvados no hay una fórmula única¹, sin embargo han ido estableciéndose distintos criterios, resultando perfectamente aplicables los principios anteriormente examinados con carácter general², para todos los bienes; debiendo tener en cuenta que no basta con estimar su valoración como estructura, sino que hay que tener en cuenta lo que representa para sus propietarios como empresa en funcionamiento que es. Y si estuviese navegando con un provechoso "time charter" habrá que tenerlo muy en cuenta y adicionar un tanto por el valor relativo a las expectativas de ganancia o lucro cesante correspondiente³.

(continúa de nota anterior)

"Derelict means a ship which is abandoned and deserted at sea by her master and crew without any intention on their part or returning to her". Cfr. "Cossman v. West and British America Assurance Company" (1877) 30 App. Cas. 160, 180, P.C.

A efectos de salvamento conviene recordar el pronunciamiento de Lord Esher en el caso "THE GAS FLOAT WHITTON (nº 2)", ya examinado anteriormente.

-
1. Cfr. "Owners of Dredger Liesbosch v. Edison" (1939) A.C. 449.
 2. "The worth of a thing is the price it will bring".
Cfr. "THE CLYDE" (1856) Swa. 23.
 3. Cfr. "THE CASTOR" (1932) P. 142.

En fin, conviene tener presente que la salvación no debe quedar reducida a una mera operación aritmética en relación con el buque salvado¹, pues razones de interés público habrán de ser tenidas en cuenta, con frecuencia, para que en todo momento llegue a constituir la base idónea de un premio final justo y razonable².

Valor del cargamento.- A la hora de valorar el cargamento deben ser tenidas en cuenta tres posibilidades:

a) Cuando el servicio de cargamento termina en el puerto de destino del buque asistido. En este caso no se presenta dificultad alguna al determinar el valor del cargamento.

b) Si termina en lo que se conoce como puerto

1. Cfr. "THE QUEEN ELIZABETH" (1949) 82 Ll. L. Rep. 803. El valor del buque era de £ 5.983.000, el del cargamento de £ 225.000 lo que hacía una suma de £ 6.208.000, cifra excepcionalmente alta en aquel momento, lo que dificultaba la determinación de un premio justo y razonable. S. S^a. el Juez Willmer, entre otros razonamientos, expuso que "I am not saying that you can measure salvage awards as sums in arithmetical proportion in relation to the salvaged property".

2. Cfr. "THE EARL OF EGLINGTON" (1855) Swab, 7, 8.

refugio, pero hay mercado para el cargamento, tampoco hay dificultad.

c) Pero si en el puerto de refugio no hay mercado para el tipo de cargamento que se transportaba, establecía el Dr. Lushington¹: "Para poder determinar el valor del cargamento no se puede tener en cuenta el que merecería en el puerto de refugio, donde no hay mercado para su venta, por lo que un criterio equitativo pudiera ser restar el tanto por ciento adecuado al precio que alcanzaría en el puerto de destino, deduciendo el flete y otros gastos en relación con el viaje desde el puerto de refugio hasta el mercado de venta".

Valor del flete.- Un servicio de salvamento no sólo concierne a los intereses afectos al buque y a la carga, sino también a los del flete.

Ahora bien, contribuirán exclusivamente los finalmente beneficiados por la asistencia². Sin embargo

1. Cfr. "THE GEORGE DEAN" (1857) Swab. 290, 291.
"THE GEORG" (1894) P. 330, 334.

2. "THE FUSILIER" (1864) 3 Moo P.C. (N.S.) 51, 73.

cuando todos han disfrutado de un resultado útil por haber sido rescatados del peligro, tal como ocurre con frecuencia, todos deberán contribuir en proporción al valor respectivo¹. Consecuentemente, los propietarios del flete deben hacerlo junto con el resto²; no obstante, si no hubiese sido tratado el flete como elemento separado, por haber sido incluido, como otro sumando, en el valor de la carga, será el propietario de ésta quien contribuya, sin perjuicio de que repercuta posteriormente en el propietario de aquel³.

Es concebido el flete, en su sentido más usual, como la remuneración debida a la llegada a puerto de destino de unos bienes que, una vez transportados desde el puerto de origen, son puestos a disposición del consignatario y se encuentran en las condiciones idóneas para ser comercializados⁴.

En relación con el mismo hay que precisar si los

1. Cfr. CARVER'S: "Carriage by sea", Thirteenth Edition by Raoul Colinvaux, London 1982, pag. 960.

2. Cfr. "THE RACEHORSE" (1800) 3 C. Rob. 101, 106.

3. Cfr. "THE WESTMINSTER" (1841) 1 W. Robb. 229, 233.

4. Cfr. PAYNE & IVAMY "Carriage of goods by sea", London 1979, 11ª edición, pag. 229.

servicios de salvamento continúan hasta que la carga llegue a su puerto de destino, en cuyo caso el salvador estará legitimado para que se le valore como interés contribuyente el valor del flete en su cuantía íntegra¹.

Cuando, por el contrario, el salvamento no finaliza en el puerto de destino no hay obligación de pagar flete², excepto en los siguientes casos:

- Si el cargamento salvado no es transportado a su puerto de destino porque su propietario acepte la entrega de éste en el lugar donde se encuentre.

- En el supuesto en que el propietario se niegue a que el cargamento continúe hasta el lugar de destino.

En ambos casos se debe flete. En el primero se deberá el flete completo prorratea (pro rata itineris per

1. Cfr. CARVER'S, op. cit, pag. 532.
KENNEDY, op. cit, pag. 282.

Cfr. "THE CARGO EX GALAM" (1863) 33 L.J. Adm. 97.

2. Cfr. STEVENS & BORRIE "Mercantile Law", London 17^a ed. 1978, pag. 547.

acti), según acuerdo¹. Y en el segundo, el montante total del flete².

Finalmente, especificar que si bien el salvamento de vidas humanas en peligro ha de tener en cuenta esta actuación en la determinación del premio³; sin embargo, no va a constituir la vida humana objeto de estimación pecuniaria para determinar su valor⁴ tal como ocurre con el buque, con el cargamento y con el flete respectivo.

-
1. Cfr. "THE NORMA" (1860) Lush. 124.
"THE JAMES ARMSTRONG" (1875) 3 Asp. M.L.C. 46.
"Metcalf v. The Britannia Ironworks C^o." (1877) 2 Q.B.D. 423 (C.A.).
 2. Cfr. "THE CASTOR" (1932) P. 142.
 3. Cfr. "THE DARTLEY" (1857) Swab. 198.
 4. Cfr. "THE SUEVIC" (1908) P. 154, 161.

Grado de peligro, si concurriese, para la vida humana a bordo del buque salvador.

Si bien el peligro para la vida humana va resultando cada vez menos frecuente, gracias a los avances tecnológicos con los que progresivamente van pertrechados los buques en la actualidad, no es menos cierto que sigue al acecho. Y es perfectamente inteligible la gran atención que prestan los Tribunales al ponderar cualquier peligro para la vida humana, tanto si concurre a bordo del buque salvador, como del buque asistido, como ingrediente que es de un servicio de salvamento¹ y que, en consecuencia con lo anterior, sean propensos, por lo general, a asignar un premio alto en los supuestos que analizaremos en este apartado.

Esfuerzos, méritos y clasificación de los salvadores.- Si los salvadores no son ocasionales sino que, por el contrario, quedan encuadrados en la clasifi-

1. Cfr. "THE SOUTHSEA" (1932) 44 Ll. L. Rep. 373.
"THE WESTMINSTER" (1841) 1 W. Rob. 229, 234.

cación de profesionales del sector, son acreedores a una generosidad especial a la hora de ser premiados, con ánimo de incentivar este tipo de actividad a la que se dedican de modo permanente. Y así ha venido considerándose por parte de los Tribunales que han tenido buen cuidado de alentar a quienes se dedican a mantener toda una organización empresarial con la finalidad comentada, lo que finalmente redundará en beneficio de la seguridad de la navegación; de ahí que el principio sobre el que descansa la determinación del premio a ellos debido no se contente con una mera compensación "quantum meruit", sino que, por el contrario, tenga por objeto fomentar el mantenimiento de este tipo de profesión¹.

Por otra parte la habilidad, el conocimiento y la destreza desplegadas por los salvadores suponen elementos fundamentales a tener en cuenta al determinar el premio².

1. "To my mind, one of the most important functions of this Court is to encourage the maintenance of powerful and efficient steam-tugs around our coast to be in constant readiness to assist vessels in distress". Cfr. "The Envoy" Shipp. Gaz. Feb, 28, 1888.

En el mismo sentido que el anterior, Cfr. "THE QUEEN ELIZABETH" (1949) 82 Ll.L. Rep. 803, 821.

2. Cfr. "THE DRIADE" (1959) 2 Ll. L. Rep. 311.

En la misma medida, la impericia tiende a reducir la cuantía del premio, pues quienes acometen un servicio de salvamento deben ejecutarlo, como mínimo, con la destreza y la prudencia que se espera de ellos¹. Por lo tanto, ha de verse como una consecuencia lógica, la consecuente disminución del premio que se opera cuando el salvador, incurriendo en negligencia, ocasiona algún daño durante la ejecución del servicio de salvamento². La carga de la prueba del comportamiento equivocado del salvador pesa sobre quienes la imputan³.

1. "When persons undertake to perform a salvage service they are bound to exercise ordinary skill and ordinary prudence ..."
Cfr. Dr. Lushington "The Cape Packet" (1848) 3 W. Rob. 122.

"Salvage reward always bears a proportion to the skill and knowledge required to be shown"
Cfr. Dr. Lushington "THE LOCKWOODS" (1845) 9 Jur., 1017, 1018.

2. Entre otros muchos supuestos está en la mente de todos el ampliamente conocido y debatido caso del "THE TOJO MARU" cit. que volvemos a traer a colación.

3. "The presumption, of course, is in favour of innocence, and this rule applies so strongly in favour of salvors ..."
Cfr. "THE ATLAS" (1862) Lush. 519, 529.

Grado de peligro, si concurriese, para la propiedad de los medios empleados en el salvamento, y su valor.

El grado de peligro que puede afectar a los bienes utilizados en la operación de asistencia marítima, así como el valor de los mismos, son elementos a tener en cuenta para determinar el premio final. Las propias resoluciones judiciales reconocen que ésta es una forma de incentivar a los propietarios de embarcaciones para que presten servicios de salvamento, en virtud de los razonamientos que fundadamente se exponen¹.

Tiempo empleado y trabajos realizados en el salvamento.- Es evidente que si el servicio es peligroso, ó exige el ejercicio continuado de habilidad y destreza, ó impone una penosidad en la ejecución, la duración prolongada del mismo aumentará el premio del salvador²; lo que no impide que un servicio de corta duración, pero

1. "The salving vessel is often exposed to imminent peril; the risk of loss or damage to her is often very great Hence one element in determining the amount to be awarded is the value of the salving ship and cargo which have been exposed to risk ..."
Cfr. "THE CITY OF CHESTER" (1884) 9 P.D. 182.

2. Cfr. "THE ANDALUSIA" (1865) 12 L.T. 584.

muy eficaz, logre un premio importante¹.

Ahora bien, si la asistencia no requiere un esfuerzo o habilidad especial por parte de los salvadores (remolque de un buque imposibilitado para navegar, con la mar en calma aunque de larga duración), el tiempo empleado habría de ser computado más bien como gasto, o pérdida de beneficio, de los salvadores.

El tiempo empleado y los gastos ocasionados empiezan a computarse desde que un buque sale para atender una señal emitida en demanda de asistencia, por parte de otro buque en peligro, y así habrán de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar la recompensa².

Responsabilidades en las que hubieran incurrido durante el salvamento.- Las responsabilidades en que el salvador pudiera incurrir en relación con intereses que afecten a su propiedad, bien con respecto a obligaciones contractuales previamente estipuladas, o bien con refe-

1. Cfr. "THE MODAVIA" (1931) 39 Ll. L. Rep. 58.

2. Cfr. "THE GRACES" (1844) 2 W. Rob. 294, 301.

rencia a deberes asumidos para con otras personas, se tienen en consideración a la hora de fijar el premio¹.

Así, por ejemplo, si el buque asistente se encontraba realizando transporte de pasajeros o de correos, hay una especial responsabilidad en relación con los posibles retrasos en que pueda incurrir² como consecuencia de la prestación de la asistencia marítima, lo que consecuentemente debe tener el necesario reflejo a la hora de la determinación de la cuantía del premio.

Pérdidas y gastos sufridos por el salvador.- En relación con el derecho del salvador a ser compensado por los gastos, daños y pérdida de beneficios sufridos con ocasión de la ejecución de un servicio de salvamen-

1. Cfr. KENNEDY, op. cit., pag. 470.

2. "A master who commands a ship like the "Tagus" incurs very great responsibility when he takes upon himself to employ his ship - laden with passengers and mails - in any service than that in which she is engaged .."
Cfr. "THE MARTIN LUTHER" (1857) Swab. 287.

"There was considerable risk of responsibility. The steam vessel was on a service requiring dispatch ..."
Cfr. "THE EVELL GROVE" (1835) 3 Hagg. 209, 225, 226.

to, debe puntualizarse¹:

a) El Tribunal debe tener en cuenta, al fijar la cuantía de un premio por salvamento, el importe de los daños, gastos y pérdida de beneficios ocasionados con motivo de la ejecución de aquel servicio.

b) Lo anterior no significa que el Tribunal, necesariamente, deba fijar una cantidad que cubra todas las cantidades anteriores.

c) Por el contrario, un servicio de salvamento insignificante o una propiedad salvada de escaso valor, no sería justo que soportasen una indemnización de alta cuantía, para así cubrir las cantidades anteriores².

d) De todos modos, si la actuación meritoria desarrollada por los salvadores durante un servicio de

1. Las conclusiones se han obtenido del análisis de las Sentencias dictadas en los siguientes casos: "THE SUNISIDE" (1883) 8 P.D. 137; "THE DE BAY" (1883) 8 App. Cass. 559, P.C. y "THE CITY OF CHESTER" (1884) 9 P.D. 182, C.A.

2. Frecuentemente se cita el caso del "THE ERATO" (1888) 13 P.D. 163, en donde los daños ocasionados a los salvadores, con motivo de la ejecución del servicio de salvamento, ascendieron a la cantidad de £ 4.700, mientras que el valor total de la propiedad salvada no superaba la cantidad de £ 3.750.

salvamento les ocasiona pérdidas materiales de entidad y, por otra parte, el valor de la propiedad salvada es suficientemente amplio, el Tribunal deberá fijar una cantidad a favor del salvador que le remunere no sólo por su conducta, destreza, habilidad y riesgo corrido, sino también por los daños, gastos y pérdidas sufridos durante la asistencia¹, evitando, en todo caso, las posibles duplicidades en que pudieran incurrirse al valorar los distintos conceptos, lo que en determinadas ocasiones aconseja fijar separadamente las distintas cuantías².

Determinación de la remuneración en virtud de acuerdo.-

Hay dos tipos de acuerdo en torno al salvamento. Uno de ellos hace referencia al que estipulan entre sí

1. En el caso "THE JUPITER" (Shipp. Gaz. W.S. August, 9, 1901) se acreditaron unas pérdidas y gastos para el salvador de £ 2.157. El valor de la propiedad salvada ascendía a £ 54.900. El premio fué de £ 9.550, incluyendo la satisfacción de los gastos y pérdidas expresados en primer lugar.

2. Cfr. "THE SUNNISIDE" (1883) 8 P.D. 143. Sir James Hannen fijó por separado, de una parte £ 100 en concepto de pérdidas de beneficios con ocasión de las reparaciones a efectuar y, de otra, £ 200 atribuidas al mismo salvador en concepto de premio por salvamento. En el mismo sentido, Cfr. "THE WILHELM TELL" (1892) P. 337.

los salvadores para distribuir la remuneración por salvamento. El otro, hace referencia a aquellos en los cuales el salvador y el salvado acuerdan la cuantía que debe ser pagada como premio por la operación de asistencia marítima realizada.

Un acuerdo de salvamento, o contrato de salvamento, es un convenio que permite la determinación del montante del premio en un momento posterior a la finalización del salvamento por medio de la actuación de un árbitro, o bien contempla el acuerdo de voluntades - asistente y asistido - sobre el montante del premio¹.

1. Cfr. KENNEDY, op. cit., pag. 291.

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT.-

Ya en 1938, el Juez Lord Roche¹ afirmaba: "... en estos días en que está vigente el Lloyd's Form, un enorme número de salvamentos se resuelven por acuerdo entre las partes interesadas".

Existe un amplio número de acuerdos, pactos o contratos sobre salvamento. sin embargo, ninguno tiene la indudable resonancia que ha alcanzado el formulario emitido por la Lloyd's, que conocemos por el "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement". De modo muy expresivo se pronuncia, en este mismo sentido, Lord Donaldson, afianzando esta línea de pensamientos a favor de la eficacia y prestigio del contrato de salvamento emitido por Lloyd's of London².

Como nota histórica resulta interesante decir que en 1890 se pergeñó un tipo de contrato para regular ciertas clases de salvamento. Después de distintas revi-

1. Cfr. Admiralty Commissioners v. Valverda (1938) A.C. 173.

2. Cfr. The Right Honourable Lord Donaldson, Master of The Rolls, (Foreword to) DARLING, G.: "LOF 90 and The New Salvage Convention", London 1991.

siones y alteraciones, el primer modelo de contrato fué utilizado en 1892, y el 1 de enero de 1908 se publicaba el primer "Lloyd's Form", cuando el Comité del Lloyd's decidió que en el futuro debería haber un sólo tipo de contrato para regular estas operaciones.

De aquella fecha hasta hoy han tenido lugar nueve revisiones¹; las dos últimas han sido el resultado de la labor desarrollada por grupos de trabajo, tanto en un caso como en otro, siempre bajo la jefatura del Arbitro de Apelación del Lloyd's, actualizando así el formulario del contrato de salvamento.

El principio de "no cure, no pay" continúa básicamente inalterable² y, en las últimas revisiones³ se conservan intactos los principios tradicionales que impulsaron su expansión. Si bien, cada vez, son más profundas las modificaciones operadas para adaptar el

1. Las distintas ediciones han sido publicadas en 1908, 1924, 1926, 1950, 1953, 1967, 1972, 1980, 1990 y 1995

2. Cfr. DARLING, G. "A review of the new Lloyd's Open Form", London 1980, pag. 2.

3. "The words "No cure, no pay" are in many ways a shorthand way of expressing the common law principle that for a salvage award to be payable, success must be achieved". Cfr. DARLING, G. "LOF 90 and The New Salvage Convention", London 1991, pag. 24.

formulario vigente a las necesidades imperantes de la realidad social, siendo destacable la excepción al principio de "no cure, no pay"¹ y las reformas, en general, en consonancia con el recientemente aprobado Nuevo Convenio sobre Salvamento y que serán objeto de un posterior análisis más detenido.

El Juez Sheen - antiguo árbitro del Comité del Lloyd's, posteriormente designado árbitro de apelación y, finalmente, nombrado por el Lord Chancellor Juez de la "Admiralty Division" - nos recuerda la actualidad de los objetivos que, fijados setenta años antes, continúan en plena vigencia, bajo la mirada vigilante del Presidente del Lloyd's, y que son:

- El Lloyd's Form, al ser firmado, implica evitar retrasos en el comienzo de las operaciones de salvamento.
- Simplicidad en su mecanismo interno.
- Es un método más rápido que el sometimiento a los Tribunales.

1. "This is of particular interest because of the dramatic (although limited) exception made to the principle of "no cure, no pay": pioneered in LOF 80 and confirmed and adapted in the New Convention and (by incorporation) LOF 90".
Cfr. DARLING: "LOF 90" cit, p. VIII.

- No es caro

- Es un modo eficaz y satisfactorio para todos los interesados¹.

Hoy día, gracias a las últimas revisiones realizadas del Lloyd's Standard Form Of Salvage Agreement, cuyas características diferenciadoras són las de ser "unos documentos comerciales llenos de vida" por los logros alcanzados con las fórmulas que consagran, se obtiene:

a) Establecer una forma de contrato fácilmente inteligible y conocida por, no solo los salvadores, sino también por los propietarios de bienes o fortunas de mar y aseguradores.

b) Asegurar la emisión del consentimiento sin necesidad de dudas ni cavilaciones, lo que permite el inmediato conocimiento de las operaciones de salvamento en la medida en que todas las disputas se desplazan, con toda tranquilidad, a un momento posterior y una vez que se haya obtenido el éxito deseado.

1. SHEEN "Salvage Arbitrations", Vancouver 1979. Conferencia pronunciada en el "International maritime Law Seminar" que versaba sobre "Salvage & Tow", pag. 2

c) Suponer la constitución de un Tribunal con una actuación rápida y una enorme experiencia en aplicar principios, internacionalmente conocidos, de la Ley de Salvamento y que merece toda la confianza por el rigor y la eficacia de sus decisiones.

d) Finalmente, la firma del Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, lleva consigo la aceptación de un procedimiento que evita el embargo de la embarcación y del cargamento por medio de la prestación inmediata de fianza¹.

Para terminar, vamos a señalar que, el hecho de firmar un acuerdo o contrato de salvamento, ya sea el "L.O.F. 1990" ó cualquier otro tipo de acuerdo, no supone un impedimento para acudir ante los Tribunales de la Jurisdicción del Almirantazgo. Los Tribunales conservan un poder discrecional ya fijado, de acuerdo con lo establecido en el "Arbitration Act"², y los que se sientan dañados o lesionados por la resolución de un

1. Cfr. DARLING "Lloyd's Form of Salvage Agreement, past, present and future", Amsterdam 1981. Conferencia pronunciada en el Seminario "Salvage, General Average and Marine Insurance", pag. 5.

2. ARBITRATION ACT, 1970. H.M.S.D. (Her Majesty's Stationery Office edition). London.

arbitro pueden válidamente recurrir ante los Tribunales. En la actualidad la materia está regulada por lo dispuesto en la "Arbitration Act 1979"¹, y conviene tener en cuenta a estos efectos el caso "THE NEMA"² en que se establece una doctrina interpretativa restrictiva respecto de la admisibilidad de los recursos susceptibles de ser interpuestos contra los laudos arbitrales.

El acuerdo puede ser anulado por alguno de los siguientes motivos:

- por estar viciado de fraude,
- por haber sido los salvadores inducidos a firmar en virtud de una relación equivocada o un ocultamiento de la realidad,
- por falta de equidad en los términos del contrato,
- en último lugar, por voluntad de las partes.

1. ARBITRATION ACT 1979, s.1 H.M.S.O. London.

2. Cfr. Pioneer Shipping Ltd. v. B.T.P. Tioxide Ltd. (THE NEMA) (1982) ACT. 724.

ORDENAMIENTO JURIDICO ESPAÑOL



Reviste tanta importancia el instituto de la remuneración, dentro del salvamento, que constituye el común denominador innegable en toda actuación de asistencia marítima. Su estímulo es tan poderoso¹ que en la práctica marítima actual se acepta como realidad indiscutida que sin la esperanza de obtención de remuneración alguna no llegarían a emprenderse todas las operaciones de salvamento necesarias o al menos, de producirse éstas,

1. Profundamente enraizada en el salvamento marítimo, tal como ha quedado acreditado a lo largo de la dilatada evolución histórica de la institución, está la idea de la compensación de carácter económico, en relación directa con los resultados obtenidos en el rescate de bienes que se encontrasen en peligro en la mar, (según un principio de estricta equidad), y así ha sido expuesto con minuciosidad en el capítulo referente a los Antecedentes Históricos. (Cfr. Capítulo I de este estudio).

lo serían en una proporción considerablemente menor¹.

Y es que se acepta en la actualidad que el salvamento de vidas humanas en peligro constituye un apartado diferente al estar, normalmente, motivado por su loable interés humanitario en el rescate, ajeno a

1. Avala la aseveración contenida en el aserto anterior la consideración sobre el hecho de que uno de los principales factores desencadenantes del largo proceso que la culminaría en la aprobación en Londres (abril de 1989) del texto del Nuevo Convenio Internacional sobre Salvamento (Cfr. Anexo nº 7 que reproduce el contenido del mismo) fué precisamente la reflexión sobre el accidente sufrido en 1978 por el buque-tanque "AMOCO CADIZ" (Cfr. "Amoco Cadiz"(1984) 2 Lloyd's Rep. 303) el análisis de las interminables actuaciones que le precedieron, en toda su complejidad y, por supuesto, los gravísimos efectos de contaminación y los importantes daños ocasionados a terceros; todo lo cual puso de manifiesto, en primer lugar, la insuficiencia de la regulación legal vigente que, con aplicación estricta del principio "no cure - no pay" (Cfr. Capítulo II, apartado referente al resultado útil) denegaba el otorgamiento de un premio final si no se obtuviese resultado útil, lo que determinaba que "de facto" no se emprendiesen operaciones de salvamento sin garantías de resarcimiento económico, con independencia de los perjuicios que pudieran derivarse de la falta de asistencia, máxime si se asumían graves responsabilidades en el desarrollo de la misma.

Y, en segundo lugar y consecuentemente, la necesidad de elaborar una nueva normativa que, mediante la promesa de percepción segura de alguna compensación económica, al menos en algunos casos de salvamento con escasa o nula esperanza de obtención de resultado útil y sin embargo gravemente amenazantes para el medio ambiente, estimulase a los posibles salvadores para que emprendiesen el esperado salvamento.

Cfr. FERRARINI "Il progetto del CMI (1981) di Convenzione Internazionale sul salvataggio", Annali della Facoltà di Giurisprudenza di Genova 1980-81, 1-2 401 y ss.;

BERLINGIERI, F. "Le projet d'une nouvelle convention sur l'assistance et les sauvetages d'épaves maritime", Diritto Marittimo, 1988, 1; CMI Documentation, Montreal 1981.

todo tipo de lucro¹.

No obstante lo cual, no debemos ignorar que en la realización de las operaciones de salvamento está presente un legítimo afán, dignísimo de ser alentado, de obtener un premio por aquellas actuaciones; en ello, hay razones de protección a los intereses privados junto a razones de defensa de intereses públicos. Así lo comprendió el legislador otorgando garantía y certeza a las comentadas pretensiones y, en el mismo sentido, lo ha

1. Al ser el salvamento una institución con un desarrollo tan amplio en el tiempo, no deben efectuarse afirmaciones generales sin que, con el debido rigor histórico, se realicen las oportunas matizaciones. Por lo respecta al salvamento de vidas humanas sería oportuno recordar no sólo la frecuencia con que se ha cometido pillaje con ocasión de los naufragios, sino también la enorme facilidad con que los salvadores olvidaban las obligaciones elementales de prestar la ayuda necesaria a las personas en peligro con ocasión de aquellos mismos accidentes; hasta el punto que resulta elocuente citar la intervención de la Iglesia que, en el Concilio de Roma, año de 1078, tuvo que adoptar la decisión de obligar, bajo pena de excomunión, a prestar auxilio a los náufragos, tratando así de paliar la gravedad de la situación existente.

Cfr. PARDESSUS, "Collection de lois maritimes", cit, vol. I, pags. 137, 226 y ss.

Cfr. Artº. 9 Convenio de 1910 (Anex. nº 1)

Artºs. 10 y 14 Ley 60/1962 (Anex. nº 3).

interpretado con notable acierto la Jurisprudencia¹.

1. "Se trata de la aplicación de unas normas que tienen por finalidad favorecer o propiciar el auxilio o ayuda que los barcos deben prestarse en el mar, en situación de peligro, bajo un estímulo económico para el barco y la tripulación que contribuya a evitar o disminuir las consecuencias del siniestro ..." Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de diciembre de 1988. (R. Arz. 9722/88).

"... pues no es la simple compensación de estos conceptos (valor del buque salvado, etc.) lo que en tales casos se ha de procurar, sino el fomento o estímulo para la asunción del riesgo evidente de esta clase de servicios, como reiteradamente toma en consideración esta Sala - por ejemplo en sus Sentencias de 25 de mayo de 1973 (R. Arz. 2190), 16 de abril de 1974 (R. Arz. 1888), 16 de mayo y 31 de mayo de 1978 (R. Arz. 2057 y 2696) - para graduar el importe de la recompensa ..."

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929).

ELEMENTOS INTEGRANTES DE LA REMUNERACION

Refiriendose al contenido de los derechos económicos atribuibles al salvador que hubiese obtenido resultado útil, nuestro Ordenamiento Jurídico distingue dos conceptos diferentes y, sin embargo, íntimamente unidos, pues ambos integran el de remuneración. De la lectura del contenido del artículo 7 de la L.A.S.¹ se desprende indirectamente que la citada remuneración está nucleada por dos realidades bien distintas: de una parte, por el reembolso de gastos efectuados e indem-

1. Cfr. artículo 7 de la Ley 60/1962. Cfr. Anexo nº 3.

nización de perjuicios sufridos por el salvador¹, y de la otra, por un beneficio o recompensa a repartir entre el armador, la tripulación y, a veces, también otras personas que se conoce, según la propia terminología

1. No necesariamente debe comprender la remuneración la doble realidad antes indicada, y así ocurre, por ejemplo, cuando en el desarrollo de la operación de asistencia marítima no han quedado acreditados ni gastos efectuados ni tampoco perjuicios sufridos. En este caso se identifican remuneración y premio. Así lo ha entendido el Tribunal Marítimo Central cuando afirmaba que: "... no habiéndose acreditado gastos a deducir de la cantidad global antes expresada, ésta constituye a su vez el premio del salvamento ..."

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 6 de mayo de 1969.

Pero, por otra parte, si los perjuicios acreditados en la prestación de los auxilios excediesen del valor de los bienes salvados y, debido a la limitación existente en el artículo 2 de la L.A.S. ("la suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas"), en ese caso, habría que excluir la idea de premio, conforme al artículo 7 de la L.A.S. (pues el premio resultaría ser la diferencia entre la cantidad total fijada como remuneración y el importe de gastos y perjuicios). Este supuesto si bien no ocurre con frecuencia, tampoco resulta inédito.

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 18 de marzo de 1969.

En relación con este mismo tema resulta muy interesante la interpretación jurisprudencial efectuada y la solución equitativa que se otorga. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 23 de febrero de 1982 y Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 1985. (R. Arz. 452) Asistencia prestada por el Destructor de la Armada "GRAVINA" al buque pesquero "PACO VAZQUEZ".

legal, como "premio"¹.

1. En acertada interpretación de las disposiciones legales vigentes precisa el Tribunal Supremo la dual distinción ya aludida, con ocasión de confirmar una Sentencia de la Audiencia Nacional que: "señala como remuneración de dicho salvamento a cargo del armador del buque asistido la suma de 100 millones de pesetas, de las que se deducirán previamente en concepto de gastos de indemnización por daños y perjuicios, 255.500 pesetas a favor del pesquero "CASAMUJÑA"; 200.000 pesetas a favor del remolcador "REMOLCANOSA CINCO"; 158.136 pesetas a favor del buque-tanque "CAMPOO" y 465.000 pesetas para el equipo de hombres-ranas de referencia. El resto de la cuantía de 98.921.364 ptas. se distribuirá correspondiendo al armador del buque "CASAMUJÑA" la tercera parte del 70% del expresado premio líquido ..." Asistencia prestada al buque "SOTA ARANZAZU".

Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 16 de marzo de 1984. Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1986. (R. Arz. 8102).

Igualmente procede distinguir entre "premio", destinado a remunerar un servicio de salvamento, y "precio", contraprestación económica de un simple servicio de remolque. Distinción efectuada con precisión por parte de la Jurisprudencia. Cfr. Asistencia prestada al buque "ESTRIBELA" por el buque "SIEMPRE ARCHANDA". Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de julio 1979. (R. Arz. 3042).

En el mismo sentido, Cfr. Asistencia prestada al buque "MONTEVEO" por el buque "UZTARGUI". Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1979. (R. Arz. 4438).

DETERMINACION DE LA REMUNERACION POR ACUERDO ENTRE
LAS PARTES.

La determinación del importe de la remuneración, una vez finalizadas las operaciones de salvamento, constituye el supuesto que con más frecuencia se realiza en la práctica marítima. Y triple es la vía por la que se puede llegar a aquella conformación: por acuerdo entre las partes interesadas, mediante el sometimiento a la decisión de equidad de un tercero (arbitraje), y finalmente acudiendo ante la jurisdicción competente, conforme a derecho.

Una vez que el servicio de auxilio haya concluído el acuerdo celebrado entre los interesados para determinar la cuantía de la remuneración tiene un fundamento legal evidente¹ y debe necesariamente incluir a todas

1. Conviene advertir que cuando el artículo 6 de la L.A.S. establece que "para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre ambas partes ...", no prefija, como algunos han intentado colegir, que la celebración del pacto tenga lugar con carácter previo a la realización de la operación de salvamento. Esta versión la creemos basada en un error interpretativo que queda descalificada por pretender sentar una distinción donde el legislador no ha querido distinguir.

las partes interesadas, para que el vínculo obligatorio a todas ellas alcance¹. En este sentido, a veces se ha incurrido en el olvido de la tripulación del buque asistente, a pesar de que goza de un indudable interés directo y que debidamente representada puede válidamente ostentar la doble legitimación "ad processum" y "ad causam"; lo que ha motivado diversos pronunciamientos de la Jurisprudencia, que ha corregido las referidas omisiones².

Es significativa la confianza del legislador en la recíproca conformidad expresada por las partes, por los evidentes aspectos positivos que incorpora, hasta el punto que prevé especialmente que: "terminado el plazo previsto en el artículo, anterior el Juez marítimo convocará una reunión de los interesados en la que, bajo su

1. La celebración de un acuerdo no impide su revisión modificativa o anulatoria por parte del Tribunal Marítimo Central, siempre a salvo los recursos ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

2. "La dotación del buque salvador es elemento integrante y fundamental de la parte asistente y de la que no puede prescindirse para que produzca efecto el convenio interpartes", pues "la legitimación de la tripulación del buque que prestó la asistencia como titular de un derecho o interés directo y propio que le atribuye titularidad bastante para formar parte del litis consorcio activo y como tal comprensible dentro del principio de cualidad de partes (Artículo 6 Ley 60/1962)".

Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 9 de octubre de 1981.

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1984. (R. Arz. 1045).

presidencia, tratará de que lleguen a un acuerdo, levantándose acta de la misma"¹.

En el mismo sentido en el R. L.A.S. se desarrolla más explícitamente la anterior idea cuando se dispone que: "si se llegase a un acuerdo entre los interesados, el Juez Marítimo procederá inmediatamente a la ejecución de lo acordado"².

En todo caso si se hubiese llegado al acuerdo interpartes sin la intervención del Juzgado Marítimo, deberá éste, tan pronto tenga noticias de ello, dar por terminadas las actuaciones, comunicándolo en este sentido al Tribunal Marítimo Central³.

El carácter prioritario con que se alude en la

1. Cfr. artículo 43 L.A.S. anexo nº 3.

Gran eficacia tiene en la práctica la comúnmente conocida en el lenguaje forense especializado como "reunión conciliatoria del artículo 43", pues con esta finalidad fué pensada por el legislador, y con frecuencia conduce con celeridad, gratuidad y fortuna al acuerdo sobre la determinación de la remuneración.

Cfr. Pronunciamiento sobre el contenido de este artículo 43 y sobre los trámites previstos para la consecución del acuerdo interpartes, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1976. (R. Arz.,. 4216).

2. Cfr. artículo 44 R.L.A.S. anexo nº. 4.

3. Cfr. artículo 51 R.L.A.S. Anexo nº. 4.

L.A.S. a la autonomía de la voluntad de las partes y la consecuente subsidiariedad de la actuación del Tribunal Marítimo Central conforma el orden de prelación que ha querido adoptar el legislador y que, al mismo tiempo, seguiremos en nuestro estudio para así analizar los modos de determinación de la remuneración¹.

Otra de las formas de determinación de la remuneración por acuerdo entre las partes, consiste en su fijación preventiva al formalizar el contrato de salvamento. Algunos autores señalan las ventajas de esta modalidad, gracias a lo cual se evitan las incertidumbres que lleva aparejada su cuantificación en un momento posterior a la prestación de los auxilios requeridos².

1. "Para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre las partes y, en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central". El contenido del párrafo transcrito corresponde al párrafo primero del artículo 6 de la L.A.S. que, a su vez, reproduce el artículo 6 del Convenio Internacional de Bruselas de 1910, en que se afirma: "el importe de la remuneración se fijará por lo convenido entre las partes y, en su defecto, por el Juez". Cfr. artículo 6 L.A.S., anexo nº. 3. Cfr. Convenio Internacional, 1910, anexo nº. 1.

2. Cfr. GARCIA LUENGO, op. cit., p. 134, que a su vez sigue la opinión anteriormente expresada por Lord Chorley en su obra "Shipping law" también citada, p. 396.

A modo de ejemplo recordemos la Resolución del Tribunal Marítimo Central en la que se decía que: "antes de comenzar el servicio, los patronos de ambos buques convinieron que la cuantía global de la remuneración fuese de 150.000 pesetas ..." Asistencia prestada al pesquero "NUEVO MORUNO" por el "BON MAR". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 9 de marzo de 1968.

Sin embargo otros destacan lo desaconsejada que está en el ámbito marítimo, tanto para asistentes como para asistidos, la fórmula analizada que además de los peligros de infra o sobrevaloración que lleva inherentes al desconocerse por anticipado el ulterior desarrollo de los acontecimientos, puede igualmente propiciar abusos contractuales¹.

La L.A.S. prevé expresamente los supuestos de impugnación en caso de que la remuneración haya sido fijada con carácter previo, siempre que concurra alguno de los requisitos estipulados, evidenciando la fundada desconfianza del legislador sobre los acuerdos formulados anticipadamente a la ejecución del salvamento, y permitiendo consecuentemente un amplio margen de revi-

1. Al efecto, cfr. RUIZ SORQA, op. cit. p. 136.

Abundando en esta misma idea, debe apreciarse, por su elocuencia, el cambio introducido en el Formulario de Contrato de Salvamento de Lloyd's, desde su edición de 1980 (LOF 80) en que ha desaparecido el espacio que figuraba en blanco en las ediciones anteriores, reservado para fijar anticipadamente la cuantía del premio y que, a partir de entonces se defiere a su determinación, siempre posterior, mediante arbitraje.

sión¹.

PROCEDIMIENTO ARBITRAL.

En nuestro Ordenamiento Jurídico se reconoce igualmente la posibilidad de que la remuneración sea fijada por medio de un acuerdo entre las partes en el que decidan someterse a un procedimiento arbitral².

En la práctica marítima goza de un gran predicamento el sistema de arbitraje, por las indudables ventajas que ofrece, buena prueba de lo cual nos lo aporta la considerable proporción de casos en los que las partes deciden dirimir sus diferentes pretensiones en torno al

1. Cfr. Artículo 8 de la L.A.S. Anexo nº. 3.

En el mismo sentido, cfr. artículo 7 del Convenio Internacional sobre Salvamentos de 1910, anexo nº. 1.

Con mayor brevedad, aunque no con menor suerte, regula el Convenio Internacional sobre Salvamentos, firmado en Londres en 1989, en su artículo 7, la cuestión referente a la impugnación de los contratos, tal como tendremos ocasión de analizar posteriormente.

2. La validez del pacto de sometimiento a arbitraje para la de terminación del premio por salvamento, no sólo encuentra su fundamento implícito en lo dispuesto en el artículo 6 de la L.A.S. cuando proclama la prioridad de la autonomía de la voluntad de las partes, sino que además se reconoce explícitamente en el artículo 51 del R.L.A.S. cuando se afirma: "de igual forma procederá si convienen en someterse a un arbitraje".
Cfr. Artículo 6 L.A.S., anexo 3, y artículo 51 R.L.A.S., anexo 4.

premio por salvamento, mediante el sometimiento a una resolución arbitral¹.

La iniciación por los interesados en una asistencia marítima del procedimiento regulado en la L.A.S. de sometimiento a la actuación del Juzgado Marítimo, y posteriormente del Tribunal Marítimo Central, no impide que estas partes, voluntariamente, decidan acudir al sistema de arbitraje, lo que naturalmente modificará el curso de los acontecimientos de conformidad con lo

1. Las afirmaciones anteriores, absolutamente válidas en la práctica marítima internacional, cabe matizarlas respecto de la práctica marítima española en que no se acude con tanta frecuencia al sistema arbitral, debido, entre otras razones, a los beneficios que entraña el sistema vigente, regulado en la L.A.S. de Juzgados Marítimos y de Tribunal Marítimo Central.

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1991. (R. Arz. 3899).

previsto en las disposiciones vigentes¹.

DETERMINACION LEGAL DE LA REMUNERACION.

El artículo 6 de la L.A.S. establece que en defecto de convenio entre las partes, se estará "a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central", a efecto de fijación

1. Con motivo de la asistencia prestada al buque de bandera danesa "KARSTEN SIF" por distintas embarcaciones concertadas cuando aquél se encontraba varado en la playa de Langosteira, Finisterre, se puso en conocimiento del Juzgado Marítimo de El Ferrol que instruyó el correspondiente expediente, exigiendo la constitución de la oportuna fianza; sin embargo, con posterioridad se le hizo saber que "las partes convinieron en someter sus diferencias a un arbitraje que se celebraría ante el Comité de Lloyd's ..."

El Tribunal Marítimo Central, fundandose en que: "desprendiendose, a sensu contrario, del artículo 8 de la Ley 60/62, de 24 de diciembre que, cuando entre las partes intervinientes en una operación de auxilio o salvamento se estipula válidamente una convención que rija sus derechos y obligaciones, tal convención debe respetarse y surtir todos sus efectos, sin intervención de este Tribunal Marítimo Central, a menos que medie petición expresa de alguna de las partes intervinientes, y ello con la finalidad primordial de comprobar si concurre alguna circunstancia motivadora de la modificación del pacto que en el referido precepto se señala". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 12 de noviembre de 1974, Expediente nº. 8/74, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

En el mismo sentido acaeció con respecto a la asistencia prestada a la motonave de bandera griega "MARIA K". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982, expediente 70/79, instruido por el Juzgado Marítimo de Palma de Mallorca.

del importe de la remuneración¹.

Al quedar deferida la determinación de la remuneración al Tribunal Marítimo Central, no es éste libre para apreciar ó no los factores concurrentes en una operación de salvamento que estime conveniente², sino que es la propia L.A.S. la que se encarga en el artículo 9³ de especificar las circunstancias que necesariamente habrán de ser tenidas en cuenta para así llegar a adoptar una cuantificación de la remuneración que sea consecuente

1. "La Resolución del Tribunal Marítimo Central, dada la competencia técnica de sus miembros componentes y la objetividad e imparcialidad de los mismos, ha de gozar de la presunción iuris tantum de legalidad y acierto en la valoración efectuada ..." Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 1990. (R. Arz. 53). En el mismo sentido cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1991 (R. Arz. 3899).

En el Título II, Capítulo I de la L.A.S. (Cfr. artículos 31 a 34 L.A.S., anexo nº. 3) y en el Capítulo II del R.E.L.A.S. (artículos 5 a 10 L.A.S., anexo nº. 4) se regula la constitución y funcionamiento del Tribunal Marítimo Central.

2. "En la perspectiva que se está examinando, es oportuno indicar que los criterios que manejan ambas normas (artículos 9 y 16 de la L.A.S.), lejos de otorgar a la Autoridad encargada de la decisión un amplio margen discrecional, lo restringen enormemente al sentar pautas que no sólo deben ser atendidas sino también motivadas".

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de mayo de 1983 (R. Arz. 2922).

3. Cfr. artículo 9 de la L.A.S., anexo nº. 3.

con una apreciación racional de aquellas¹.

Interpretando los preceptos reguladores aplicables para la fijación de la remuneración el Tribunal Supremo ha tenido constantes ocasiones de manifestarse, sentando los criterios que deben ser tenidos en cuenta².

1. "Con una apreciación racional de los hechos o circunstancias concurrentes en el caso enjuiciado que, previa valoración de las mismas, le permitan fijar la remuneración equitativa en congruencia con las circunstancias dichas y por aplicación de los criterios estimativos que se consideren aplicables". Asistencia marítima prestada al buque-tanque "URQUIOLA". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de enero de 1982. (R. Arz. 347). Criterio igualmente manifestado con ocasión de la asistencia marítima prestada al buque "MYRDOMA B".

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de noviembre de 1979. (R. Arz. 3795).

2. "No puede olvidarse que el artículo 2 de la Ley 62/60 regula la remuneración por el auxilio o salvamento en atención al resultado útil que se haya conseguido en virtud de la ayuda, con la única limitación que no exceda del valor de las cosas salvadas, más la fijación de tal indemnización se hace conforme a normas de equidad (art.º 2 de la Ley) y para su fijación ocupa el segundo plano (art.º 9 b) el valor de lo salvado, puesto que en primer lugar se ha de valorar según el apartado b) del citado artículo 9 el resultado obtenido, los esfuerzos y los méritos de los que hayan prestado el socorro, el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros y por su dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador, tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y de otra clase que hayan corrido los salvadores y el valor del material expuesto por ellos, y por tanto, dadas las circunstancias concurrentes referentes al estado de la mar, al haber quedado el "MARTIN VILLANO" a la deriva con fuerte escora, al tiempo que duró la operación de asistencia y que el barco salvador regresaba con el producto de la pesca retrasando su llegada a puerto, la indemnización establecida ha de ser calificada como ponderada y equitativa y por tanto ha de ser mantenida". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de diciembre de 1988. (R. Arz. 9722).

Por lo que se refiere especialmente a la cuantía del premio es notable la frecuente insistencia con que se debate por parte de la Doctrina de los Autores, en los foros de estudio y se inquiere por los interesados con ánimo de saber, con carácter previo, la cuantía a la que pueda ascender el premio. Sin embargo, no cabe predecir, con carácter abstracto, fórmulas que aseguren el montante de los premios obtenibles en las asistencias marítimas. Tan sólo el examen ponderado de la relación circunstanciada de los factores concurrentes en cada caso concreto determina una cuantía exacta del premio justo merecido en el servicio específico de que se trate.

El análisis de los pronunciamientos en los que se fija la cuantificación concreta pone de manifiesto que no hay regla fija y que la cuantía del premio recorre toda la escala de valores en dependencia directa y única

de cada asistencia marítima en especial¹.

1. La relación que exponemos a continuación evidencia lo anteriormente manifestado. La referencia a la cuantificación del premio, en términos comparativos, siempre se efectúa expresándose en tantos por ciento del valor salvado:

- 0,25% Con independencia del resarcimiento de los perjuicios ocasionados, el premio otorgado al buque-tanque "CAMPORROJO" por haber prestado "socorro potencial" al pesquero "FELIX VILLAR" ascendió a una cantidad (26.092,95 ptas.) equivalente al 0,25% del valor de lo salvado.
- 1,27% cuantía del premio otorgado al remolcador "DUENDE" por la asistencia prestada al buque de bandera danesa "BIRTE STEEN". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de junio de 1982. (R. Arz. 4790).
- 5.70% otorgado en la asistencia del buque pesquero "NUEVO MAR HERMOSO". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 23 de septiembre de 1980. Expediente 297/78, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.
- 10% El Tribunal Supremo cuantifica el premio en la proporción anteriormente expresada, aumentando la valoración efectuada por el Tribunal Marítimo Central. Salvamento del "LOFE BURPINOVIC" Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1990. (R. Arz. 10505).
- 15% otorgado al buque asistente en el auxilio prestado al buque pesquero "LOBO". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 12 de junio de 1984. Expediente nº. 393/82. Juzgado Marítimo de El Ferrol.
- 18% otorgado al buque "MONTE IXCULIN" por el salvamento del "GRUNDUM KANSAS". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929).
- 20% otorgado al buque de bandera soviética "MORZHOVETS" por el salvamento prestado al buque "MYRDOMA B". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de noviembre de 1979. (R. Arz. 3795).
- 23% remuneración otorgada en el salvamento del buque "EL MANSOUR DAHBI". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982. Expediente 152/81. Juzgado Marítimo de Málaga.
- 34% conferido con ocasión del salvamento de la embarcación deportiva "BETI BAT TRES". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 12 de junio de 1981. Expediente 512/80. Instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.
- 66% otorgado con ocasión del salvamento del buque pesquero "CHOCO MARU". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 19 de enero de 1982. Expediente 2781. Juzgado Marítimo de Las Palmas
- 80% El Tribunal Supremo, en este supuesto, disminuyó a la cuantía

El paso siguiente consistirá en analizar las circunstancias que preceptivamente señala la L.A.S. como base de la remuneración.

El resultado obtenido.

El resultado útil producido en una operación de salvamento, que supone el beneficio efectivo para el buque asistido, mediante la eliminación o al menos la atenuación del peligro, gracias a la prestación del debido auxilio "da derecho, conforme al artículo 2 de la Ley, a una remuneración equitativa"¹.

(continúa de nota anterior)

anteriormente señalada el premio que el Tribunal Marítimo Central había fijado en el 100% del valor de lo salvado. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de enero de 1982. Repertorio 347.

- 93% Salvamento del yate "PEN FALH" Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 3 de febrero de 1983. Expediente 284/82. Juzgado Marítimo de Bilbao.
- 100% cuantía del premio otorgado con ocasión del salvamento prestado al yate "VERIC". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 26 de septiembre de 1978. Expediente nº. 239/77 instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1984. (R. Arz. 1045).

Interpretando la Ley de 24 de diciembre de 1962, reguladora de los Salvamentos Marítimo, la Jurisprudencia ha matizado que: "corresponde al Tribunal Marítimo Central fijar la proporción en que la correspondiente remuneración debe repartirse entre los buques salvadores ... según las respectivas circunstancias que concurran en dicho salvamento y tomando principalmente para ello el resultado obtenido ..."¹.

Analizado con anterioridad en este mismo estudio, tanto el concepto como la naturaleza jurídica, características y requisitos del resultado útil obtenido al final de una operación de asistencia marítima, queremos resaltar ahora su condición de elemento clave que ostenta a la hora de cuantificar las compensaciones económicas; con razón se afirma que constituye "la pauta o principio orientador del señalamiento de indemnizaciones en materia de salvamentos marítimos el resultado útil obtenido y sobre el cual han de aplicarse los módulos o criterios estimativos señalados en el artículo 9º; ésto es, valoración adecuada de las circunstancias concurrentes como forma racional de lograr una remuneración

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de abril de 1979. (R. Arz. 1588).

proporcionada o adecuada"¹.

De ahí que el artículo 2 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 regule la institución del premio desde el punto de vista de la equidad en relación con el resultado útil que se haya obtenido a consecuencia de la ayuda prestada².

En sentido contrario, la ausencia de resultado útil, conforme a lo dispuesto en la normativa vigente que examinamos, niega el derecho a la remuneración³.

1. Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1974 (R. Arz. 4933).

2. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 23 de febrero de 1982, confirmada en apelación por el Tribunal Supremo en virtud de Sentencia de 19 de enero de 1985. (R. Arz. 452).

3. El artículo 2, párrafo 2º. de la L.A.S. determina que: "no se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultados útiles". Cfr. Anexo nº. 3.

"Del resultado de las actuaciones ... es claro que la ayuda prestada al buque "MAY ROSE" el día 31 de diciembre de 1969 por el remolcador de la Marina Española "RA-1" y el carguero "ASTRO", no produjo utilidad alguna a la nave auxiliada ... dejando al "MAY ROSE" recuperarse por sí mismo, ... negando, por tanto, el derecho a remuneración alguna por la carencia de resultado útil". Cfr. Sentencia de 19 de mayo de 1978 de la entonces Sala Cuarta del Tribunal Supremo, confirmatoria de la Resolución del Tribunal Marítimo Central.

Esfuerzos y méritos de los auxiliadores.

Muy distintas formas pueden revestir las manifestaciones en las que los conceptos de "méritos y esfuerzos", empleados por el legislador, se concretan. La doctrina ha enumerado, por vía deductiva, sus expresiones más frecuentes sin finalidad excluyente pues en modo alguno supone relación de *númerus clausus*. Así, por esfuerzo se entiende la resistencia física de los auxiliadores considerada en su intensidad y duración a través del trabajo y operaciones que se han realizado para la obtención del éxito del salvamento; igualmente, el empleo de medios costosos cuando éstos son necesarios para lograr el fin perseguido. Por mérito se pueden considerar aquellas actividades o medidas adoptadas por el salvador, que impliquen un espíritu de sacrificio y abnegación, una celeridad en la prestación de los servicios, habilidad y técnica desplegadas, así como desinterés ante sus propios intereses. En definitiva se trata de valorar tanto la competencia demostrada, la perfección de los medios empleados en la operación, y la difi-

cultad y complejidad de las operaciones realizadas¹.

La descripción de las formulaciones concretas recogidas en las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central y en las Sentencias de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo adquiere frecuentemente una gran fuerza expresiva².

La Jurisprudencia ha tenido en cuenta al valorar los esfuerzos y méritos de los auxiliadores que éstos son conceptos que se plasman en relación a la dificultad específica existente para rescatar a los bienes del

1. Con acierto sintetiza el Prof. García Luengo las opiniones de prestigiosos autores sobre el tema aludido.
Cfr. GARCIA LUENGO, op.cit. pag. 191.

En el mismo sentido cfr. RUIZ SOROA, op. cit. pag. 141.

2. "Otro de los elementos de juicio a tener en cuenta, según el mismo artículo 9º, es el de "los esfuerzos y méritos de los que hayan prestado el socorro" y, si bien en lo que afecta a las vidas humanas, tanto el buque holandés "HOEGH ALLETTE" como el español "RUMPIDO", cooperaron a su salvación es lo cierto que, como ya se apuntara en la fundamentación precedente, fué tras el fallido intento del "RUMPIDO", debido al arte y decisión de la tripulación del "PEARES" como la operación de rescate tuvo feliz término, arribando a puerto sin dificultades el buque "AQUILINA".

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de octubre de 1970. (R. Arz. 4735).

peligro que les acecha¹.

Y tantos otros supuestos en los que queda patente la riqueza y multiplicidad de la realidad marítima en sus manifestaciones del peligro, lo que determina la subsecuente actividad desplegada para combatirlo².

1. "La rotura de los cables del remolque fué debida a las adversas condiciones de tiempo y de la mar excepcionales y no previsibles, y que pudieron causar la pérdida del buque remolcado que fué evitada por el remolcador, que con grave riesgo se abarló al "AGMAR" sufriendo por ello averías en el costado de estribor, y permitiendo a uno de sus tripulantes, que era buceador, lanzarse a la mar y arriar las anclas de dicho buque que quedó fondeado y pudo posteriormente seguir remolcado hasta el puerto de Pasajes. Sin perjuicio de que al tripulante del remolcador D. ... al contribuir excepcionalmente a la salvación del buque ingles ... se le adjudicara la cantidad de ...".Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de enero de 1987. (R. Arz. 1981).

2. "Aparte el peligro que corrían tanto el buque auxiliado como los auxiliares, la serie de actividades desarrolladas por éstos, así: combatir el fuego para que no alcanzara al "CAMPORRUBIO", proyectar agua y espumógeno contra la popa de éste y las tuberías de combustible próximas, rastrear las aguas para facilitar la movilidad de los remolcadores de mayor porte, recoger la dotación del referido buque para trasladarla a lugar seguro, desatracar y alejar el buque del pantalán mediante tirones y con rotura de amarras y demás impedimentos que lo unían al pantalán, etc." Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 14 de junio de 1991.

De gran interés resulta la descripción de los servicios excepcionales prestados por los auxiliares en el salvamento del buque "NURIA". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 28 de junio de 1982. Expediente 362/81. Juzgado Marítimo de Huelva. También merece ser citado a estos efectos el salvamento del buque "MILANOS".Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 30 de mayo de 1978. Sentencia de la Audiencia Nacional de 20 de julio de 1989. Y Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 1991. (R. Arz. 2069).

Y en la misma línea, citamos el salvamento del buque de bandera libanesa "SAN MIGUEL". Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1973. (R. Arz. 2996).

El peligro corrido por los salvadores.

Queremos enfatizar que la concurrencia de este factor no es imprescindible para poder apreciar la existencia de salvamento, conforme a la normativa vigente, pues no es éste un elemento esencial del concepto legal del mismo¹, lo que no obsta a que sea preceptivamente valorado, caso de concurrir, pues su presencia ha de influir en la justa cuantificación del premio remunerativo de la asistencia.

La razón de su inclusión entre los elementos a ponderar encuentra su fundamento en el principio de equidad, pues no deben ser pasados por alto los riesgos

1. De ningún modo podemos compartir la interpretación efectuada por la Jurisprudencia del Tribunal Supremo cuando, indebidamente, exige la presencia de este factor del "peligro que afecta a los salvadores" para estimar la existencia de salvamento. En su momento, cuando con anterioridad analizamos el concepto del "peligro" hicimos hincapié en esta misma cuestión; no obstante, volvemos a sacar el tema a colación pues la confusión del Alto Tribunal no sólo desvirtúa el requerimiento legal, sino que además deniega el calificativo de salvamento a verdaderas operaciones de asistencia marítima, que lo son, conforme a una correcta hermenéutica de las disposiciones vigentes, impidiendo de ese modo la posibilidad de acogerse al amparo que la L.A.S. ofrece a los salvadores para obtener una remuneración justa conforme a derecho. No olvidemos que la situación de "peligro" es el presupuesto de hecho que la L.A.S. exige objetivamente para poder estimar la existencia de salvamento, pero referida exclusivamente al buque asistido. Si el peligro afectase también al buque asistente, habrá de tenerse en cuenta esta circunstancia para valorar la participación de éste, pero sin que suponga, en el último supuesto, factor constitutivo del salvamento.

excepcionales sufridos por el salvador en el desarrollo de la operación de auxilio.

Ajenos a la tentación de formulaciones generales en este terreno, dada la inagotable diversidad, así como la novedad con que el peligro puede presentarse en cada caso concreto, cabe sin embargo recurrir al examen de supuestos significativos.

Cuando por ejemplo el incendio que afecta al buque auxiliado alcanza grandes proporciones, afecta naturalmente al buque auxiliador. Así queda palpable en el relato de hechos acaecidos con ocasión del salvamento prestado al buque-tanque "CAMPORRUBIO"¹.

1. "Y, en el caso enjuiciado, la situación de peligro o de riesgo es incuestionable, puesto que el buque auxiliado se encontraba atracado por babor en la plataforma "B" del pantalán de la refinería "Gibraltar", en la bahía de Algeciras, tomando un cargamento de gasóleo "A", cuando se produjeron sendas explosiones en los buques-tanques "PETROGEN ONE" y "CAMPONAVIA", también atracados a dicho pantalán, en sus plataformas "B" y "C" respectivamente, quedando convertidos dichos buques en dos imponentes bolas de fuego, al tiempo que quedan destruídas también todas las instalaciones existentes en aquél brazo del pantalán, cuya superficie y la del agua que lo baña, queda cubierta por combustible en llamas, ante lo cual, parte de la tripulación del propio buque huyó despavorida hacia el extremo del brazo del pantalán, por resultar peligrosísima la permanencia a bordo, que también era insoportable por las excesivas temperaturas y el denso humo que invadía el buque, tan próximo al incendio, aparte de que continuaban produciéndose más explosiones ..."

En este teatro de operaciones es fácilmente colegible el enorme grado de peligro soportado por los buques que participaron de forma

En el mismo sentido que el anterior, si bien las proporciones del incendio eran sensiblemente inferiores, queda probado que el buque "CAP BISTI" cuando accede a la ría de Ares, momento en que el remolcador "SERTOSA XXII" inicia su actuación, se encontraba incendiado y en una situación de evidente peligro, que afectaba directamente al citado buque auxiliador¹

En el salvamento del buque "MILANOS", debido a las difícilísimas condiciones de mar y viento (según califi-

(continúa de nota anterior)

material y directa ("GUIMAR", "SERTOSA XVI" y "LA LINEA", según la calificación efectuada por el Tribunal cuya Sentencia citamos) en la operación de salvamento. Asistencia marítima prestada al buquetanque "CAMPORRUBIO".

Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 14 de junio de 1991. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de mayo de 1988. Expediente 211/85, instruido por el Juzgado Marítimo de Cadiz.

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 25 de septiembre de 1987. Expediente 366/85, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

De gran fuerza descriptiva goza la narración efectuada con motivo de la asistencia prestada al buque "NURIA", cuando se afirma: "una vez recogidos por el buque "J.J. SISTER" todos los tripulantes del "NURIA", quedó el pesquero "BESUGO" próximo al buque siniestrado cuyo incendio aumentaba, con grandes explosiones. Cuando el fuego remitió algo, el segundo patrón y dos tripulantes del "BESUGO", utilizando un bote del buque incendiado que estaba a la deriva lograron pasar al "NURIA" y, pese al peligro que ello representaba le dieron remolque, hasta las veintidós horas en que soltaron el remolque por aumentar el humo y el fuego ..."

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 28 de junio de 1982. Expediente 362/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Huelva y posteriormente por el de Cádiz.

cación obrante las condiciones meteorológicas, en cuanto al viento, SW de 15 nudos rolando a NW de 25 nudos al paso de un frente frío, con rachas posteriores de 30 a 40 nudos, y la mar gruesa, con intervalos de muy gruesa, así consta al folio 38 del expediente) queda acreditada la situación de peligro, según las propias declaraciones del Capitán del buque asistido, la que afectó de modo directo a los auxiliadores que llevaron a cabo la asistencia marítima¹.

En el rescate del buque-tanque "CAMPAZAS", la descripción de las operaciones realizadas por los salvadores, pone de manifiesto que el peligro que éstos sufrieron llegó hasta el punto de soportar un gravísimo riesgo de hundimiento².

1. Cfr. Asistencia marítima prestada la buque "MILANOS". Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 1991. (R. Arz. 2069).
Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 30 de mayo de 1978.

2. "Que atendida la situación de peligro cierto e inminente de perderse en que se encontraba el buque-tanque "CAMPAZAS" los días 27 y 28 de febrero de 1981 al quedar varado sobre fondo arenoso pero con roca pequeña, con un claro riesgo de perforación del casco por un asentamiento más prolongado en dicho fondo, teniendo en cuenta que las condiciones de mar y viento fueron empeorando progresivamente - circunstancia reconocida por los capitanes de los dos buques de Campsa involucrados -, siendo causa de la rotura continua de cabos de remolque, habiéndose precisado los esfuerzos prolongados y conjuntos de cinco remolcadores y de un buque-tanque, sumando así una potencia de motores considerable, para lograr el resultado útil conseguido con todo éxito, no sin que en el transcurso de la lucha recogida en autos corrieran un gravísimo riesgo de hundirse varios de los buques asistentes ..."

Para resaltar la idea de la sorprendente variedad con que el peligro acecha en los salvamentos, podemos recordar la asistencia del buque "KANALA", que sufrió un incendio a bordo de grandes proporciones con sucesivas explosiones, y mucha humareda, por lo que sus tripulantes tuvieron que refugiarse en el castillo de proa; pero al ser muy difíciles las condiciones de mar y viento, que impedían la aproximación de otros buques, tuvieron de ser rescatados por dos helicópteros de la Armada, que evacuaron a los tripulantes y en cuya actuación sufrieron directamente el grave riesgo de las condiciones meteorológicas y el peligro evidente del incendio, de las explosiones y de la humareda¹.

Tiempo empleado.

No es éste un concepto unívoco por lo que no puede pretenderse que sólo comprenda en su definición la mera extensión cronológica del servicio prestado; en efecto,

1. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984. Expediente 61/83, del Juzgado Marítimo de Cádiz.

hay una primera acepción general de este factor, según la cual podría definirse como el período temporal que el asistente ha invertido en la realización de una operación de salvamento; sin embargo, el cómputo del mero transcurso del tiempo debe ser conjugado con otros elementos, como por ejemplo la rapidez con que los auxilios han comenzado a ser prestados, en cuanto que esa celeridad contribuya a lograr lo antes posible la seguridad del asistido, objetivo primordial al que todos los auxilios deben atender con carácter prioritario¹.

La cuantificación del tiempo invertido importa a la hora de efectuar la determinación de la remuneración, y, en términos generales, la amplitud de su duración incidirá de manera directamente proporcional en el montante de la retribución merecida².

1. Cfr. FARÍÑAS, "Nueva Ley ..." cit., pags. 58 y ss
MENENDEZ, "El contrato de remolque" cit., pag. 120.
GARCIA LUENGO, op. cit, pags. 197 y ss.

2. De ahí que en las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central quede constancia, según se desprenda del expediente instruido por el Juzgado Marítimo competente, de la duración del servicio. En el salvamento del pesquero "CANERO" intervinieron dos buques de la Armada, el Algibe "AA-06" y el Patrullero "ATREVIDA", protagonizando diferentes actuaciones e invirtiendo tiempos muy distintos, y así se hace constar que: "el buque-algibe había invertido 58 horas en la prestación de la asistencia y 24 horas el patrullero ...".
Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 12 de junio de 1981. Expediente 15/81, Juzgado Marítimo de Las Palmas.

Para efectuar el cómputo del tiempo empleado, hay dos opciones contrapuestas: la primera, según la cual se ha de tener en cuenta todo el tiempo transcurrido desde que el asistente se hace a la mar, o se desvía de su ruta para acudir en demanda del buque en peligro, hasta la terminación de la operación; y la segunda, que consideraría exclusivamente el tiempo que el auxiliador estuviese en las proximidades del buque en peligro prestandole la asistencia¹.

La Jurisprudencia, en la misma línea que la doctrina más generalizada estima que habrá de computarse el tiempo total de la duración del auxilio, ésto es el invertido desde el punto de partida hasta que sean ter-

1. En la asistencia el buque pesquero "ULISES LLORCA" por el de su igual clase "SONIA" quedaron de manifiesto las dos interpretaciones para el cómputo del tiempo antes mencionadas, la primera fórmula defendida por el Armador del buque asistente, y la segunda fórmula pretendida por la entidad aseguradora del buque asistido. La Resolución del Tribunal Marítimo Central se decanta por la primera de las opciones. Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 2 de diciembre de 1982. Expediente 531/80, Juzgado Marítimo de El Ferrol.

En el mismo sentido cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 22 de abril de 1982 con motivo de la asistencia prestada al buque "ALDEBARAN" por el "PUNTA TORRE".

minadas las operaciones de auxilio¹.

Por ello se adopta por parte del Tribunal Marítimo Central una encomiable meticulosidad en sus resoluciones al recoger todos los datos necesarios para la ulterior determinación del aspecto analizado, conjugando no sólo la duración sino el resto de circunstancias concurrentes a que hemos hecho alusión².

1. Cfr. Resultando 1º. y Resultando 2º. de la Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984, expediente 55/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria con motivo de la asistencia marítima prestada al buque pesquero "AIRIÑOS" por el buque patrullero de la Armada "TAGO MAGO" y los buques pesqueros "AMOR" y "CANTON PEQUEÑO".

En la asistencia del buque "XEITOSO", sirve para la fijación del lucro cesante del buque asistente "CARAVEL" las horas que dicho pesquero empleó en acudir en auxilio del buque siniestrado así como la diferencia de horas habida entre la navegación que realizó remolcando al "XEITOSO" desde el punto de siniestro hasta el puerto de Las Palmas y las que hubiere empleado en navegación libre. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 18 de noviembre de 1988.

2. "Que el buque-tanque "CAMPAZAS" varó el 26 de febrero de 1981 a las 15,00 horas en situación de latitud 41º 11' norte y longitud 01º 39' este, a unas 3,6 millas alrumbó 250 verdadero de la luz verde de la bocana del puerto de Villanueva y Geltrú ... llegando ambos remolcadores a las proximidades del "CAMPAZAS" a las 02,50 horas del día 27 de febrero ..."
Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982. Expediente 99/81. Juzgado Marítimo de Barcelona.

Igualmente, "que el buque carguero "KANALA" cuando se encontraba en situación 36º 02' norte y 06º 35' oeste el día 10 de enero de 1983 sufrió un incendio de grandes proporciones a bordo ... por lo que sobre las 22.00 horas emitió llamada general de socorro, siendo escuchada por varios buques que no pudieron prestarle auxilio a pesar de encontrarse en sus inmediaciones, debido a las malas condiciones meteorológicas; sin embargo, el remolcador de bandera holandesa "TRIUMPH" que se encontraba fondeado en la bahía de Algeciras, al oír la llamada de socorro del "KANALA", sobre las

Gastos, daños y perjuicios sufridos.- Descartadas las críticas que acusan al legislador de inducir a la confusión por la equívoca dicción legal empleada al tratar las cuestiones referentes a los "gastos, daños y perjuicios" sufridos por los salvadores¹, y sin perjuicio de reconocer lo poco afortunada que resulta la distinta formulación que se utiliza en los diversos preceptos que regulan los anteriores criterios², nos pronunciamos por una vía de solución basada en una interpretación integradora³, en vez de la meramente declarativa, para así dirimir la aparente antinomia planteada.

(continúa de nota anterior)

05.00 horas del día 11, zarpó inmediatamente en su demanda, llegando a sus proximidades sobre las 07.10 horas del mismo día ... entre las 0.40 y las 08.15 horas y con muchas dificultades se consiguió tender un remolque iniciando la navegación hacia Cádiz. Sobre las 14,15 horas llegaron dos helicópteros de la Armada que evacuaron a los tripulantes ... Que hacia las 22.15 horas fondearon ambos buques en la entrada del puerto de Cádiz, ... y las 11.30 horas del día 12 la Autoridad de Marina dió permiso de entrada, atracando en el puerto a las 13,50 horas". Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 29 de febrero de 1984. Expediente 61/83. Juzgado Marítimo de Cádiz.

1. El artº. 9 de la L.A.S. sólo tiene en cuenta dos de los conceptos, cuando establece que: "La remuneración se fijará por el Tribunal Marítimo Central, según las circunstancias, tomando por base: a) En primer término, ... los gastos y daños sufridos ..."

2. Cfr. Artículos 7 y 9 de la L.A.S. (Apéndice 3).

3. Cfr. Sentencia del Tribunal Constitucional de 4 de junio de 1990. (B.O.E. nº 160, de 5 de julio de 1990).

El artículo 9 de la L.A.S. se refiere exclusivamente a los "gastos y daños sufridos" cuando señala las circunstancias que hay que tomar como base para la determinación de la remuneración. Sin embargo, de ningún modo estaría justificada una interpretación estricta, basada en el tenor literal del precepto aludido, pues necesariamente hay que complementar su contenido con lo dispuesto en el artículo 7 de la L.A.S. que, en una enumeración más exacta, se refiere no sólo a "los gastos y los daños", sino también a "los perjuicios". Visión esta última que queda reafirmada por el correspondiente desarrollo reglamentario, cuando en el artículo 26 R.L.A.S. se afirma que "en el expediente se aportarán cuantos datos tiendan a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de los gastos, daños y perjuicios sufridos con ocasión del servicio prestado"¹.

Pretendemos, a partir de la aclaración efectuada, analizar en primer lugar los conceptos de cada una de las tres figuras referidas, así como la de sus manifestaciones más significativas para, en segundo lugar, exa-

1. Cfr. Artículos 7 y 9 de la L.A.S. (Apendice 3) y 26 del R.L.A.S. (Apendice 4).

minar los requisitos exigidos para que los gastos, los daños y los perjuicios puedan ser estimados.

Por gastos entendemos los desembolsos efectuados y las cantidades invertidas por los salvadores, o por terceros, con ocasión de la prestación de los auxilios y con el fin de obtener el pretendido éxito en la operación o de coadyuvar al mantenimiento de la situación lograda¹.

Ejemplos significativos de gastos quedan reflejados, entre otros, en el salvamento del buque de bandera griega "ANNA" en que participaron el remolcador "REMOLCANOSA CINCO" y los pesqueros "MARIA TERESA", "CITA EN LA MAR", "GELUCHO DOS", "ARROGANTE" y "SEGUNDO SANTA

1. No podemos prestar nuestro consentimiento con una versión que sostiene que los "gastos" sólo pueden ser efectuados por el salvador, pues con ello está afianzando una visión del salvamento muy estricta y apartada de la realidad pues las asistencias no siempre finalizan con el feliz arribo del buque siniestrado a puerto sino que aún requieren, como consecuencia inevitable de las mismas, la ejecución de muy distintas operaciones, como la Jurisprudencia recoge en un trasunto fiel de la realidad marítima. Así ocurre, por ejemplo, y entre otros muchos citables, con los gastos ocasionados por los trabajos de achique efectuados en el buque auxiliado "MARIA K", una vez atracado en puerto, por parte de los dragaminas "TAJO", "EBRO", "GENIL" y "ODIEL", que no habían participado en las operaciones de salvamento.

Cfr. Resolución del Tribunal Marítimo Central, de 17 de febrero de 1982. Asistencia marítima prestada al buque "MARIA K". Expediente nº 70/79, instruido por el Juzgado Marítimo de Palma de Mallorca.

ROSA". Dado que los representantes del buque asistido no quisieron hacerse cargo del mismo ni de su cargamento, fué necesario, una vez sofocado el incendio y oportunamente fondeado, que "los pesqueros continuaran vigilando y custodiando al "ANNA" bajo las órdenes directas del Ayudante de Marina ..." Esta vigilancia "se realizó por turnos establecidos entre los tripulantes de los pesqueros desde el día 8 de enero al 29 de junio ..., continuó con personas ajenas a las tripulaciones ... desde el 30 de junio hasta el 10 de agosto ... y finalmente desde el 11 de agosto hasta el 17 de septiembre en que quedó levantado el embargo decretado"¹.

Con motivo de la custodia del "ANNA" "se ocasionaron además, desde el 24 de febrero hasta el 17 de septiembre, otros gastos acreditados en autos a favor de la Ayudantía de Marina de Corcubión por siniestros de materiales y aparatos de señalización nocturna y su mantenimiento y gastos telefónicos, todo ello con relación al buque y, en cuanto a la carga, los ocasionados por la descarga de la colza dañada y también los ocasionados por los "trabajos de los hombres-rana, la embarcación

1.Cfr. Resultando 4 y resultando 10, R. Tribunal Marítimo Central 2 de diciembre de 1982. Expediente 30/81, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

para hacer posible la recuperación del ancla y de la cadena, así como los derechos portuarios"¹.

Entre "los gastos acreditados figuran los relativos al importe de los honorarios devengados por el perito que valoró la carga"².

A veces los gastos ocasionados por la vigilancia del buque auxiliado han sido considerados improcedentes por los afectados, constituyendo motivo de desacuerdo respecto de las actuaciones del Juzgado Instructor. Así finalizado el salvamento del buque "CAP BISTI" y decretado el embargo del mismo y al no tener éste tripulación a bordo ni haber comparecido persona alguna con titularidad bastante para ser depositaria, el Juzgado convino con el Armador de los buques auxiliares la vigilancia del buque asistido. La citada vigilancia, desde la fecha del dictado de la providencia de embargo hasta la adjudicación del buque en pública subasta, fué considerada necesaria por las razones antecitadas, y los gastos ocasionados fueron reputados como gastos deriva-

1. Cfr. Resultando 11, R. Tribunal Marítimo Central, de 2 de diciembre 1982, cit.

2. Cfr. Resultando 12, R. Tribunal Marítimo Central, de 2 de diciembre de 1982, cit.

dos de la asistencia¹.

No obstante, no parecen indemnizables aquellos gastos que resulten directamente compensados por otros conceptos. Así en el salvamento del buque-tanque "CAMPAZAS" el Tribunal entiende que "los gastos cuyo abono solicita la entidad armadora de los remolcadores "MONTABER" y "MONTSENY" consistentes en los salarios de los tripulantes, pluses de salida a la mar, horas extras, seguridad social y seguros de accidentes, comida de los tripulantes, devengos de tripulación de relevo, combustible empleado y otros conceptos incidentales no deben estimarse por quedar absorbidos en la parte de la remuneración correspondiente a los armadores de dichos remolcadores en concepto de premio, el cual se justifica no sólo por los esfuerzos realizados por las dotaciones, sino además por la aportación de los elementos materiales y humanos que integran la unidad marítima salvadora².

1. Cfr. Salvamento del "CAP BISTI". R. Tribunal Marítimo Central de 15 de septiembre de 1987. Exped. 366/85 instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

2. Cfr. Salvamento del buque-tanque "CAMPAZAS". Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982. Expediente 99/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

Los daños, en la práctica marítima, suelen comprender no sólo las averías sufridas por los buques auxiliares, con motivo de la ejecución de las operaciones de salvamento, sino también la depreciación, inutilización y pérdida de materiales utilizados en la prestación de los auxilios.

Ejemplo de daños, por razón de efectos y material inutilizado y consumido en el salvamento del pesquero "CHOCO MARU", por parte del buque de la Armada "NAU TILUS", fueron los que allí se especifican¹.

Fueron reputados daños los relativos a reparación de los desperfectos sufridos durante el salvamento, cuya ejecución resultó difícil y laboriosa, hasta el punto que uno de los buques auxiliares, el "CAMPOMIÑO" al romperse el cabo de remolque del que tiraba, se quedó atravesado al mar y al viento, abalanzándose contra otro de los buques auxiliares el "MONTABER" que no pudo evitar sufrir el consecuente abordaje. Igualmente, la

1. Cfr. Salvamento del buque pesquero "CHOCO MARU". Resolución del Tribunal Marítimo Central de 19 de enero de 1982. Expediente 27/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas. En el Resultando 3º se hace constar que el material inutilizado o consumido fué el de "cuatro mangueras de 1,5", una manguera de la aspiración de la motobomba, tres mudas de ropa de agua, tres uniformes de faena de marinería, treinta latas de espuma mecánica, noventa litros de gasolina, cuatro litros de aceite 2T ..."

pérdida de material de inmersión, la de los cables de remolque con sus grilletes correspondientes, así como la puesta a punto de los aparatos de navegación averiados por la inundación padecida por otro de los buques auxiliares el "A. GAUDI" que, durante la ejecución de las operaciones de salvamento sufrió una fuerte escora, estando a punto de hundirse¹.

Por "perjuicios", en la práctica marítima, se entienden los relativos a las pérdidas experimentadas por los salvadores en la explotación del buque asistente, con motivo del servicio prestado.

Así aparece acreditada la pérdida de una jornada de extracción de arena sufrida por el buque "LA MILAGROSA" con motivo del salvamento efectuado al yate "ASA" que, encallado en una zona rocosa, debió ser previamente reflotado y posteriormente remolcado hasta un lugar seguro².

1. Cfr. Salvamento del buque-tanque "CAMPAZAS". Resolución del Tribunal Marítimo Central de 17 de febrero de 1982, cit. (Considerando 4º).

2. Cfr. Salvamento del yate "ASA". Resolución del Tribunal Marítimo Central de 19 de enero de 1982. Expediente 520/80, instruido por el Juzgado Marítimo de Cartagena.

Los perjuicios por pérdida de días de pesca comprenden, según el Tribunal Supremo, los empleados en la ejecución de la operación de salvamento, así como los debidos al período de inactividad por estancia en varadero, a resultas de aquella misma operación de asistencia¹.

En el lucro cesante analizado en el párrafo anterior también han de quedar incluidas las horas que el pesquero auxiliador emplee en acudir en demanda del buque siniestrado, si al recibir las llamadas de socorro se encontrase dedicado a las faenas de pesca². Criterio igualmente mantenido por el Tribunal Supremo³.

También será reputada como lucro cesante la diferencia de horas existente entre la navegación libre y la navegación más lenta en ejecución de remolque; así se afirma por la Audiencia Nacional que deberá ser tenida

1. Cfr. Salvamento del "GRAN MARINELA". S.T.S. de 13 de enero de 1990 (R. Arz. 53/90).

2. Cfr. Salvamento del "XEITOSO". Sentencia de la Audiencia Nacional de 18 de noviembre de 1988. (R². Contencioso-Administrativo número 45.212).

3. Cfr. Salvamento del "ORINOCO", S.T.S. de 5 de junio de 1974, (R. Arz. 2605/74).

en cuenta "la diferencia de horas existente entre la navegación efectuada por el buque pesquero "CARAVEL" cuando remolcaba al "XEITOSO", con las que hubiere empleado en navegación libre"¹.

El cálculo concreto del valor del día de pesca, unidad a que nos hemos referido anteriormente, queda expresado cuando se afirma que: "a la vista de la certificación de entradas y salidas del puerto de Las Palmas de Gran Canaria del pesquero "ALVAREZ ENTRENA SEXTO", expedida por el despacho de buques de la Comandancia de Marina correspondiente, operante al folio ... y de las certificaciones de venta de pescado obrantes al folio ..., resulta un importe total de la venta capturada y vendida de ... ptas., para lo cual se invirtieron sesenta y tres días, ó mil quinientas doce horas de pesca, lo que arroja un promedio de ... pesetas la hora y un total de ... pesetas en concepto de pérdida de pesca no capturada durante las setenta y cinco horas que duró el servicio prestado, incluyendo el regreso al caladero,

1. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 18 de noviembre de 1988, cit.

conceptos aceptados por las dos partes interesadas"¹.

Además de los requisitos específicos ya analizados, los gastos, los daños y los perjuicios han de reunir unas exigencias genéricas pues ninguno de ellos constituye una figura autónoma en el salvamento marítimo, sino que son elementos a incluir en la cuantía de la remuneración y, por tanto, deben también cumplimentar los requerimientos a ésta impuestos. En este sentido son exigibles los mandatos contenidos en el artº 2 de la L.A.S. cuando especifica que "no se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultados útiles" y que "la suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas"².

En cuanto elementos integrantes de la remuneración, y para que pueda obtenerse su resarcimiento, ha de acreditarse que los gastos, los daños o los perjuicios

1. Cfr. Salvamento del "MAR MERVILLE". Resultando 5, Resolución del T.M.C. de 28 de octubre de 1981, expediente 180/80, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas.

2. Con el fin de evitar reiteraciones sobre lo expuesto, no queremos insistir en el análisis del "resultado útil" y del "valor de las cosas salvadas", requerimientos examinados, entre otros, en el pronunciamiento del Tribunal Marítimo Central, en el supuesto del salvamento del yate "PARDIELLA". Cfr. Resolución del T.M.C. de 18 de abril de 1983. Expediente 8/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Vigo.

son reales en su existencia y en su cuantía y, además, que la probanza efectuada testimonie la fehaciencia de aquellos de modo inexcusable. No vacila la Jurisprudencia del Tribunal Supremo al dirimir los litigios concernientes a pretensiones remuneratorias, en rechazar cualquier reclamación que no reúna los requisitos anteriores. Y así afirma que "al exigir la indemnización de perjuicios, por naturaleza de la institución y por la reiterada doctrina de este Alto Tribunal en numerosas sentencias de sus Salas, que la declaración de los mismos necesita la acreditación de su realidad, sin que la misma pueda estribar en especulaciones sobre ganancias y pérdidas contingentes o dudosas, carácter éste que palmariamente reviste la supuesta depreciación incluida en la cuenta de gastos cuestionada ... poniéndose de manifiesto que ésta no se ajusta al Ordenamiento Jurídico en tal aspecto, en el que por ende no puede prevalecer"¹. Fundamento que permite al Tribunal Marí-

1. Cfr. Salvamento del "ROSA MARTINEZ BOTANA".

Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1966. (R. Arz. 3418/66).

timo Central manifestarse en el mismo sentido¹.

Queda por examinar la relación causal. No en vano especifica el artº 26 de R.L.A.S. que los gastos, daños y perjuicios han de ser sufridos con ocasión de la prestación de un servicio de auxilio o salvamento. A sensu contrario, habrán de ser desestimados aquellos si no se logra la existencia de la relación causa-efecto entre el hecho del salvamento (productor de daños, gastos y perjuicios) y la realidad de éstos mismos.

Ilustra la anterior exposición el Tribunal Supremo cuando rechaza la pretensión esgrimida por la Sociedad armadora del buque asistente "pues no se explica la conexión que pudiera guardar con el socorro prestado la pérdida o destrucción de tales enseres, ni se expresa

1. Cfr. Salvamento del pesquero "REVELLIN" que fué asistido y remolcado por el buque "URDIAIN" hasta el puerto de Castletown (Irlanda). El Tribunal Marítimo Central, valorando con el margen de su apreciación discrecional de las pruebas aportadas, a la hora de estimar los perjuicios ocasionados por la utilización de 1500 m. de cable en el remolque al buque siniestrado, afirma que: "aparecen contradicciones entre las manifestaciones de los patronos y tripulantes relativas a la pertenencia de los elementos utilizados en el remolque". Cfr. Resolución del T.M.C. de 18 de abril de 1983. Expediente 133/82 instruido por el Juzgado Marítimo de Vigo.

razón alguna para incluir aquellos en la cuenta"¹.

La relación causal ha de ser valorada con detenimiento para que no queden indebidamente amparados gastos o daños, aparentemente derivados del salvamento y, sin embargo, imputables a dolo o culpa de los auxiliadores².

Con respecto a las alegaciones que a veces se formulan, impugnando las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central denunciando así presuntas arbitrariedades en la apreciación de las pruebas aportadas para justifi-

1. Encomiable meticulosidad se evidencia en el actuar del Tribunal Supremo cuando procede a analizar el nexo causal de los gastos pretendidamente ocasionados con motivo del salvamento prestado al pesquero "FELIX VILLAR" por parte del buque-tanque "CAMPORROJO", que limitó su actuación asistencial a la prestación de un socorro potencial, y se afirma que "en cambio ofrece notoria consistencia la impugnación que hace el punto final de la demanda de haber englobado, sin la menor justificación, en la cuenta general de gastos, las 1000 ptas. de una mesa y las 305 ptas. de un lavabo, que la CAMPSA, en su reclamación inicial, relacionó en los gastos de auxilio del "CAMPORROJO", pues no se explica la conexión que pudiera guardar con el socorro, la pérdida o destrucción de tales enseres, ni se expresa razón alguna de incluir aquellos en la cuenta". Cfr. S.T.S. de 20 de mayo de 1968 (R. Arz. 2895/68).

2. Con motivo de la discusión surgida por la pretensión indemnizatoria esgrimida por el buque asistente de pérdida de un día de pesca debido al salvamento, y la antagónica negativa a abonarlo mantenida por el buque asistido, afirma el Tribunal Supremo que: "teniendo presente que al puerto de Bayona llegaron estos pesqueros a las 17 horas del día ..., a tiempo de poder hacerse a la mar aquella misma noche para la pesca de sardina, no es obstáculo el no haber podido repostar de fuel-oil, que habría podido conseguir avisando previamente por radio, al igual que hizo para comunicar su llegada". Cfr. Salvamento del buque "CANERO". S.T.S. de 10 de abril de 1967 (R. Arz. 1944/67).

car gastos, daños o perjuicios, habrá que acudir al examen de cada supuesto concreto; pero, en todo caso, procede recordar que la actuación del Tribunal Marítimo Central en esta materia deberá desenvolverse en el margen de discrecionalidad que, en la apreciación de las circunstancias y hechos concurrentes, le permita la normativa vigente sobre auxilios y salvamentos, y sin perjuicio de suscitar la revisión de sus pronunciamientos mediante la interpretación de los recursos susceptibles de planteamiento ante la Jurisdicción competente¹.

Después de lo cual queremos hacer alusión expresa a la invocación que nuestra Jurisprudencia efectúa respecto a los que considera fundamentos últimos por cuanto son los que, en definitiva, sustentan el resarcimiento de los gastos, de los daños y de los perjuicios. Sostiene el Tribunal Supremo que "el principio de indemnidad que sí es de aplicación general a todo supuesto de responsabilidad patrimonial derivada de daños y perjuicios sufridos en beneficio de un tercero, adquiere especial significación y relieve en los actos de asistencia marítima que, trascendiendo de su aspecto legal, tienen su

1. Resolución del T.M.C. de 25 de septiembre de 1987, expediente 366/85, en el salvamento del buque "CAP BISTI".

fundamento último en el generoso sentimiento de fraternidad que caracteriza a las gentes del mar y en cuya defensa debe evitarse la posible frustración que pudiera derivarse de una indemnización inferior a la realmente debida¹.

EL VALOR DE LOS BIENES SALVADOS.

Doble e importante cometido viene asignado por la L.A.S. al valor de las cosas salvadas. En primer lugar, la remuneración, en ningún caso, deberá superar la cuantía a la que ascienda el valor de los bienes salvados, convirtiéndose así en su límite máximo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2º de la

1. Salvamento del buque "ALTEA". Cfr. S.T.S. de 9 de abril de 1979. (R. Arz. 1578/79).

L.A.S.¹, para lo cual será necesaria una labor consistente en determinar qué bienes han sido finalmente rescatados del peligro y así poder atribuirles el verdadero valor de los mismos, constituyendo ésta la segunda de las funciones que le viene encomendada: servir de elemento para la determinación de la remuneración, en cumplimiento a lo preceptuado en el artículo 9º de la L.A.S.². Y es que, "el salvamento, figura jurídica de naturaleza muy peculiar, tiene por objeto favorecer el auxilio o ayuda que los barcos deben prestarse en el mar, en situaciones de peligro, bajo el incentivo de que el barco que contribuya a eliminar o disminuir las consecuencias del siniestro, obtiene un beneficio

1. El artículo 2, párrafo 3 de la L.A.S. establece: "La suma que debertá pagarse no podrá exceder en ningún caso del valor de las cosas salvadas".

En este sentido se manifiesta el T.M.C. cuando afirma que "la expresada remuneración ... no puede sobrepasar la antedicha cifra de ... ptas. asignada como valor contribuyente al yate salvado, dada la legal limitación de responsabilidad a la fortuna de mar, consagrada en derecho marítimo".

Cfr. R.T.M.C. de 26 de marzo de 1961. Expediente 451/78, instruído por el Juzgado Marítimo de Cartagena.

E igualmente el Tribunal Supremo: "el porcentaje equitativamente cuantificable del premio del salvamento, siempre se determina en función del "quantum" de lo salvado". Cfr. S.T.S. de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929/82).

2. El artículo 9º determina: "La remuneración se fijará por el Tribunal Marítimo Central según las circunstancias, tomando por base: ... b) en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas."

económico que viene determinado por el valor de las cosas salvadas ..."¹.

Por "cosas salvadas", y de acuerdo con lo fijado por el artículo 1º de la L.A.S., hemos de entender el conjunto de intereses salvados; a cuyo efecto se incluye en el comentado precepto una referencia expresa a los buques, a las cosas que se hallaren a bordo, a los fletes y al precio del pasaje². La Jurisprudencia se expresa en el mismo sentido y afirma que "la determinación de la masa deudora, por prescripción legal, ha de comprender todos los objetos salvados, con independencia de quién sea su propietario, en cuanto determinantes del llamado resultado útil³.

Con respecto a las fórmulas válidas para la valoración y a diferencia de lo estipulado en el Título Adi-

1. Salvamento del buque "PACO VAZQUEZ" por el destructor "GRAVINA". Cfr. S.T.S. de 19 de enero de 1985. (R. Arz. 452/85).

2. Artículo 1.- "El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima o aeronaves en la mar, que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje ..." Cfr. Apéndice 3.

Así se concretan por parte de la L.A.S., siguiendo las orientaciones del Convenio Internacional de Bruselas de 1910, la enumeración genérica de los posibles intereses salvados y que, por tanto, habrán de contribuir al pago de la remuneración.

3. Cfr. S.T.S. de 18 de enero de 1982. (R. Arz. 347/82).

cional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina de 1925¹ se opera una modificación importante en la regulación de este apartado, a partir de la promulgación, en 1962, de la vigente normativa contenida en la Ley de Auxilios y Salvamentos.

En efecto, en el artº 39 de la L.A.S. se afirma que: "lo salvado se valorará de conformidad con las partes y, de no conseguirse ésta, el Juez acordará su tasación mediante peritaje ..."² De lo que se desprende que, en el nuevo procedimiento se da cabida, con carácter prioritario a la hora de la valoración, a la concorde estimación de los interesados, para remitirse, con carácter subsecuente, al dictamen emitido mediante labor pericial.

1. En el artículo 18 del citado Título Adicional se fijaba el derecho a obtener un premio como consecuencia de la realización de una operación de salvamento; sin embargo, no se consignaban las bases para la determinación de aquél, lo que permitía una amplitud enorme, con la única limitación de un tope máximo que ascendía a la décima parte del valor total del buque salvado y de su cargamento. En todo caso conviene recordar que en el artículo 29, apartado c) de la antecitada disposición se encomendaba la tarea de valoración a los peritos.

Cfr. FERNANDEZ REPETO, J. "Comentarios a la Novísima Legislación sobre Abordajes, Naufragios, Salvamentos y Hallazgos", Cadiz 1926, pags. 66 y ss.

FARIÑAS: "Auxilios ..." cit., pags. 221 y ss.

2. Cfr. Artículo 39 de la L.A.S. Cfr. Apéndice 3.

El Reglamento de la L.A.S., en su artículo 39, desarrolla la idea anterior prescribiendo que: "se procederá a la valoración de lo salvado estándose, en primer lugar, a lo acordado por las partes comparecidas sobre este extremo, y si no compareciesen todas o no se llegase a un acuerdo, se procederá a la tasación de los efectos de que se trate mediante el oportuno peritaje a cuenta de la parte que solicite tal diligencia"¹.

No resulta infrecuente que sean las propias partes interesadas las que, en uso de la prerrogativa que legalmente les viene reconocida, convengan la determinación del valor del buque salvado. Numerosas resoluciones así lo dejan patente, afirmandose que: "comparecieron las partes interesadas que llegaron a convenir como valor contribuyente el de ... pesetas"²; y que: "procede fijar el valor contribuyente del buque salvado en ... pesetas, cifra en la que coinciden todas las

1. Cfr. Artículo 39 del R.L.A.S. Cfr. Apéndice 4.

2. Salvamento del yate "SOGNO ARABO". Cfr. R.T.M.C. de 28 de junio de 1982. Expediente 318/81, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

partes interesadas"¹; también que: "a efectos de determinar el valor del buque asistido se consignó la cifra de 360.000.000 de ptas. como valor del buque "JALON" y 289.218.077 ptas. como valor de su carga y flete, sumando un total de 649.218.077 pesetas, con cuya valoración se mostró conforme la representación del armador del remolcador "SERTOSA 18", sin que las demás partes personadas se opusieran a ello"².

En algunas ocasiones, las propias partes interesadas se valen de determinados criterios orientativos como, por ejemplo, el valor consignado en la póliza de seguros o en otros documentos. Así consta que: "a la vista de la póliza de seguros, se desprende que el valor del buque-tanque "CAMPAZAS" tiene un valor de 175 millones de pesetas, en tanto que del escrito del Director General de la CAMPSA se desprende que el valor de la carga de fuel-oil transportado, incluido el flete, era de 290.388.169 pesetas, lo que supone un valor contribuyente total para las cosas salvadas de 465.388.169 pese-

1. Salvamento del buque "ALDEBARAN". Cfr. R.T.M.C. de 22 de abril de 1982. Expediente 43/77, instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.

2. Salvamento del buque portacontenedores "JALON". Cfr. R. T.M.C. de 3 de noviembre de 1983. Expediente 368/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Cadiz.

tas, valor que han aceptado, sin excepción, todas las partes interesadas"¹.

En defecto de acuerdo de valoración suscrito por las partes, se tasará el valor mediante dictamen pericial. La Jurisprudencia recuerda, a estos efectos, que: "la ley se remite a una valoración de acuerdo con las partes y, en su defecto, a la práctica de un peritaje por la Administración española ..." y, es que: "la peritación oficialmente practicada ha de gozar de la presunción de imparcialidad y objetividad" y también que: "la valoración efectuada por la Inspección de Buques goza de la presunción de legalidad ..."².

La tasación pericial deberá acreditar el valor efectivo del bien salvado, referido al estado en que hubiese quedado después de la prestación de los auxilios. Así se afirma que: "el buque "VIGO" ha sido valorado pericialmente en el estado de avería en que quedó

1. Salvamento del buque "CAMPAZAS". Cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982. Expediente 99/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

2. Salvamento del buque de bandera danesa "GRUNDUM KANSAS", S.T.S. de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 982/82).

al terminar el siniestro en ... pesetas"¹; e igualmente, que: "el buque - en el estado en que se encontraba después de ser asistido, y una vez deducidas las cantidades estimadas para su reparación - ha sido valorado por el Ingeniero Inspector de Buques de la Provincia Marítima de La Coruña y Lugo en 8.000.000 de pesetas y el combustible transportado y que quedó a bordo, en 400.000 pesetas, habiéndose valorado la carga útil por el Catedrático de Estiba de la Escuela Náutica de La Coruña en 13.600.000 pesetas, por lo que el valor contribuyente total de los bienes asistidos alcanza la suma de 22 millones de pesetas"².

Si del buque se tratare, la fórmula a emplear consiste en "deducir, del valor del buque antes del accidente, las averías sufridas por éste o, lo que es lo mismo, el coste de las reparaciones precisas para reponerlo a su anterior estado ..."³.

1. Salvamento del "VIGO". Cfr. R. T.M.C. de 2 de diciembre de 1975. Expediente 184/85, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas.

2. Salvamento del buque "ANNA". Cfr. R. T.M.C. de 2 de diciembre de 1982, cit.

3. Salvamento del remolcador "GARGOS". Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de diciembre de 1988.

El Tribunal Supremo precisa que deberá acreditarse el "valor residual", cuando afirma que: "la tasación del pesquero afectado - artº 869 del C. de C. en relación con el artº 853 y 854, párrafos 2 y 7 -, estimando que ascendía a un importe de 20.660.000 ptas., valorando el importe de las averías experimentadas en el mismo - puente de navegación, alojamiento de popa, guardacalor de máquinas, accesorios de cubierta, camarata, instalación eléctrica, maquinaria de propulsión y frigorífica, así como botes y balsas en la cantidad de 5.075.000 ptas., determina un valor residual de 15.585.000 ptas. Al verificar la cuenta general de gastos se adicionó el valor de la pesca salvada que fué tasada en 308.990 ptas., y los demás elementos recuperados - dos balsas salvavidas con sus botellas de oxígeno y demás equipos de avituallamiento - en 95.445 ptas., lo que hace ascender el valor total a fines indemnizatorios a la cantidad de 15.892.445 pesetas"¹.

La aplicación de los principios anteriormente enunciados queda puesta de manifiesto, en referencia expresa a la carga, con ocasión del litigio planteado a partir del salvamento de un buque mercante que navegaba

1. Salvamento del buque "VILLA DE VERIN". Cfr. S.T.S. de 4 de julio de 1977. (R. Arz. 3468/77).

transportando un cargamento de sal, y las vicisitudes inherentes a la valoración del citado cargamento, en el estado en que se encontraba una vez finalizado el rescate, apreciando las diferencias existentes entre lo embarcado y lo que fué salvado y teniendo en cuenta las mermas habidas y el precio pagado en su lugar de origen. Se afirma en la decisión resolutoria que: "la carga transportada por el "MANUELA RIAL" en la ocasión de autos consistió en 725.000 kg. de sal triturada y 225.000 kg. de sal gruesa, valorados conjuntamente en 2.416.125 ptas. , referidas al lugar de origen, Torrevieja. Pero a consecuencia de las importantes averías sufridas por el buque se constató que del total de las toneladas embarcadas, sólo restaban 615.530 Kg., equivalentes al 62,83667 por ciento de la carga inicial dicha, con un valor de 1.518.212 ptas. lo que evidencia una merma de 334.470 kgs. correspondientes al 37,163 por ciento de la carga total embarcada"¹.

En caso de disparidad entre la valoración basada en informe pericial oficial al efecto y la sustentada en otros documentos en los que apareciesen referidos el

1. Salvamento del buque "MANUELA RIAL". Cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982. Expediente 442/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Vigo.

precio de compra-venta o el coste de las reparaciones, o bien el seguro contratado, prevalecerá el informe pericial sobre el resto. Y así se han manifestado los Tribunales cuando dirimiendo un supuesto idéntico se afirmaba: "respecto del valor que figura en la hoja de inscripción el buque, constituye el precio por el que fué vendido al actual propietario en escritura notarial del fecha ..., que al ser pactado entre comprador y vendedor, no tiene necesariamente que coincidir con el valor real del buque y sólo surte efecto entre las partes y no en relación a terceros, como son aquellos a quienes corresponde el premio por salvamento ..".." respecto del informe emitido por COMISMAR sobre las reparaciones, se limita a hacer una relación de las mismas, pero sin valorarlas ... y sin que conste cuál fué el coste real de las reparaciones, que pudo haberse aportado ...", " y, finalmente, el valor del seguro consignado no tiene que coincidir necesariamente con el valor real del buque, no teniendo otra función que la de servir de base para el cálculo de la prima y para determinar las prestaciones del asegurador"¹.

1. Salvamento del buque "GOIERRI". Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 30 de noviembre de 1990, confirmatoria del R. T.M.C. de 26 de octubre de 1987.

Semejante discordancia se ha vuelto a plantear en numerosas ocasiones, produciéndose igualmente la misma respuesta; así: "que el buque "KANALA" se hallaba asegurado en la sociedad Aurora Polar, consignándose su valor en 125.000.000 ptas. La Inspección de Buques Mercantes de Cádiz y Ceuta informa que, dadas las condiciones en las que se encontraba el buque tras el incendio sufrido e inundación subsiguiente de la cámara de máquinas, resulta muy probable que su destino sea el desguace, bajo cuya hipótesis estima que su valor actual es de 4.000.000 ptas." El Tribunal Marítimo Central acordó que la valoración fuese la basada en el informe pericial¹.

El dilema que pudieran plantear valoraciones distintas, provenientes a su vez de informes periciales antagónicos, ha obtenido solución jurisprudencial adecuada, resolviéndose que: "lo pretendido por el recurrente es la supervaloración probatoria del dictamen pericial por él aportado, no en forma contradictoria, y sin adveración alguna ... de lo que se infiere la necesidad de rechazar cualquier designio de los interesados que propenda a que prevalezcan sus apreciaciones sobre

1. Salvamento del buque "KAMALA". Cfr. R. T.M.C. de 29 de febrero de 1984. Expediente 61/83, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

las de una peritación oficialmente practicada"¹

En relación con el tema que nos ocupa de valoración de los bienes salvados, debemos precisar que se ha incurrido, por parte de los Tribunales, en imprecisión cada vez que se ha predicado una vinculación necesaria y permanente entre el buque salvado y su carga; e igualmente, cuando, en consonancia con esta tesis, ha llegado a afirmarse que: "sin el salvamento del buque no puede salvarse la carga ..."² Sin embargo, el anterior aserto no siempre concuerda con la realidad pues, a veces, tiene lugar el rescate del buque en peligro quedando la carga excluída³ y, otras veces, se produce el salvamento de la carga y no del buque, aunque el peligro afectara tanto a uno como a otra⁴.

El propio Tribunal Supremo avala nuestra afirmación cuando dice que: "la determinación de la masa deudora,

1. Salvamento del buque "GRUNDUM KANSAS". Cfr. S.T.S. de 9 de febrero de 1982, cit.

2. Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 10 de abril de 1980.

3. Salvamento del buque de bandera alemana "OTTO L.". Cfr. S.T.S. de 10 de mayo de 1983. (R. Arz. 2922/83).

4. Hundimiento del buque "SINNO ME" y rescate de nueve contenedores que aquél transportaba. Cfr. R. T.M.C. de 20 de febrero de 1987; expediente 228/83, instruído por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

por prescripción legal, ha de comprender todos los objetos salvados, en cuanto determinantes del llamado resultado útil y, precisamente por esta regla general, se excluye en este caso al buque, en razón de la no utilidad alcanzada, al haberse hundido ..."¹

Con respecto al precio del pasaje² y frente a las dificultades que ofrecían los preceptos del Título Adicional para incluir el citado valor entre los intereses salvados³, es una cuestión afortunadamente resuelta en el artículo 1 de la L.A.S. que expresamente lo incluye entre los intereses a tener en cuenta⁴. En consonancia con los criterios establecidos en el Código de Comercio⁵ y, en analogía con la solución adoptada con

1. Hundimiento del buque-tanque "URQUIOLA" y salvamento de 7.712.370 kg. del crudo que transportaba. Cfr. S.T.S. de 18 de enero de 1982. (R. Arz. 347/82).

2. Cfr. GARRIGUES "Curso ..." cit., T.II, pags. 736 y ss.

3. FARÍÑA, "Nueva Ley ..." cit., pags. 62 y ss.

4. MENENDEZ, A. "El contrato de pasaje marítimo". "Centenario de la Ley del Notariado". Estudios Jurídicos varios, Madrid 1963, T. IV, pags. 320 y ss.

5. El Código de Comercio, en su Libro III, Título III, artículo 698 establece que "en caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados a pagar el pasaje en proporción a la distancia recorrida ..."

respecto al valor que el flete representa¹, el precio del pasaje ha de contribuir al pago de la remuneración por salvamento, en proporción a la distancia recorrida².

Finalmente, hacer constar que determinados intereses, rescatados del peligro y posteriormente valorados, pueden sin embargo quedar exentos de la contribución a la formación del premio, en virtud de renuncia al efecto manifestada por la parte asistente³.

1. El flete (Cfr. GARRIGUES, "Curso ..." cit, T.II, pags. 690 y ss), salvo en el caso de que hubiese sido pagado anticipadamente y a todo evento con la cláusula "ship lost or not lost", (Cfr. GUTIERREZ DE LA CAMARA, "Ley reguladora ..." cit, pag. 56) también ha de contribuir a la remuneración, debiendo ser valorado de acuerdo con el criterio de proporcionalidad según la distancia recorrida (Cfr. FARÍÑA, "Nueva Ley ..." cit, pag. 78 y ss; y en este mismo sentido Cfr. R. T.M.C. de 3 de noviembre de 1983. Expediente 368/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz).

2. Cfr. GUTIERREZ DE LA CAMARA, "Ley reguladora ..", cit, pag. 156. VIGIER, "Derecho ..." cit, pags. 665 y ss. y 794.

3. "Resultando que la motonave "MARIA K" transportaba una carga útil valorada en 55.116.893 ptas., importando los fletes correspondientes 408.477 ptas., habiendo renunciado la parte asistente totalmente a lo que pudiera corresponderle por remuneración en cuanto a los fletes, renuncia que se extiende también a la suma de 51.664.314 ptas. respecto a la carga útil transportada, como consecuencia de los acuerdos parciales concluidos entre la parte auxiliadora y los aseguradores y los dueños de las mercancías, por lo que el valor no renunciado en lo que a dicha carga útil se refiere, y respecto de la cual los interesados en ella se han plasmado efectivamente, queda reducida a 2.152.579 ptas." Cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982. Expediente 70/79, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas.

SUPRESION DE LA REMUNERACION.

No quedaría válidamente concluso este capítulo, dedicado al análisis de la remuneración, si no prestásemos la atención que merece a la posibilidad de que esa misma remuneración quede suprimida.

Es la propia L.A.S. la que, en el artículo 9¹, establece que: "el Tribunal Marítimo Central podrá reducir o suprimir la remuneración" cuando concurran los supuestos que describe en el mismo precepto, y que examinaremos.

En primer lugar, se refiere la Ley al caso de que "los salvadores hayan hecho necesario el socorro por su culpa o hayan agravado, también culpablemente, la situación del buque o aeronave auxiliado o salvado".

1. "El Tribunal Marítimo Central podrá reducir o suprimir la remuneración en caso de que los salvadores hayan hecho necesario el socorro por su culpa o hayan agravado también culpablemente la situación del buque o aeronave auxiliado o salvado o prolongado arbitrariamente la duración de la operación o se hayan hecho culpables de fraude ocultaciones o apropiaciones indebidas de cualquier género".

Cfr. Artículo 9 L.A.S. Anexo 3.

Cfr. Artículos 618 y 817 del Código de Comercio.

Uno de los ejemplos más típicos a destacar, dentro de este primer apartado, es del salvamento realizado como consecuencia necesaria del "abordaje" imputable al buque, que posteriormente presta los auxilios¹.

En consonancia con lo dispuesto en el referido precepto, y descartado el caso del abordaje fortuito o debido a fuerza mayor², así como el supuesto en que el abordaje resulte imputable a ambos buques³ queda el que nos interesa y que calificamos como abordaje imputable a

Cfr. GOMEZ CALERO, J. "Derecho de las Averías y de los Accidentes Marítimos", Madrid 1992, pags. 53 y ss., 121 y ss. y 152 y ss.

2. Si el abordaje fuese fortuito o debido a un caso de fuerza mayor "soportarán los daños quienes los hayan sufrido". Cfr. Artículo 2 del "Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje"

El Código de Comercio establece la regla general en el artº 810, de la que es aplicación concreta el artº 830, a cuyo tenor, en el caso del abordaje "por causa fortuita o de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños".

3. "Si el abordaje fuese imputable a ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño ..."

Cfr. artº 827 del Código de Comercio.

Cfr. artº 4 del Convenio aludido en la nota anterior.

uno sólo de los buques¹.

La obligación que incumbe al buque abordador de prestar los debidos auxilios al buque abordado queda avalada por el tratamiento que confiere la Ley Penal al tipificar delictivamente la omisión habida en el cumplimiento de la anterior tarea de asistencia a favor del buque averiado².

En este mismo apartado debe quedar encuadrado el supuesto de salvamento en el que, por impericia o negligencia de los salvadores, se complica la operación de rescate, agravando así la situación del buque auxiliado. Con este fundamento se pretendió, por los representantes de la parte asistida, en el caso del salvamento del

1. Si un buque abordase a otro por culpa, negligencia o impericia ... el naviero del buque abordado indemnizará los daños y perjuicios ocurridos ..."

Cfr. artº 826 del Código de Comercio.

Cfr. artº 3 del Convenio de Bruselas.

El abordaje también es objeto de regulación por parte del Derecho Penal que tipifica y sanciona no sólo el abordaje intencionado, sino también el cometido por grave negligencia o imprudencia, y tanto si tiene lugar en la mar como en puerto.

Cfr. artºs. 59 y 60 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.

2. "Incurrirá en la pena de arresto mayor o prisión menor el capitán que deje de prestar auxilio para el salvamento de una embarcación o su carga, cuando se trate de buque abordado por el de su mando ..."
Cfr. artº 15 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.

"NADALMAR SEIS", la reducción de la remuneración, acusando de negligente la actuación del Práctico del Puerto que tomó parte en la operación. El Tribunal Marítimo Central, sin embargo, no admitió la pretensión. Y es que la discrepancia en cuanto al modo en que se debió prestar el socorro no es fundamento suficiente para descalificar la actuación del Práctico, que se estimó correcta; teniendo en cuenta que el conocimiento de las aguas no excluye que en una operación como ésta se acometan tareas que no obtengan el éxito deseado, y menos si, corrigiendo éstas, se llega a un final satisfactorio, tal como realmente ocurrió"¹

En el salvamento de la carga (nueve contenedores que quedaron flotando) acaecido como consecuencia del hundimiento en aguas del puerto de Barcelona del buque portacontenedores "SINNO ME", los representantes del Consignatario (Mac Andrews and Co. Ltd.) negaron todo derecho a la remuneración, en base a la denunciada impericia de los Remolcadores que intervinieron en la asistencia, solicitándose la total restitución del valor recuperado a sus legítimos propietarios. El Tribunal

1. Salvamento del buque "NADALMAR SEIS". Cfr. R. T.M.C. de 5 de febrero de 1991. Expediente 227/86, instruido por el Juzgado Marítimo Central de El Ferrol.

Marítimo Central no admitió la pretensión anulatoria pues el resultado útil, si bien parcial, era manifiesto, y no había quedado acreditada la impericia¹.

En el salvamento del buque "CABO VILLANO" por el "MARTIMUNO" la representación procesal de la Compañía Mercantil de Seguros del buque siniestrado ("La Equitativa") alegó la improcedencia de remuneración alguna por haberse producido la avería por negligencia o dolo imputable al propio buque salvado. El Tribunal Marítimo Central inadmitió la pretensión, y en el mismo sentido se pronunció la Audiencia Nacional. Finalmente el Tribunal Supremo, confirmando las resoluciones anteriores dijo que: "las excepciones a la obligación de remunerar a los salvadores sólo pueden ser las contempladas en el artículo 9 b), párrafo 3º de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que autoriza al Tribunal Marítimo Central a reducir o suprimir la remuneración en el caso de que los salvadores hayan hecho necesario el socorro por su culpa, o agravado la situación del buque salvado o auxiliado ... o se hayan hecho culpables de fraudes, ocultaciones o apropiaciones indebidas de cualquier género, y no imputándose tal actuación a la tripu-

1. Cfr. R. T.M.C. de 20 de febrero de 1987. Expediente 228/83, instruido por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

lación del barco que realizó el salvamento - que es a quien únicamente se reconoce el derecho a una remuneración - es evidente que aunque mediara culpa o negligencia del barco salvado, de lo que no existen pruebas, como ha quedado expuesto, no desaparecería la obligación del armador del barco auxiliado y, en consecuencia, de la Compañía Aseguradora, sin perjuicio de las acciones que pudieran corresponder a ésta para repetir contra el asegurado"¹

En base a una inadmisibile analogía, se pretende la supresión de la remuneración en el caso del salvamento del buque de bandera inglesa "AGMAR I" por parte del remolcador "COSTALES II", argumentando que el remolcador no estaba autorizado a realizar "viajes largos" y el Patrón que lo mandaba no tenía el título de Piloto de Primera Clase, por lo que no reunían las condiciones de navegación ni el "COSTALES II", ni su Patrón. El Tribunal Supremo, confirmando las resoluciones del Tribunal Marítimo Central y de la Audiencia Nacional, desestimó la anterior pretensión anulatoria por "no concurrir nin-

1. Salvamento del buque "CABO VILLANO". Cfr. S.T.S. de 30 de diciembre de 1988 (R. Arz. 9722/88), confirmativa de Sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de octubre de 1985 que, a su vez, ratificaba la R.T.M.C. de 22 de abril de 1982.

guno de los supuestos previstos en ese párrafo (artículo 9 b) 3º de la Ley 60/1962) en la acción de salvamento realizada por el citado remolcador ... y cuya acción resultó eficaz para el salvamento de ese buque y su carga"¹

En segundo lugar, la L.A.S. permite la reducción o la supresión de la remuneración "en el caso de que los salvadores ... hayan prolongado arbitrariamente la duración de la operación" o "se hayan hecho culpables de fraudes, ocultaciones o apropiaciones indebidas de cualquier género".

La acusación de "prolongación arbitraria del servicio", con la que, a veces, se denuncia a los salvadores, exige no sólo la actividad alegatoria inicial sino también la imprescindible actividad probatoria subsecuente por parte de quien la formula. Y para el más adecuado enjuiciamiento de esta cuestión no basta con tener en cuenta el axioma, consagrado de acuerdo con el más elemental sentido común, según el cual, una vez efectuado el salvamento, el buque siniestrado debe ser

1. Salvamento del "AGMAR I". Cfr. S.T.S. de 23 de enero de 1987 (R. Arz. 1981/87), confirmatoria en el aspecto analizado de Sentencia de la Audiencia Nacional de 26 de octubre de 1984 y de la R. T.M.C. de 16 de junio de 1981.

remolcado al puerto más próximo. Puesto que el anterior criterio, no con menos lógica, ha de complementarse con lo que exijan o recomienden las circunstancias concurrentes en cada caso concreto, tales como la voluntad de quien solicita la asistencia, o su consentimiento a la correspondiente proposición, el origen o la domiciliación de las naves y sus tripulantes, las mayores facilidades para una más presumible o segura eficacia y garantía en las reparaciones a efectuar, etc.

Factores que, concretados por la Jurisprudencia en distintas resoluciones, fueron oportunamente tenidos en cuenta al dirimir el litigio planteado por el salvamento del buque "GRAN MARIÑELA" que, desde el lugar en que sufrió la avería, fué remolcado hasta el puerto más lejano de La Coruña, en vez de serlo a los puertos mucho más próximos, concretamente los irlandeses de Bantry o de Valencia. La representación procesal de la Cía. de Seguros del buque asistido (Lepanto S.A.) manifestó su disconformidad con la duración del servicio alegando "prolongación arbitraria". Sin embargo, el Tribunal Supremo, confirmando las resoluciones de la Audiencia Nacional y del Tribunal Marítimo Central, rechazó aquella pretensión argumentando que "no obstante la mayor distancia existente hasta La Coruña, respecto de los

puertos irlandeses ... no existe ni el más leve indicio probatorio de que tal decisión (verificar el remolque a La Coruña) fuese debido a ningún tipo de maquinación, dolo o fraude o el propósito arbitrario de prolongar el servicio de ayuda o a la agravación de su coste, por lo que la presunción de justicia y legalidad del precio fijado por el Tribunal Marítimo Central no ha quedado desvirtuada, ya que la propia prueba pericial efectuada ha estimado plenamente correcta la velocidad a la que se efectuó el remolque en función de los medios empleados y del estado de la mar"¹

En el caso del salvamento del remolcador "GORGOS" la alegación de "prolongación arbitraria" fué igualmente desestimada, razonándose que "no puede apreciarse que hubiera prolongación arbitraria de la duración de la operación de salvamento toda vez que, sin posibilidad efectiva de sustitución del remolcador, aquella duró el tiempo necesario para llevar a buen término el salvamento"²

1. Salvamento del buque "GRAN MARÍNELA" por el "CENTAURO". Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 21 de noviembre de 1986. S.T.S. de 19 de enero de 1990 (R. Arz. 53/90).

2. Salvamento del remolcador "GORGOS" por el de su igual clase "AMATISTA". Cfr. Sentencia de la Audiencia Nacional de 22 de diciembre de 1988.

Finalmente, destacar que el legislador no sólo ha querido privar de remuneración a los salvadores culpables de fraudes, ocultaciones o apropiaciones indebidas de cualquier género, sino que, además, ha querido otorgar una protección especial al bien jurídico que, en el concepto genérico de la propiedad marítima se concreta, y ha dispuesto un tratamiento punitivo, tipificando así como delitos las conductas anteriormente mencionadas¹.

1. La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, en el Título I, Capítulo VI, bajo el epígrafe "delitos contra la propiedad" tipifica, en los artículos 64 a 68, las conductas ya referidas.

La Doctrina discute los efectos de la Disposición Derogatoria Unica, apartado 2. i) de la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre L.P.E.M.M. en relación con la vigencia de la Ley de 22 de Diciembre de 1955 L.P.D.M.M.; pues mientras unos autores creen que ésta ha sido plenamente derogada por aquella, otros mantienen que la segunda solo debe entenderse derogada en lo referente a su Título II de "Disposiciones Disciplinarias" dado que el Título I de "Disposiciones Penales" requiere de modo ineludible, en consonancia con lo previsto en el artículo 81 de la Constitución, que la derogación o modificación sea adoptada en virtud de Ley Orgánica, rango que no concurre en la primera, que es Ley Ordinaria.

C A P I T U L O I V

DISTRIBUCION DEL PREMIO ENTRE LOS SALVADORES

ORDENAMIENTO JURIDICO INGLES.

Una vez planteada ante los Tribunales la cuestión referente a la distribución de un premio por salvamento, éstos la efectuarán, siguiendo la pauta de los principios generales vigentes, dentro de un reconocido margen de discrecionalidad¹, de conformidad con las circunstancias que se planteen en cada caso concreto; no obstante, son principios limitados a los buques británicos puesto que, si alguno de los buques en litigio estuviese abanderado en otro país, prevalece el criterio de efectuar la distribución del premio de acuerdo con las normas vigentes en la nación a la que pertenezca el buque asistente².

1. Resulta de enorme interés examinar el contenido de las distintas resoluciones judiciales, clasificadas según la naturaleza del salvamento efectuado y en donde conste una referencia expresa al tema de la distribución del premio otorgado. Cfr. PRITCHARD, "Admiralty Digest, 3 rd.ed., London 1887, vol 2, p. 2119-2123.

2. Cfr. Maritime Convention Act 1911, s. 7: "Where any dispute arises as to the apportionment of any amount of salvage among the owners, master, pilot, crew, and other person in the service of any foreign vessel the amount shall be apportioned by the court ... in accordance with the law of the country to which the vessel belongs".

Distribución entre propietarios, capitán y tripulación del buque asistente.

Hemos de considerar, en primer lugar, el supuesto en que sólo participe un buque salvador para, posteriormente, analizar las dificultades en caso de participación de varios buques asistentes.

En todo caso, la distribución del premio entre los propietarios, de una parte, y entre el capitán, los oficiales y marineros de la tripulación, de otra, depende de las circunstancias que concurran en cada servicio¹.

Por lo que respecta a la cantidad asignada a los propietarios, ya desde 1883², ha consistido en una proporción ascendente a tres cuartos, y ha sido tan fre-

1. "The apportionment must in each case depend upon the particular circumstances". Cfr. "THE GIPSY QUEEN" (1895), pags. 176 y 177.

2. Cfr. "THE LIVIETTA" (1883) 8 P.D. 24.
Recordemos que con anterioridad la proporción asignada era menor, hasta el punto que el propio Dr. Lushington reconoce la necesidad de aumentar estas cantidades, afirmando: "it is equitable that the owners ... should be rewarded in a much higher proportion than were formerly ..." Cfr. "THE ENCHANTRESS" (1860) Lush, 93, 96.

cuenta que puede ser calificada como la distribución más universal y de mayor vigencia en la actualidad¹.

Participación del Capitán.

A causa de la singular carga de responsabilidad² que supone la dirección de una operación de salvamento y su ejecución concreta, el capitán del buque asistente va a quedar, en circunstancias normales, legitimado para recibir una recompensa especial³.

La participación que le resulta asignada viene a consistir en "un tercio" de lo que resta, una vez deducida la asignación del propietario. Sin embargo, es más exacto decir que no hay regla especial y la distribución se hará de conformidad con los hechos particulares que plantee cada caso concreto⁴.

1. Cfr. CHORLEY & GILES, "Shipping Law" cit., pags. 323 y 324.

2. Cfr. "THE PENTUCKET" (1862) Lush. 505.

3. Cfr. "THE MARTIN LUTHER (1857) Swab. 289, 290.

4. Cfr. "THE GIPSY QUEEN" (1895) pgas. 176, 177.

Y coincide la opinión dominante en adecuar la parte alicuota del capitán en base, no a criterios pre-establecidos, sino más bien ponderando la realidad fáctica de cada salvamento¹.

Participación de oficiales y miembros de la dotación.

Por lo que respecta a los oficiales, suele adoptarse el criterio de atribuirles una cantidad global, que habrá de repartirse de acuerdo con el rango de cada uno de ellos².

Y en relación con la tripulación, el método más correcto para distribuir la asignación que les corres-

1.Cfr. "THE CHARLES" (1872) L.R. 3 A.& E. 536, 538.

2.No siempre resulta fácil baremar en una clasificación a todos y cada uno de los candidatos a participar en el premio, de lo cual da muestras suficientes la Jurisprudencia existente al respecto que, en todo caso, proporciona criterios seguros y abundantes.

Cfr. "THE ITALIA" (1906) 10 Asp. M.L.C. 284.

"THE LARPOOL" (1941) 70 LI. L. Rep. 72, 78.

ponde, será en base a sus salarios¹. en este sentido se encuentra toda una corriente jurisprudencial². Y es que al no haber una regla estrictamente fijada de antemano se siguen estableciendo criterios de proporcionalidad³.

Participación de los pasajeros.

Los pasajeros, normalmente, no suelen estar legitimados para reclamar un premio por salvamento. No obstante, en circunstancias especiales pueden hacerlo y, en este caso, la recompensa atribuible va a basarse en la participación que hayan tenido en la referida operación de asistencia. En honor a la verdad, no son frecuentes los casos de participación de los pasajeros en el salva-

1.Cfr. "THE EMPIRE GULF" (1948) pag. 168.

2."Awards should be based on basic wages". Cfr. "THE SOUTHERN VENTURER" (1953) 1 Lloyd's Rep. 428.

3.Non navigating members of the crew were awarded according to their rating. Cfr. "THE SPREE" (1893) pag. 147.

mento de un buque¹.

Distribución si son varios los buques asistentes o los salvadores que concurren.

Los principios generales a los que, en estos casos, debe acomodarse la distribución² son:

1.- Prioridad en el tiempo. Cuando los servicios no son contemporáneos³, serán los primeros salvadores, cuya actuación no esté viciada de ninguna falta o negligencia, los que deberán ser tratados con una mayor generosidad que los salvadores que lleguen con posteriori-

1. Resulta muy conocido el caso en que un capitán y varios marineros, con ocasión de viajar como simples pasajeros a bordo del buque asistente, tuvieron una situación decidida en una operación de salvamento. S.S^a el Dr. Lushington mantuvo la letigimación de aquellos a recibir el correspondiente premio, en proporción equivalente a la de marineros expertos, si bien el citado capitán habría de percibir el doble de aquellos. Cfr. "THE PERLA" (1857) Swab. 230, 232.

2. Tratamiento aparte merecen los salvadores si existe un vínculo entre ellos. Cfr. "THE SAN DEMETRIO" (1941) 69 Ll. L.Rep. 5. en donde los salvadores eran precisamente la tripulación del propio buque salvado, después de haberlo abandonado obedeciendo las órdenes del Capitán.

3. Si la actuación de los buques asistentes fuese realizada prácticamente al mismo tiempo y no de forma sucesiva, son aplicables los principios y las reglas ya analizadas para la determinación del montante total del premio, en el capítulo anterior.

dad¹.

2.- Criterio de la mayor eficacia. Si los segundos o sucesivos salvadores hubiesen prestado un servicio más meritorio que los primeros y no hubieran privado a éstos de su actuación por medios ilícitos, habrán de ser los segundos los que merezcan un tratamiento de mayor generosidad que la debida a los primeros².

ORDENAMIENTO JURIDICO ESPAÑOL.

Distribución de la recompensa entre los salvadores.

El artº 7 de la Ley 60/1962 disciplina la materia, cuyo epígrafe acabamos de reseñar y que estudiaremos a continuación, distinguiendo una clasificación básica entre remuneración y premio.

1.Cfr. "THE SANTIPORE" (1854) 1 Spinks E.& A. 231.

2.Cfr. "THE AMERICAN FARMER" (1947) 80 Ll. L.Rep. 672.

La remuneración, los gastos y las indemnizaciones.

El mismo artº 7 de la Ley 60/1962 establece: "La tercera parte de la remuneración que se señale como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior, una vez deducidos los gastos e indemnizaciones por daños y perjuicios, corresponderá al armador del buque o explotador de la aeronave y auxiliadores".

Nuestra primera puntualización gira en torno al concepto de remuneración. Remuneración es lo que se debe por la asistencia calificada de auxilio o salvamento; y comprende tanto los gastos como las indemnizaciones por daños y perjuicios y el premio propiamente dicho. De tal modo que, si de la remuneración se restan los gastos y las indemnizaciones, el resto resultante será el premio¹.

Remuneración y premio son, pues, conceptos diferentes y es, precisamente, el premio el que se distribuye,

1.La Jurisprudencia del Tribunal Supremo distingue, con nitidez, la delimitación de los conceptos anteriores, entre otras, en la Sentencia dictada con motivo del salvamento del buque "SOTA ARANZAZU" en donde precisa la cuantía debida por remuneración, desglosando la diferencia entre la cantidad correspondiente a daños y perjuicios, por una parte,, y al premio, por la otra. Cfr. S.T.S. de 9 de diciembre de 1986 (R. Arz. 8102/86).

y no la remuneración¹.

Por lo que respecta a los gastos y perjuicios, deberán quedar acreditados debidamente para que puedan conceptuarse como tales y surtan efectos las correspondientes indemnizaciones; ahora bien, sólo quedarán comprendidos en la remuneración aquellos gastos y perjuicios que sean consecuencia directa de la asistencia².

Analizando las resoluciones del Tribunal Marítimo Central procedemos a citar una relación de gastos, daños y perjuicios, haciendo constar que son a título indicativo y no excluyente de otros conceptos que puedan darse en la práctica.

- Días de pesca perdidos con motivo de la asis-

1.MAYO, "Asistencias ..." cit., pag. 90.

GUTIERREZ DE LA CAMARA, "Ley reguladora ..." cit., pag. 65.

2.Con claridad expositiva queda de manifiesto la Doctrina Jurisprudencial, que el Tribunal Supremo ha ido reiterando sucesivamente, en torno a la probanza de gastos, daños y perjuicios en cuya materia se recalca que las conjeturas personales no resultan admisibles. Cfr. Salvamento del "ORINOCO", cfr. S.T.S. de 5 de junio de 1974 (R. Arz. 2605/74); Salvamento del "EMILIA VIEIRA", cfr. S.T.S. de 22 de junio de 1966 (R. Arz. 3418/66).

tencia prestada¹.

- El deterioro y pérdida de elementos utilizados en la asistencia, como son los cables para dar remolque, etc.².

- Exceso de combustible y lubricante consumido por el buque asistente a causa del servicio prestado, siempre que no estuviese ya incluido en la indemnización por pérdida de días de pesca³.

- Depreciación de la pesca vendida en lonja, debido al exceso de permanencia a bordo por el retraso del buque en llegar a puerto, consecuencia de la asistencia prestada⁴.

- Gastos extraordinarios abonados para efectuar descarga nocturna del buque, que afecto a línea regular de transporte de mercancías, debía recuperar el tiempo

1.Resolución del Tribunal Marítimo Central de 2 de octubre de 1973, recaída en expediente nº 167/71, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

2.Resolución del Tribunal Marítimo Central de 26 de octubre de 1971, recaída en expediente nº 71/71, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

3.Resolución del Tribunal Marítimo Central de 27 de marzo de 1973, recaída en expediente nº 705/71, instruido por el Juzgado Marítimo de Cartagena.

4.Resolución del Tribunal Marítimo Central de 10 de octubre de 1972, recaída en expediente nº 753/70, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

perdido en la asistencia prestada¹.

- Y, en general, cualquier otro gasto o perjuicio que esté suficientemente acreditado en el expediente, a juicio del Instructor y posteriormente del Juzgador.

Fijada, así pues, la remuneración y restada de la misma el montante correspondiente a gastos e indemnizaciones por daños y perjuicios, queda, como resto, el premio a repartir².

El premio y su distribución.

El artº. 7 establece que "la tercera parte de la remuneración ... corresponde al armador del buque". Y, a continuación, afirma "en los dos tercios restantes participarán: componentes de la dotación, personas ajenas que cooperen con ella y salvadores de vidas humanas".

Nuestro análisis va a distinguir dos grandes apar-

1. Resolución del Tribunal Marítimo Central de 26 de junio de 1982, recaída en expediente nº 17/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Huelva, por la asistencia prestada al M/P "NAVARRA" por la M/N "FRIGO OCEANIA".

2. Salvamento del buque "ALTEA". Cfr. S.T.S. de 9 de abril de 1979 (R. Arz. 1578/79).

tados, el primero de los cuales va a venir integrado por la distribución de la primera cantidad de un tercio del premio, y el segundo, por el reparto de los dos tercios restantes.

Distribución de la tercera parte correspondiente al armador.

El art. 7 de la Ley 60/1962 se refiere concretamente al "armador". En otros apartados - así el art. 5- de la citada disposición se alude al "propietario del buque"¹.

Por su parte, cuando el Código de Comercio se refiere al naviero, lo hace uniendo la cualidad de propietario del buque y de empresario marítimo².

1. En el art. 5 de la L.A.S. se dispone que "se deberá la remuneración aún en el caso de que el auxilio o salvamento haya tenido lugar entre buques o aeronaves pertenecientes al mismo propietario, salvo lo establecido en el artículo anterior en relación a los buques pesqueros que naveguen o pesquen formando unidad pesquera".

2. Si bien es cierto la afirmación anterior, según la doctrina más autorizada, tampoco lo es menos que ya en el mismo cuerpo legal existe un principio de tratamiento separado de la propiedad, por un lado, y de la empresa marítima, por el otro, en consonancia con lo dispuesto en los artículos 586 y 587 del C. de C. Cfr. RUBIO, "Sobre el concepto de naviero en el Código de Comercio" R.F.D.U.M., Madrid 1940, pags.31 y ss. GIRON TENA, "El naviero, directrices actuales de su régimen jurídico", Bilbao 1959, pags.47 y ss. y 127 y ss. MATILLA ALEGRE, R. "Concepto y Responsabilidad del naviero ante la reforma del Código de Comercio", en "La Reforma del Derecho marítimo", Bilbao 1995, pags. 19 y ss.

Este planteamiento previo del tema tiene su sentido en cuanto que resulta necesario distinguir a quién le corresponde el premio cuando aparece una situación en la que el propietario y el titular de la empresa marítima no son la misma persona.

La delimitación entre la cualidad de naviero o armador y la de propietario de un buque está suficientemente elaborada por nuestra doctrina¹, y si bien es cierto que se observan diferentes opciones según los sectores, trataremos de sintetizar las conclusiones, por lo que al tema, que estamos estudiando se refiere.

La "empresa marítima" la vamos a conceptuar como organización de medios (capital y trabajo) por una persona que dedica profesionalmente uno o varios buques a la navegación marítima a fin de realizar normalmente transporte de cosas o personas, o cualquier otra activi-

1. GARRIGUES, J. "Curso..." cit., pags. 606 y ss.

URIA, R. "Derecho..." cit., pags. 1103 y ss.

SANCHEZ CALERO, F. "Instituciones..." cit., pags. 530 y ss.

BROSETA PONT, M. "Manual..." cit., pags 799 y ss.

PADILLA GONZALEZ R. en "Derecho..." cit., pags. 744 y ss.

CLAVERO TERNERO, M., PADILLA GONZALEZ, R. en "Lecciones..." cit., p. 477 y ss

VIGIER, A. "Derecho..." cit., pags. 407 y ss.

GIRON TENA, J. "El naviero..." cit., pag. 18 y ss.

MENENDEZ, A. "El contrato de remolque" cit., pag. 74 y ss.

dad realizada con la navegación, de la que puede ó no obtener un beneficio¹.

Siguiendo la trayectoria propuesta, y de acuerdo con el sector mayoritario en este punto, creemos que en el supuesto en que estén desdobladas la propiedad y la explotación del buque, deberemos utilizar el criterio de la titularidad de la explotación de la empresa marítima para determinar la persona legitimada para recibir la remuneración por salvamento².

La consideración anterior la basamos en que es la persona titular de la explotación del buque, la que realiza su gestión náutica y, por tanto, es a quien debe corresponder el derecho a ser remunerado³.

Pensemos que la prestación de auxilio está subordinada al ejercicio de la empresa de navegación. Y el buque, cuando presta un salvamento, realiza una serie de

1.Vid. GIRON, "La evolución de la estructura y significado económico y jurídico de la empresa en Derecho Marítimo" Valladolid, 1958, pag. 43.

GARCIA LUENGO, "La remuneración ...", cit., pag. 281.

2.GIRON, "El naviero ..." cit., pag. 40.

3.Cfr. GIRON, "El naviero ..." cit., pag. 42.

BROSETA, "Manual ...", cit., pag. 696.

HERNANDEZ YZAL, "Derecho ..." V.II, pag. 45.

gastos y, al mismo tiempo, puede sufrir una serie de perjuicios. Y no olvidemos, en fín, que cuando se lleva a cabo una operación de salvamento, si no se obtienen resultados útiles, no se percibe el reembolso de los daños y perjuicios así como de los gastos que haya tenido¹.

En definitiva, podemos concluir que es el armador el que arriesga el buque y soporta otra serie de avatares cuando decide llevar a cabo una operación de salvamento, por lo que deberá quedar legitimado para percibir la remuneración correspondiente por la asistencia realizada².

Por lo que respecta al estudio de las relaciones internas entre propietario y armador, podemos afirmar que, por su importancia, merece ser destacada la relación contractual conocida como arrendamiento

1. FARIÑA, "Auxilios ...", cit., pag. 183.

2. Así lo describe el Tribunal Supremo con ocasión del salvamento del buque "PACO VAZQUEZ" y resalta la idea anterior al afirmar que "el salvamento es una figura jurídica de naturaleza muy peculiar, que tiene por objeto favorecer el auxilio o ayuda que los barcos deben prestarse en el mar en situaciones de peligro, bajo el incentivo de que el barco que contribuya a eliminar o disminuir las consecuencias del siniestro, obtiene un beneficio económico...". Cfr. S.T.S. de 19 de enero de 1985 (R. Arz. 452/85).

de buques¹. En este supuesto corresponderá el premio al arrendatario, ya que su propietario arrendador cede su explotación al primero, desvinculándose de la explotación del buque².

1. Cuya naturaleza jurídica tanto ha ocupado y preocupado a la Doctrina, habida cuenta su importancia creciente en la práctica internacional marítima. Cfr. ARROYO, I., "La Distribución del Riesgo en el Derecho Marítimo", Revista de Derecho Mercantil, Madrid 1977, pags. 99 y ss.

SANCHEZ CALERO, F., "Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque", en Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Prof. Antonio Polo, Madrid, 1981, pags. 1055 y ss.

PADILLA GONZALEZ, R., "Las garantías iniciales del fletante en el contrato de Time-Charter", Jerez, 1994, pags. 13 y ss.

MARTINEZ JIMENEZ, M. I., "La regulación de los contratos de utilización del buque. Especial referencia al contrato de fletamento por tiempo" en "La reforma del Derecho Marítimo", Bilbao, 1995, pags. 88 y ss.

La doctrina anglosajona ha mostrado tradicionalmente interés por este tema. Cfr. SCRUTTON on "Charterparties..." cit, pags. 359 y ss.

CARVER, "Carriage by sea", cit., pags. 582 y ss.

KENNEDY, "Law of Salvage", cit., pags. 836.

GILMORE & BLACK, "The Law of Admiralty", cit., pags. 229 y ss. y 239 y ss.

NORRIS, "The Law of salvage", cit., pags. 286 y ss.

2. Cfr. RODRIGUEZ CARRION, J.L., "El contrato de arrendamiento de buques", Anuario de Derecho Marítimo, Vol. III, 1981, pags. 299 y ss.

En el fletamento por tiempo, dada la existencia de dos empresas bien diferenciadas, (navegación y transporte) el premio habrá de ser repartido entre ambas. En la práctica, las pólizas de fletamento por tiempo contienen una "cláusula de salvamento", mediante la cual el premio se reparte, conforme a una proporción previamente establecida entre fletante y fletador¹. En el fletamento por viaje, al igual que en el transporte de mercancías en régimen de conocimiento, el premio, en su integridad, corresponderá al fletante, sin que el fletador tenga el derecho a percibir nada del mismo.

Tratado el aspecto anterior, hemos de hacer una especial mención en caso de que sean varios los buques intervinientes y que, tal como ocurre en la gran mayoría de las ocasiones, la participación en el salvamento haya sido diversa lo que, acorde con el principio de equidad, determinará una distribución del premio adecuada a cada actuación.

El Tribunal Supremo facilita los criterios para efectuar, con justicia, el reparto, cuando afirma que "corresponde al Tribunal Marítimo Central fijar la proporción en que la remuneración debe repartirse entre los

1. ALONSO LEDESMA, C. "Los Privilegios Marítimos", cit., pags. 413.

buques salvadores ... siguiendo la pauta o principio regulador de esta materia, valorando adecuadamente todos los hechos y las circunstancias que concurrieron en el salvamento, para fijar la remuneración y su proporcional reparto entre los buques que prestaron asistencia marítima¹.

El salvamento del "SOTA ARANZAZU" tuvo lugar gracias a la intervención del pesquero "CASAMUIÑAS" y el remolcador "REMOLCANOSA CINCO". En la distribución del premio se otorgó un 70% al pesquero y un 30% al remolcador. El desacuerdo de quien menos recibía llegó, finalmente, hasta el Tribunal Supremo que mantuvo aquél mismo reparto en base a dos líneas argumentales: la primera, cuando afirmaba que "no existe ningún elemento de juicio que demuestre haberse conculcado el meritado artículo 9º de la Ley de 24 de diciembre de 1962 por apreciación indebida de las circunstancias relativas a la participación de los buques en las operaciones de salvamento ...". La segunda, cuando añadía que "el buque remolcador, dado su destino especial, aún cuando haya participado en la operación de salvamento, el peligro corrido y los es-

1. Salvamento del buque "ADUBU". Cfr. S.T.S. de 20 de abril de 1979. (R. Arz. 1588/79).

fuerzas realizados fueron menores que los del buque pesquero "CASAMUIÑAS" y por ello tiene que apreciarse como justa la distinta distribución de la remuneración entre las naves"¹.

En el salvamento del buque "AIRIÑOS", el reparto del premio entre los distintos buques asistentes tuvo lugar de la siguiente manera: 40% a favor del buque "CANTON PEQUEÑO", 30% para el buque de la Armada "TOGOMAGO" y 30% para el buque pesquero "AMOR"².

En el salvamento del buque de bandera griega "ANNA" se primó especialmente la intervención del buque "REMOLCANOSA CINCO", parificando al resto de los asistentes, integrado por los seis buques pesqueros: "MARIA TERESA", "CITA EN LA MAR", "ARROGANTE", "SEGUNDO SANTA ROSA", "GELUCHO NUMERO DOS" y "CABO NAVAL"³.

En la compleja asistencia del buque tanque "CAMPA-

1.Salvamento del "SOTA ARANZAZU". Cfr. S.T.S. de 9 de diciembre de 1986. (R. Arz. 8102/86).

2.Salvamento del "AIRIÑOS". Cfr. R. T.M.C. de 29 de febrero de 1984. Expediente 55/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Las Palmas.

3.Salvamento del "ANNA". Cfr. R. T.M.C. de 2 de diciembre de 1982. Expediente nº 90/91, instruido por el Juzgado Marítimo de El Ferrol.

ZAS", cada uno de los buques salvadores fué objeto de un premio distinto: el remolcador "GAUDI" (17 millones), el "MONTABER" (19 millones), el "AMAPOLA" (24 millones) y el buque tanque "CAMPOMIÑO", perteneciente al mismo armador que el buque asistido (Campsa), (7 millones)¹.

Estudiada la remuneración que la Ley atribuye al armador, pasamos a analizar la distribución que los otros dos tercios sobrantes establece el artículo 7 de la Ley 60/1962. El precepto citado establece tres grandes grupos, que analizamos seguidamente:

- Primer grupo: los componentes de la dotación.-
Integran este grupo los componentes de la dotación del buque asistente, de capitán a paje².

El derecho de la dotación de un buque a percibir una cuota del premio obtenido por la prestación de una asistencia marítima, no encuentra su justificación en las relaciones derivadas del enrolamiento³.

1.Salvamento del buque tanque "CAMPAZAS". Cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982. Expediente 99/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

2.MAYO, "Asistencias marítimas", cit., pag. 96.

3.GARCIA LUENGO, "La remuneración ..." cit., pag. 292.

El fundamento de la remuneración se puede encontrar en el carácter evidente que tiene el premio, aunque también participa de las notas de la contraprestación en relación con la actividad desplegada por los miembros de la dotación y en consideración a sus esfuerzos, sin olvidar los méritos acumulados, el peligro corrido y los riesgos que hayan sufrido¹.

El artículo 7, ya citado, establece que "los componentes de la dotación participarán del premio en proporción a sus respectivos sueldos base, si bien el Tribunal podrá modificar esta distribución en beneficio de los tripulantes que hayan contribuido al salvamento con servicios excepcionales".

En primer lugar se fija, como criterio prioritario para la distribución, la proporcionalidad respecto de los sueldos base, a lo que no empece que los miembros de la dotación recibiesen normalmente sus contraprestaciones salariales según el régimen conocido como "a la par-

1. Así se expresa el Tribunal Supremo en la Sentencia dictada con motivo de la asistencia prestada al buque "ASON". Cfr. S.T.S. de 28 de octubre de 1991 (R. Arz. 7632/91), y en el mismo sentido, cfr. S.T.S. de 20 de abril de 1979 (R. Arz. 1588/79).

te", pues la distribución se llevaría a cabo según el procedimiento citado en último lugar¹.

En segundo lugar, la propia norma vigente se ocupa de prever la posibilidad de modificar el reparto efectuado según el sistema establecido con carácter preferente, en razón a la actuación especialmente meritoria de alguno de los miembros de la dotación del buque asistente.

Así se llega a declarar por el Tribunal Supremo, que confirma en este sentido lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central, cuando dice "el tripulante del remolcador asistente D. contribuyó excepcionalmente a la salvación del buque inglés "AGMAR I" pues, en condiciones muy adversas de tiempo y de mar excepcionalmente difícil, se lanzó entre el buque asistente y el asistido y, buceando a pesar del gravísimo peligro existente,

1. Constantemente muestran las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central la utilización que se hace del sistema establecido en el artículo 7 de la L.A.S. con carácter prioritario, para la distribución del premio entre las personas que componen la dotación del buque asistente; v.g.: salvamento del buque-tanque "CAMPOGRIS", cfr. R. T.M.C. de 10 de diciembre de 1981, expediente 211/80, instruido por el Juzgado Marítimo de Biblao. Salvamento del yate "PEN FALH", cfr. R. T.M.C. de 3 de febrero de 1983, expediente 284/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao. Salvamento del buque "MANUELA RIAL", cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982, expediente 442/80, instruido por el Juzgado Marítimo de Vigo.

logró arriar las anclas de dicho buque asistido, por lo que éste quedó fondeado y pudo posteriormente ser remolcado por aquél hasta el puerto de Pasajes; y por ello se le adjudicó la cantidad de 2.144.160 ptas. del premio ..." pues "resulta correcta la atribución de un mayor beneficio al tripulante del buque asistente "COSTALES II" que actuó de forma destacada en la operación de salvamento; premio fijado en base a un criterio de equidad y distribuido conforme a lo dispuesto en el artículo 7, y la parte correspondiente a la tripulación en proporción a los respectivos sueldos de los componentes, salvo en el caso particular indicado"¹.

En tercer lugar, y refiriéndose igualmente a los componentes de la dotación del buque asistente, establece el mismo artículo 7, ya citado, que "no estará sujeta a las reglas precedentes la distribución de la remuneración que, por asistencia o salvamento, se atribuya a los buques armados y equipados especialmente para prestar

1. Salvamento del buque "AGMAR I". Cfr. R. T.M.C. de 16 de junio de 1981; Sentencia de la Audiencia Nacional de 26 de octubre de 1984; y S.T.S. de 23 de enero de 1987 (R. ARZ. 1981/87).

Por las mismas razones se atribuyó una mayor cuota de participación en el premio a tres de los tripulantes del buque asistente "EL BESUGO" que, a pesar del incendio y las frecuentes explosiones que se producían en el "NURIA", lograron saltar a bordo de éste, haciendo firmes varias estachas, posibilitando así su remolque hasta el puerto de Huelva. Cfr. R. T.M.C. de 28 de junio de 1982, expediente 362/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Huelva.

socorro. En este caso los derechos de la tripulación se ajustarán a lo establecido en los respectivos contratos de embarque".

En consonancia con lo cual, y dado que uno de los buques intervinientes en el salvamento del buque portacontenedores "JALON", fué el "SERTOSA 18", buque remolcador armado y equipado especialmente para prestar socorro, dispuso el Tribunal Marítimo Central que, "de conformidad con el artículo séptimo, penúltimo párrafo de dicha Ley, y por estar el "SERTOSA 18" armado para prestar socorro, los derechos de la tripulación, en concepto de premio, se ajustarán a lo establecido en sus contratos de embarque"¹.

Sin embargo, no resulta de aplicación automática el concepto de "buque armado para el socorro", pues no es una categoría estática sino dinámica, lo que exigirá el examen de la relación circunstanciada de hechos concurrentes en cada caso concreto.

1. Salvamento del buque portacontenedores "JALON" por el remolcador "SERTOSA 18" y el buque de la Armada "AR.44". Cfr. R. T.M.C. de 3 de noviembre de 1983. Expediente 368/82, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

En el salvamento del buque-tanque "ESCOMBRERAS" por el remolcador "URSUS", afirma el Tribunal Supremo que "el remolcador auxilió al buque-tanque "ESCOMBRERAS" en su siniestro, a pesar de estar calificado como buque armado y equipado especialmente para prestar socorro, figura con unas características que no corresponden a la distancia en que el auxilio fue prestado ... aumentando con ello el riesgo y el peligro corrido en el salvamento; y por estas razones no es procedente la aplicación del párrafo penúltimo del artículo 7 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, como no lo es la consecuencia de fijar la participación nemeraria de la tripulación en orden a sus contratos de embarque ..."¹

En el salvamento del buque "CAP BISTI" intervinieron, entre otros, los remolcadores "SERTOSA XIX" y "SERTOSA XIV". Viva discusión suscitó la cuestión relativa al otorgamiento o denegación del calificativo de "buques armados para prestar socorro" por mor de la consecuente distribución del premio entre sus respectivas dotaciones. Los citados remolcadores contaban con medios y equipos suficientes para extinguir incendios, (al fo-

1. Salvamento del buque-tanque "ESCOMBRERAS". Cfr. R. T.M.C. de 16 de junio de 1970, expediente instruido por el Juzgado Marítimo de Cartagena.

Cfr. S.T.S. de 21 de febrero de 1973 (R. Arz. 816/73).

lio 901 consta calificación en tal sentido expedida por la Asociación Nacional de Remolcadores de España) pero, en su actuación concurren circunstancias extraordinarias en relación con su actividad habitual, cual era la dedicación al tráfico interior en el puerto de Alumina en San Ciprian, Lugo; carecían del cuadro mínimo de tripulación exigido para desempeñar su actividad fuera de los límites portuarios, tampoco disponían de espuma en sus depósitos, por lo que fué preciso requerir además la presencia del "SERTOSA XXII". Por tanto, al exceder el servicio prestado por el "SERTOSA XIX" y "SERTOSA XIV" de la actividad ordinaria de ambos buques, procedió acordar la distribución del premio entre las dotaciones de éstos según sus respectivos sueldos base, y no según sus contratos de embarque, pues los buques no merecían, en esta actuación, el calificativo de buques armados y especialmente equipados para prestar socorro"¹.

- Segundo grupo. personas ajenas de la dotación.-

El artículo 7 dispone que entre los partícipes en los dos tercios del premio se tenga en cuenta a "las personas ajenas a la misma (la dotación), que cooperen con

1. Salvamento del buque de bandera griega "CAP BISTI". Expediente 366/85, instruido por el Juzgado marítimo de El Ferrol.

ella eficazmente".

El fundamento de la participación de estas personas ajenas a la dotación está en el principio de equidad¹.

El Tribunal Marítimo Central, dentro de los límites indicados en el artº 7, fijará, en su caso, la participación que corresponda a las personas ajenas a la tripulación. Personas que, no teniendo obligación de actuar en la operación de salvamento, han rendido servicios que contribuyeron a la obtención del resultado positivo, por lo que deben ser remuneradas proporcionalmente a la actividad prestada.

De entre la gran diversidad de supuestos que la realidad marítima presenta en este apartado, elegimos los más significativos. Así, por ejemplo, la intervención con carácter excepcional, en la ejecución directa de las operaciones de salvamento, de la Autoridad local de Marina y de sus colaboradores; en el auxilio prestado a la lancha de vigilancia aduanera "VA-1", en aguas de Palamós, son de destacar: "la intervención que el Ayudante de Marina y el Suboficial Celador de Puerto y

1. FARIÑA, "Nueva Ley ...", cit. pag. 108.

Pesca de aquella Ayudantía realizaron a bordo, una vez terminado el servicio oficial, lo fué a título particular y, por tanto, debe ser calificada y comprendida en el punto segundo, párraf segundo, del artículo séptimo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre"¹.

También resulta frecuente la decisiva participación de los Prácticos del Puerto. Por eso se afirma que "el premio habrá de repartirse entre los salvadores en proporción a la importancia relativa de su colaboración en el salvamento, estimando debidamente probada la eficaz intervención, mediante su labor de dirección y asesoramiento, del Práctico del Puerto de Barcelona D. ..., por lo que procede declarar su derecho a participar en el citado premio, conforme al artículo séptimo de la Ley 60/1962, que prevé el supuesto de la intervención de personas ajenas a la dotación, que cooperen con la misma eficazmente"².

El Tribunal Supremo destaca "la actuación del Prác-

1.Salvamento de la lancha de vigilancia aduanera "VA-1". Cfr. R. T.M.C. de 22 de febrero de 1988, expediente 133/87, instruído por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

2.Salvamento del Buque-tanque "CAMPAZAS". Cfr. R. T.M.C. de 17 de febrero de 1982. Expediente 99/81, instruído por el Juzgado Marítimo de Barcelona.

tico D. ... calificada de altamente meritoria ..., que dirigió con su pericia el salvamento del buque siniestrado, poniéndolo a salvo de la varada que sufría, en unión de todos los elementos con que operó ..."1-

Igualmente se resalta la "intervención personal de D. ..., Práctico del Puerto de Arrecife ..."2 y "la de los tres Prácticos intervinientes que se hacen merecedores a un premio de un millón de pesetas"3.

Por último, y aunque revista menos frecuencia, queremos significar la actuación, en la prestación de auxilios, de personas ajenas, no sólo a la dotación sino también ajenas a los afanes del mundo de la mar. Así la de los trabajadores de la Factoría, a uno de cuyos pantalanes estaba atracado el buque siniestrado. Y dice el Tribunal Supremo que "los empleados de Fos Bucraa S.A. prestaron asistencia al buque "MILANOS" una vez terminados sus trabajos y, por tanto, finalizada su tarea, excediéndose de sus obligaciones laborales, y el artícu-

1.Salvamento del buque "CAPITAN JORGE". Cfr. S.T.S. de 5 de marzo de 1973. (R. Arz. 973/73).

2.Salvamento del buque de pasaje, de bandera soviética "KARELIYA". Cfr. S.T.S. de 16 de mayo de 1988. (R. Arz. 3785).

3.Salvamento del buque de bandera alemana "OTTO L." Cfr. S.T.S. de 10 de mayo de 1983 (R. Arz. 2922/83).

lo 7 de la Ley 60/1962 reconoce legitimación a todos aquellos que, aunque ajenos, cooperen con ella eficazmente"¹.

- Tercer grupo: salvadores de vidas humanas.- El artículo 7 de la Ley 60/1962 dispone que también participarán "en los dos tercios restantes" del premio "los salvadores de vidas humanas, aunque no pertenezcan al buque o aeronaves auxiliadores". De hecho, en nuestro Ordenamiento Jurídico viene refrendado el principio de obligatoriedad de salvamento de vidas humanas² que estén en peligro en la mar³. Y sancionando su incumplimiento, así la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante tipifica penalmente la negativa a la prestación del debido salvamento cuando, en su artículo 13 dispone: "los individuos de la dotación de un buque mercante que no procedan a emplear los medios a su respectivo alcance

1.Salvamento del buque "MILANOS". Cfr. S.T.S. de 26 de marzo de 1991. (R. Arz. 2069/91).

2.El artículo 10 de la L.A.S. establece que "las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración".

3.El artículo 14 de la L.A.S. dispone que "la Autoridad de Marina deberá proveer siempre al salvamento de vidas humanas que se encuentren en peligro en la mar, empleando para ello todos los medios de que disponga, pudiendo a este objeto utilizar toda clase de buques y embarcaciones y ordenar a sus dotaciones la prestación del socorro, así como requerir el auxilio de las Autoridades de otros órdenes".

para el salvamento de náufragos que se encuentren abandonados en el mar o de personas que se hallaren a bordo de un buque o aeronave en peligro de perderse, pudiéndolo hacer sin riesgo de su persona, incurrirán en la pena de prisión menor a prisión mayor"¹.

Si bien es cierto que el fundamento de la remuneración está claro, sin embargo la Ley 60/1962 no establece los criterios² para determinar la participación en la remuneración.

No obstante, al objeto de fijar el montante de la participación en el premio, no suele ser suficiente, - requisito implantado en la mayoría de los ordenamientos jurídicos - el salvamento estricto y exclusivo de vidas humanas. Es necesario el salvamento de bienes materiales, que son los que constituyen el elemento valor a tener en cuenta al objeto de poder calcular la remuneración³.

1.Cfr. en el mismo sentido artículos 42 y 43 de la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea.

2.FARIÑA, "Auxilios ...", cit., pag. 97.

3.GARCIA LUENGO, "La remuneración ..." cit, pag. 302.
GUTIERREZ DE LA CAMARA, "Ley reguladora ..." cit., pag. 68
MAYO, "Asistencias ..." cit., pag. 98.

En la práctica, el salvamento de vidas humanas suele ser el resultado de una operación que, a su vez, está integrada en el conjunto de las operaciones de rescate dirigidas a prestar la asistencia debida no sólo a la vida, sino también a los bienes en peligro, es decir, al buque y a su carga. Así se desprende del relato de hechos probados acaecidos en los salvamentos examinados¹.

De hecho, la estricta aplicación del principio de equidad exige un examen global de todas las actuaciones de los salvadores, para no incurrir en el error de negar la participación en el premio a quienes sólo han rescatado vidas humanas y, por la misma razón, otorgar una gran participación a los que se han dedicado a asistir al buque o a la carga, pues quedarían conculcados los principios ya examinados, que deben presidir la

1. Recibidas por parte del buque "J.J. SISTER" las señales de socorro que emitía el buque "NURIA", navegó en demanda de éste y, llegando a su costado, observó que el incendio que le afectaba estaba incontrolado, con peligro de explosiones, por lo que inmediatamente recogió a los tripulantes del buque en peligro; y, como quiera que otro buque, más idóneo para ello, se había hecho cargo de las operaciones de salvamento del buque siniestrado, el "J.J. SISTER" continuó su viaje a Cádiz, llevando a bordo a todos los tripulantes del "NURIA".
Salvamento del "NURIA". Cfr. R. T.M.C. de 28 de junio de 1982. Expediente 362/81, instruido por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

justa distribución de la remuneración. Y es que, con independencia de los resultados parciales obtenidos por cada uno de los salvadores, lo verdaderamente importante es el rescate y salvamento que, como resultado final, ha logrado los resultados pretendidos¹.

1. Dadas las grandes proporciones que adquirió el incendio a bordo del buque "KANALA", las sucesivas explosiones que acaecieron, las difíciles condiciones de mar y tiempo reinantes que impedían la aproximación a los buques que habían oído las señales de socorro, fué precisa la intervención de dos helicópteros e la Armada, que cooperaron en la asistencia, recogiendo y evacuando a los tripulantes del "KANALA", sin perjuicio de las operaciones de salvamento del buque, que fueron realizadas por los remolcadores "TRIUMPH" y "BENICADELL".

Salvamento del buque carguero "KANALA", matrícula de Bilbao. Cfr. R. T.M.C. de 29 de febrero de 1984. Expediente 61/83, instruído por el Juzgado Marítimo de Cádiz.

En el mismo sentido, salvamento del buque carguero "ANNA". Cfr. R. T.M.C. de 2 de diciembre de 1982. Expediente 90/81.

C A P I T U L O V

GARANTIAS PARA ASEGURAR LA EFECTIVIDAD DE LOS DERECHOS
DE LOS SALVADORES

Una vez que la prestación de auxilio obtiene un resultado útil, surge la obligación principal del armador de la nave o explotador de la nave auxiliada, de remunerar el beneficio obtenido.

Sin embargo, la práctica se ocupa de demostrar con frecuencia que estas obligaciones no se cumplen. Consecuentemente los ordenamientos jurídicos han de establecer una serie de medidas, en previsión del posible incumplimiento, para lograr la efectividad de los créditos que surgen a raíz de la realización del salvamento.

ORDENAMIENTO JURIDICO INGLES.

Vamos a considerar los modos en cuya virtud el salvador, protegido por la Legislación inglesa, va a poder asegurar sus derechos a obtener un premio tras la realización de una operación de salvamento¹.

Maritime Lien.

El salvador tiene un derecho real de garantía (marítima) sobre la propiedad salvada.

Antes que nada vamos a ver qué se entiende por la garantía citada, que aparece en el epígrafe.

Hay dos definiciones, que citamos a continuación:

La primera califica la garantía como un derecho que recae sobre la "res" y consiste en una cuota o parte de

1. "The maritime lien and the procedure "in rem" are by far the most important aspects of the salvor's remedies; his rights of actio "in personam" are qualified and conditional". Cfr. KENNEDY, op. cit, § 1251.

la propiedad; la segunda definición la conceptúa como título de carácter privilegiado que recae sobre un buque, aeronave u otra propiedad marítima, en razón a los servicios prestados a la propiedad de que se trate¹.

La garantía se extiende al buque, al cargamento y también al flete, si éste hubiese sido salvado²; e igualmente a las aeronaves y a su cargamento en los términos previstos por las disposiciones vigentes³.

Por lo que respecta al origen de la garantía que estudiamos, surge como resultado de una operación de salvamento⁴. Y esta garantía no resulta perjudicada ni por los cambios de titularidad que puedan tener lugar en la propiedad de la cosa sobre la que recae, ni tampoco por la situación posesoria de la citada cosa.

Realmente no está probado con toda precisión cuándo reconoció una "Court of Admiralty" por primera vez un

1. Cfr. HILL, op. cit., pag. 110.

2. Cfr. *The Westminster*, (1841) 1 W. Rob. 229.

3. Cfr. Civil Aviation Act, 1982.

4. "In the case of mere towage there is no maritime lien".
Cfr. *Westrup v. Great Yarmouth Steam Carrying Co.* (1889) 43 Ch. D. 241.

"maritime lien" a favor de un salvador¹.

En todo caso, ya en 1852 tuvo lugar uno de los primeros supuestos en los que se llegó a reconocer la inoperancia de la titularidad posesoria de la cosa salvada sobre la que recae una garantía como la que estudiamos².

Y, finalmente, resulta de suma importancia no confundir un "maritime lien" con una possessory lien".

Esto último deberíamos conceptualarlo como el derecho de una persona a retener lo que está en su poder, aunque la propiedad pertenezca a otro, hasta que su crédito sea satisfecho. Ejemplo de "possessory lien": el que compete a unos astilleros para retener el buque hasta obtener el pago de la reparación efectuada³. En este caso resultaría preferente el "maritime lien" sobre el "possessory lien"⁴.

1. "The doctrine of tacit hypothecation upon which the maritime lien for salvage seems to rest, was probably a later outgrowth of the practice of arrest". Cfr. "Tranter v. Watson (1703) 6 Mod. 11.

2. Cfr. *The Bold Buccleugh* (1852) 7 Moo Pcc 267.

3. Cfr. "THE RUSSLAND", (1924) p. 55.

4. Cfr. "THE RUSSLAND", cit.

"Actio in rem".

Actualmente sabemos que una persona que reclama el premio correspondiente, tras una operación de salvamento, tiene un título o derecho de carácter privilegiado sobre la propiedad salvada, que debe ser llevado a efecto por medio del procedimiento legalmente establecido, el "procedure in rem"¹.

En un principio² el modo normal de proceder de la "Court of Admiralty" consistía en la detención de la persona del demandado bajo un mandamiento judicial, y su consecuente puesta en libertad una vez que se comprobaba la suficiencia de la garantía prestada en relación con la reclamación. Si bien, en aquellos momentos sólo se actuaba de acuerdo con las normas del "procedimiento in rem" cuando el demandado desaparecía o se encontraba fuera del reino. El demandante, en este caso, solicitaba

1. Cfr. HILL, op. cit., pag. 107.

2. En la obra "Praxis Curiae Admiraltatis Angliae", publicada por primera vez en Londres en 1667, su autor Clerke nos relata las palabras de Lord Hardwicke sobre el procedimiento adoptado por el Almirantazgo, diciendo que: "a work of undoubted credit is an arrest of the person of the defendant under a warrant or mandate of the judge, and his subsequent release upon his finding security sufficient to satisfy the amount of the suitor's claim".

el embargo del buque del demandado o de los bienes sobre los que tuviese jurisdicción la "Court of Admiralty".

Actualmente es un procedimiento amplia y frecuentemente utilizado. Su finalidad consiste en garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de un servicio de salvamento.

¿Cuáles son los trámites procesales¹ y ante qué Tribunales se plantea? La "Administration of Justice Act", promulgada en 1956, disciplinó la Jurisdicción y el proceso ante la "Admiralty Court".

Esta disposición fué parcialmente modificada por la "Administration of Justice Act, 1970"², que en su artículo 1º regulaba la configuración de la "High Court". En el artículo 2 establecía que la "Admiralty Court" (que hasta esa fecha formaba parte de la "Probate, Divorce & Admiralty Division") constituía Sala en la "Queen's Bench Division" que, a su vez, quedaba integrada en el "High Court".

1. MEESON, Nigel: "The Practice and Procedure of the Admiralty Court", London 1986, pags. 12 y ss.

2. Cfr. Administration of Justice Act, 1970, (Her Majesty's Stationery Office. Edition H.M.S.O. London.

A continuación y en el propio artículo se dice que la "Admiralty Court" entenderá de los asuntos que, estando atribuidos a esta División, impliquen el ejercicio de la Jurisdicción que, sobre cuestiones del Almirantazgo tiene la "High Court".

Efectivamente, la competencia de la "High Court", que viene definida en el artículo primero de la Administration of Justice Act.", aparece en un epígrafe del citado artículo: "la High Court tiene jurisdicción para conocer sobre las siguientes materias...: j)...cualquier reclamación procedente o en relación con salvamentos"¹.

Y en el artículo 3 establece que "en cualquier caso en que concurren un "maritime lien" u otro tipo de carga sobre buque, la jurisdicción del Almirantazgo puede ser invocada por medio de una "actio in rem" contra el buque de que se trate".

En la práctica² la "actio in rem" implica la presentación de un escrito ante la "Queen's Bench Division"

1.Cfr. "Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994, s. 1 (6).

2.Cfr. "The Practice and Procedure of the Admiralty Court", cit., pag.13 y ss.

(Admiralty Court) de la "High Court of Justice", designando el nombre del buque, el nombre del demandante y el nombre del armador demandado.

El procedimiento ha sufrido ciertas modificaciones por lo que respecta a las resoluciones judiciales y a las comparecencias que se realicen en el proceso. Estos cambios fueron implantados en 1979 por las "Rules of the Supreme Court" (S.I. 79/1.716).

En la actualidad, "The Supreme Court Act 1981, s. 21(3), dispone que "en cualquiera de los supuestos en los que concurre un "maritime lien" sobre un buque, aeronave u otra propiedad en relación con la suma reclamada, una actio in rem puede ser presentada ante la High Court contra el buque, aeronave o propiedad"¹.

1. "In any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship, aircraft or other property for the amount claimed, an action in rem may be brought in the High Court against that ship, aircraft or property". Cfr. Supreme Court Act 1981, s. 21 (3). HMSO.

Embargo del buque, cargamento y flete.

Planteada la demanda, se libra un mandamiento de embargo a petición del demandante, y es ejecutado por un oficial del Tribunal, según el siguiente procedimiento¹. El mandamiento será entregado al titular de la propiedad afectada; en el caso que nos interesa, del buque, y será fijado al palo mayor o cualquier otra parte idónea de la estructura del buque, por un corto período de tiempo, y otra copia de éste será dejada a bordo. Si la propiedad afectada es el cargamento que ya ha sido descargado, se unirá el mandamiento al cargamento. Si se trata del flete, se actuará igual que con el cargamento. El oficial del Tribunal quedará encargado de la custodia de la propiedad embargada y tomará posesión de ella², si bien la "Court of Admiralty" mira generalmente con desagrado cualquier intento dirigido a excluir al propietario o a sus gentes de la posesión y control del buque afectado.

Una persona que quisiera evitar el embargo del

1. "Service of a warrant of arrest or writ in an action in rem against a ship, cargo or freight shall be effecty by .." Cfr. Rules of the Supreme Court, Order 75, "Admiralty Proceedings, r. 11.

2. Rule of Order 75, of the rules of the Supreme Court (R.S.C.).

barco deberá, una vez iniciado el proceso, prestar fianza o garantías suficientes. Esto le permitirá solicitar al Tribunal la no adopción del embargo¹.

Otras medidas de garantía.

Precedida de una consolidada tradición, aparece una medida de garantía cuya vinculación es la de "Detention of property liable"².

En efecto, ya "The Merchant Shipping Act 1894, Part IX³, reguló la posibilidad de la "detention" no sólo del buque, sino también de la carga y aparejo; y si bien es cierto que en la referida norma se condicionó el ejer-

1. KENNEDY, op. cit., pag. 363.

2. No sorprende al experto la utilización de un término -DETENTION- referido al buque, originariamente reservado para personas (Cfr. Oxford Dictionary, Oxford University Press, 1989, pag. 327).

La explicación viene dada, incardinada en una tendencia general de todo el Derecho Inglés hacia el antropomorfismo; y esta actitud reviste una mayor fuerza si el objeto a personificar es nada menos que un buque: "THE MOST LIVING OF ALL INANIMATE THINGS", (Cfr. Kennedy, op. cit., pag. 357). A partir de lo cual la explicación lógica de la secuencia deviene innecesaria, por evidente.

3. Cfr. "The Merchant Shipping Act 1989, Part IX, s. 552.

cicio de la analizada medida a la existencia de una deuda en virtud de salvamentos prestados, que hubiesen generado un derecho a premio conforme a aquella, se ha venido efectuando una interpretación jurisprudencial del contenido de aquella disposición, en sentido amplio¹.

La vigencia de esta medida se mantiene gracias al reconocimiento que se efectúa de la misma en disposiciones legales recientes².

Venta del buque.

La Resolución del Tribunal ordenando la venta del barco vendrá precedida por el embargo de la misma embarcación.

En la práctica, lo que generalmente tiene lugar, es la constitución de fianza al objeto de evitar el embargo y la posterior venta.

1. Cfr. "THE FULHAM" (1899) P. 251 (C.A.).

2. "Administration of Justice Act 1956, s. 7"
Cfr. "Supreme Court Act 1981, s. 33".

La fianza se constituye, en nombre del propietario de la embarcación, con la redacción de un documento en que se asume la responsabilidad correspondiente, por parte del asegurador o del Club de P. & I. (Protection & Indemnity Club). También suele utilizarse el aval bancario¹.

El levantamiento del embargo consiste en una simple formalidad, una vez que se haya probado que la fianza o garantía constituida sea considerada suficientemente satisfactoria y siempre que no se haya presentado anteriormente, por una tercera persona, un escrito ("Caveat")², acompañado a su vez de fianza bastante, en que se solicite del Tribunal la no adopción de la medida del levantamiento del embargo. En este caso resolverá el Tribunal sobre la medida que, en definitiva, resulte procedente.

1. HILL, "Maritime Law" cit. pag. 126.

2. Cfr. Osborn's Law Dictionary, 6 th. ed., London 1976.
Cfr. Oxford Dictionary, Oxford University Press 1989, p. 180.

"Actio in personam".

Aunque el más utilizado sea el procedimiento "in rem", el salvador también puede actuar "in personam" contra los propietarios de la propiedad salvada¹.

Este derecho ya venía definido desde 1.799, cuando Lord Stowell afirmaba "cada persona que haya intervenido en una operación de salvamento tiene un derecho de garantía que recae sobre la cosa salvada. Y aunque su primer y más idóneo recurso sea la "actio in rem", también tiene a su favor una "actio in personam"².

La frecuencia de su ejercicio ha sido claramente definida³.

No obstante, el artículo 3, apartado 1º de la "Administration of Justice Act, 1956" establecía: "la Jurisdicción de la "High Court", "Admiralty Division" puede en todos los casos de que conozca, ser invocada

1. LORD CHORLEY, op. cit., pag. 318.

2. "THE TWO FRIENDS" (1799) 1 C. Rob. 271, 277.

3. "The proceeding by arrest of the person has now for many years been obsolete". Cfr. "THE CLARA" (1855) Swab. 1.3.

por medio de una "actio in personam"¹.

Y en el artículo 21 de la "Supreme Court Act 1981" se dispone que: "una actio in personam puede ser planteada ante la High Court en todos los casos pertenecientes a la Admiralty Jurisdiction de este Tribunal"².

Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement.

Habida cuenta la enorme popularidad y utilización del contrato de salvamento emitido por el Comité del Lloyd's, cuya última revisión tuvo lugar en 1990, vamos a estudiar qué tipo de garantías ofrece al salvador que se acoge a la protección que la firma de este documento, se supone, lleva consigo.

La mayoría de los apartados del "Lloyd's Form" se dedican al modo en que se tramitará el procedimiento

1. "Subject to the provisions of the next following section, the Admiralty Jurisdiction of the High Court, the Liverpool Court of Passage and any county court may in all cases be invoked by an action in personam". Cfr. "Administration of Justice Act, 1956. s 3 (1).

2. "Subject to section 22, an action in personam may be brought in the High Court in all cases within the Admiralty Jurisdiction of that court". Cfr. "The Supreme Court Act 1981" s. 21.(1)

arbitral; no obstante, vamos a estudiar las cláusulas 5 y 6 que aparecen bajo el epígrafe "estipulaciones en cuanto a las fianzas"¹.

En la cláusula n° 5 encontramos las normas que deben seguirse en la constitución de las fianzas².

En primer lugar, se establece que será el contratista quien determine la cuantía de la fianza por él solicitada. Esta operación podrá llevarla a cabo, bien inmediatamente después de terminado el servicio de salvamento, o bien antes, si fuese posible³.

La notificación de aquella deberá hacerse no sólo a los armadores sino también el Comité del Lloyd's. El importe de la fianza comprenderá la cantidad correspondiente de los gastos, costes, intereses y, por supuesto, la cantidad que pretende sea comprensiva del premio.

1. "Provisions as to Security" Lloyd's Form, Approved and Published by the Committee of Lloyd's. London, 1995.

2. La inserción de un párrafo b), de contenido novedoso, en esta cláusula, se debe a lo previamente estipulado en el Convenio Internacional sobre Salvamento, Londres, 1989. Cfr. L.O.F. 1995 s.5 (b). Anx. 7.

3. "The Contractor shall immediately after the termination of the services or sooner notify the Council and where practicable the Owners of the amount for which he demands security... Cfr. LOF 1995, Lloyds Standard Form of Salvage Agreement, s.4 (a).

En cuanto a la modalidad de prestaciones de la fianza se estará, en primer lugar, al acuerdo que las partes hayan adoptado. Pero, en defecto de acuerdo, se seguirán las estipulaciones que el Comité del Lloyd's tiene publicadas sobre modalidades de constitución de fianza¹.

La fianza podrá ser constituída por personas, firmas o sociedades con residencia en el Reino Unido, siendo necesario que su cuantía sea bastante a juicio del Comité o suficiente en opinión del contratista.

Finalmente, el Comité no se hace responsable de la suficiencia final de la fianza, ni tampoco responde de las faltas o insolvencias de la persona, firma o sociedad fiadora.

En la cláusula n° 6 se concreta la garantía que corresponde y compete al contratista y que podrá ejercitar hasta tanto no sea prestada la fianza a que se alude

1. Cfr. L.O.F. 1995: Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. S.5 (c).

en la cláusula anteriormente citada¹.

La realidad de esta garantía viene concretada en un "maritime lien" que recae sobre la propiedad de los bienes salvados, que no podrán ser retirados del lugar donde terminó el salvamento, hasta que se haya prestado la fianza en la forma estipulada anteriormente, a no ser que medie consentimiento escrito del contratista en sentido contrario.

Por otra parte, el contratista se compromete a no realizar su "maritime lien" porque va a confiar en la buena voluntad del propietario de los bienes salvados (se presupone), porque desea la pronta terminación del asunto y porque, en definitiva, Lloyd's pretende ejercer su eficaz gestión sin necesidad de acudir al procedimiento más lento y costoso de recurso ante los Tribunales de Justicia.

No olvidemos, sin embargo, que tiene poco valor la "maritime lien" sin una "actio in rem"².

1. "Until security has been provided as aforesaid the Contractor shall have a maritime lien on the property salvaged for his remuneration". Cfr. LOF 1995: Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. S.6 (a)

2. HILL, "Maritime Law", cit., pag. 110.

De ahí que el compromiso que acabamos de analizar del contratista, tenga un límite. Y así podrá ejercitar su "actio in rem" si no se ha prestado fianza en los catorce días siguientes a la terminación del salvamento, o si el contratista teme fundadamente que está proyectándose la remoción de los bienes salvados, contraviniendo el contrato firmado¹.

1. Cfr. LOF 1995: Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. S.6 (b).

ORDENAMIENTO JURIDICO ESPAÑOL.

El artículo 2 de la Ley 60/1962 establece que "todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil, dará lugar a una remuneración equitativa.

No obstante, la realidad muestra con frecuencia que las obligaciones no se cumplen; por lo que los ordenamientos, para regular estas situaciones, han adoptado las medidas necesarias para que los créditos puedan hacerse efectivos¹.

La Ley de Auxilios y salvamentos, teniendo en cuenta principios de gran tradición en el Derecho Marítimo, como la "fortuna del mar", sin olvidar los datos que configuran la especialidad que regula, como la movilidad del buque y la responsabilidad -ya aludida desde otro ángulo- limitada de los armadores, establece una serie de medidas que procedemos a estudiar.

1. Cfr. ALONSO LEDESMA, C. "Los Privilegios Marítimos", Madrid, 1995, pags.405 y ss.

Medidas de garantía.

Prohibición de venta.- El artículo 23 del Reglamento que desarrolla la aplicación de la Ley 60/1962, dispone: "si el buque asistido es español y está en disposición de navegar, podrá autorizarse su salida con independencia del estado procesal del expediente, anotándose de oficio en el certificado que debe llevar a bordo y en el registro donde está inscrito, la prohibición de vender o gravar el buque ..."¹

En el artículo 31 de la citada disposición legal se establece: "en todo caso se anotará en el certificado de propiedad y en el Registro correspondiente la prohibición de vender o gravar el buque o aeronave mientras no se solventen las responsabilidades derivadas de la asistencia"².

No obstante, en la práctica marítima, los Jueces Marítimos no hacen uso de los medios de garantía que acabamos de ver, en la forma en que vienen regulados por

1. Artículo 23 R.L.A.S. Cfr. Apéndice 4.

2. Artículo 31 R.L.A.S. Cfr. Apéndice 4.

la disposición estudiada.

En efecto, en inscripción de las antecitadas disposiciones tiene lugar en el Registro de la Matrícula del Buque que resulte beneficiario de la asistencia marítima¹.

Ordinariamente se dirige, por parte del Juez que conoce del expediente, un escrito a la Autoridad Marítima del puerto donde se encuentre matriculado el buque. En esa comunicación se identifica al buque auxiliado mediante la relación del nombre, folio y lista de matrícula, y se solicita la anotación, en el asiento res-

1. "Para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que ésta concede y arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante".

"Los Registros de Matrícula de Buques serán públicos y de carácter administrativo".

"El Registro de Matrícula se llevará en varios libros foliados denominados "Listas", en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad, según se expresa."

Cfr. Artículos 2, 3 y 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, regulador del Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo de Buques.

Cfr. Artículos 75 y 76, sobre Registros de Buques y Empresas Navieras, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

pectivo, de la prohibición de enajenarlo o gravarlo¹, mientras no se solventen las responsabilidades derivadas del expediente instruido como consecuencia del salvamento.

El asiento en el Registro comprende la anotación de prohibición, la autoridad que lo ordena (Juez Marítimo de la provincia marítima de que se trate), número del expediente a que queda sujeto y nombre del buque auxiliador.

Por parte del Jefe del Registro de Buques correspondiente se remite certificación - comprensiva de la inscripción efectuada - a la Autoridad Marítima del que dependa que, a su vez, la cursa al Juez Marítimo que ordenó la anotación, todo lo cual se une al expediente respectivo para que quede constancia de lo actuado.

Efectivamente, difiere la práctica respecto de lo

1.Cfr. Expediente nº 360/811 del Juzgado Marítimo Permanente de Huelva, instruido por el servicio de asistencia marítima prestado al buque "VICENTE YAÑEZ PINZON" por el buque "SANTA MARIA II", folio 15: "Para su unión a las actuaciones del expediente de la "referencia", ruego a V.S. se expida y remita a este Juzgado Marítimo Permanente copia certificada del asiento de inscripción del buque "VICENTE YAÑEZ PINZON", folio 1.297, lista 3ª. de esa matrícula, previa anotación, en el referido asiento, de prohibición de venta del mismo hasta tanto no se constituya en este Juzgado fianza o garantías suficientes para asegurar el pago de la retribución que resulte debida por el mencionado servicio."

señalado por las disposiciones antes citadas, pero hay que decir que al ordenar el Juez Marítimo la inscripción de una prohibición de venta en el Registro de Matrícula del Buque que ha recibido el auxilio se consigue de modo total la finalidad pretendida por el espíritu de la Ley 60/1962 y del Reglamento que la desarrolla: establecer garantía suficiente para la satisfacción de las responsabilidades correspondientes.

Y, puesto que la Administración va a intervenir en todos los actos de la vida del buque, exigiéndose siempre una copia de la hoja de asiento del buque, certificada y con el visto bueno de la Autoridad Marítima, va a resultar muy difícil que pueda eludirse la garantía antes citada, porque en el asiento constará la prohibición acordada por el Juez Marítimo¹.

1. La importancia práctica de las anotaciones efectuadas en el Registro de la Matrícula del Buque queda evidenciada en la Resolución del Tribunal Marítimo Central, que pone fin a la reclamación interpuesta en solicitud de cancelación de una "nota de prohibición de venta"; en la misma se afirma que: "quedando, a juicio del Tribunal Marítimo Central, suficientemente garantizadas las responsabilidades que corresponden al buque con la fianza prestada por la ya mencionada Cía. de Seguros, no debe obstaculizarse a sus legítimos propietarios la libre disposición del buque siniestrado ... y acuerda resolver la solicitud formulada por ... a nombre de ... ordenando al Juzgado Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria comunique a la Comandancia Militar de Marina de Cádiz que ha quedado levantada la prohibición de vender el buque que pesaba sobre el "OKUME", como consecuencia de la asistencia prestada al mismo por los remolcadores "R.A.-2" y "TAMARAN", con la colaboración del pesquero "CIGALA", a partir del día 5 de julio de ..."

Embargo de buque, cargamento y flete.-

El artículo 31 del Reglamento que desarrolla la Ley 60/1962, establece: "con el fin de garantizar los derechos de las partes, podrá el Juez Marítimo Permanente, cuando lo considere oportuno, decretar el embargo¹ de la embarcación o aeronave asistida con sus pertrechos y respetos y, en su caso, del cargamento y del flete, previo inventario de los mismos. El embargo podrá eludirse o levantarse prestando fianza bastante, a juicio del Juez..."

En la práctica marítima, si bien es cierto que la primera medida de garantía que se suele acordar es el embargo², también hay que decir que, en la propia resolución en la que aquél se traba, se admite normalmente

(continúa de nota anterior)

Cfr. R. T.M.C. de 8 de Octubre de 1974. Expediente 436/73, instruído por el Juzgado Marítimo de Las Palmas.

1. Sobre el embargo, su concepto y caracteres.

Cfr. CORTES DOMINGUEZ, V., JIMENO SENDRA, V y MORENO CATENA, V., en "Derecho Procesal Civil", Valencia 1995, pags.459 y ss.

2. "El Juez Instructor decretó el embargo de la embarcación asistida, con sus aparejos y pertrechos, abriéndose pieza separada al respecto".

Cfr. R. T.M.C. de 16 de junio de 1980, Resultado 4º, "in fine".

la posibilidad de su liberación mediante la constitución de la fianza.

Cuando se trata de embargo de buques, una vez acordada esta medida por el Juzgado Marítimo, se remitirá escrito en este sentido a la Autoridad Marítima del puerto donde se encuentre el buque, interesando de ésta la "prohibición de salida a la mar" del buque¹.

Al mismo tiempo se notifica la adopción de la

1. Cfr. Expediente nº 64/82 del Juzgado Marítimo Permanente de Huelva, instruido con motivo de la asistencia marítima prestada por el remolcador "MAZAGON" al buque de bandera chipriota "MISS TITA", folio 12. Providencia: en Huelva a los diecinueve días del mes de enero de mil novecientos ochenta y dos. Dada cuenta. Con el fin de garantizar los derechos de los interesados en la asistencia marítima prestada por el remolcador "MAZAGON" al buque de bandera chipriota "MISS TITA", de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.2 del Reglamento para la aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, prohibase la salida a la mar del buque de bandera chipriota "MISS TITA", que deberá quedar retenido en puerto, mientras no se preste fianza en metálico por valor de un millón de pesetas, o bien se aporte garantía por parte de entidad bancaria o de seguros, legalmente autorizada para operar en España, por igual importe de un millón de pesetas, que se constituirá en este Juzgado Marítimo Permanente. Diríjase escrito al Sr. Comandante Militar de Marina comunicándole el contenido de esta Providencia y notifíquese a la entidad Auxtramarsa, Consignataria en este puerto del buque "MISS TITA", para que lo ponga en conocimiento del armador del mencionado buque. Así lo manda y firma S.S^a., de lo que yo, como Secretario, doy fé."

medida al armador afectado¹, comunicandole por entrega de copia de la resolución, la cuantía y clase de fianza que se ha de prestar para liberar al buque.

Por lo que respecta al embargo del cargamento se hará constar mediante oportuna diligencia la traba de las distintas partidas que lo componen, especificándose éstas con todo detalle en el inventario que, a tal efecto, se redacte. En la práctica es habitual que, en la resolución en que se acuerde el embargo del cargamento, venga determinada la cuantía de la fianza por la que se

1. No siempre resulta posible la notificación directa al interesado que, no obstante, queda resuelto del modo que se especifica: "examinada la documentación del velero francés - que se encontraba a la deriva y sin tripulación a bordo cuando recibió asistencia - aparecen como posibles propietarios los súbditos de aquella nacionalidad Michael Jean Le Naviel, o bien Georges Forissier, ninguno de los cuales compareció durante el plazo otorgado, constanding al folio ... haberse comunicado al Consulado de Francia en San Sebastian en orden a la defensa de los derechos de quienes pudieran resultar ..." Cfr. Asistencia prestada al velero "LA BOIX DU BODO". R. T.M.C. de 16 de junio de 1980. Expediente 464/79, instruido por el Juzgado Marítimo de Bilbao.

puede alzar dicha traba¹.

1. Una vez trabado el embargo del buque y del cargamento no son infrecuentes los problemas que surgen en la práctica diaria para hacer posible su ejecución. Así quedó patente con motivo de la asistencia marítima prestada al "CAP BISTI" que, una vez embargado con sus elementos, pertrechos, respetos y carga, por Resolución de 18 de noviembre de 1985, del Juez Marítimo Instructor del Expediente, sin embargo, al no tener el referido buque tripulación a bordo y no haber comparecido persona alguna con titularidad bastante para hacerse cargo del mismo y, por otra parte, careciendo la Autoridad de Marina del Puerto de La Coruña de los medios necesarios para su custodia y conservación, el Juzgado Instructor se vió en la necesidad de convenir con la empresa armadora de los remolcadores "SERTOSA XIV" y "SERTOSA XIX" su vigilancia mediante el pago de los gastos que se ocasionaran con motivo de la inmovilización de aquél en el puerto de La Coruña.
Cfr. Salvamento del "CAP BISTI". R. T.M.C. de 25 de septiembre de 1987. Expediente 366/85.

Fianza.-¹

El artículo 40 de la Ley 60/1962 afirma: "los propietarios podrán disponer de los efectos salvados antes de la terminación del expediente, constituyendo fianza bastante a juicio del Juez para garantizar el

1. Concebida la fianza, en sentido estricto, como la garantía que se presta cuando un tercero asume el compromiso de cumplir la obligación si no lo hiciera el deudor principal, deberíamos, por tanto, caracterizar la denominada "fianza" de la Ley 60/1962, como una fianza impropia, en razón a sus connotaciones de naturaleza personal o material. En efecto, la primera peculiaridad consiste en que en la Ley 60/1962 se prevé la posibilidad de que la fianza la constituya el propio obligado principal, a diferencia de lo que ocurre en la fianza propiamente dicha en que necesariamente media la intervención de un tercero.

Por otra parte, en la fianza, entendida en sentido estricto, el fiador, en virtud de la condición de garantía personal que aquella ostenta, comparece con un patrimonio indiferenciado en sus elementos, no particularizando los bienes que quedan afectos a garantizar el cumplimiento de la obligación. Por contra, en la fianza de la Ley 60/1962, hay exacta concreción de bienes, con señalamiento preciso de las cosas muebles que quedan afectas a la garantía que se constituye, por lo que más bien actúa como una suerte de garantía real, en razón a la sujeción que se opera de forma inmediata y directa de los bienes dados en garantía.

Cfr. DIEZ PICAZO, L., "Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial", Madrid, 1993, Tomo II, pags. 413 y ss.

GARRIGUES, J. "Curso..." cit., Tomo II, pags. 158 y ss.

pago de la remuneración debida por el salvamento"¹.

El artículo 23 del Reglamento para el desarrollo de la Ley 60/1962, dispone: "si el buque es extranjero y está en disposición de navegar, se autorizará su salida a la mar tan pronto como constituya fianza suficiente ..."²

El artículo 31 de la citada disposición legal establece: "... el embargo podrá eludirse o levantarse prestando fianza bastante a juicio del Juez, para responder del pago de las obligaciones del servicio prestado"³

1. Con frecuencia resalta la Jurisprudencia la finalidad que con la constitución de la fianza se pretende como objetivo principal; así se afirma que: "la fianza con la que se especulaba era la de 70.000 millones de pesetas para así garantizar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la precitada Ley, el importe íntegro de la remuneración ..."

Cfr. S.T.S. de 10 de mayo de 1983. (R. Arz. 2922/83).

2. "La fianza cubría las responsabilidades económicas del salvamento y, por ello, se autorizó la salida del buque del puerto de Pasajes". Cfr. S.T.S. de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929/82).

3. Respecto de la fianza, afirma el Tribunal Supremo que: "se trata de una fianza legal, de las mencionadas y reguladas por los artículos 1854 a 1856 del Código Civil, y por los preceptos de las leyes que las establecen y, subsidiariamente, por los de las leyes penales, en orden a la garantía de las responsabilidades pecuniaras". Cfr. S.T.S. de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929/82).

El artículo 31 continúa disponiendo que: "El Juez determinará si dicha fianza ha de constituirse en metálico o si puede consistir en una garantía de entidad bancaria o de seguros legalmente autorizada para operar en España. En el caso de que la fianza haya de constituirse en metálico se depositará en la Caja General de Depósitos o en sus Sucursales y, en su defecto, en el propio Juzgado Marítimo Permanente".

Se nos configura además la fianza con una doble vertiente de medida sustitutoria del embargo y de condición previa para autorizar la salida del buque a la mar.

Por lo que respecta a la cuantía, se deja un amplio margen de discrecionalidad ya que basta que sea "suficiente a juicio del Juez". Naturalmente el Juez puede, de oficio, acordar la ampliación o reducción de la fianza fijada al comienzo del expediente, siempre que resulten acreditados nuevos datos no conocidos al inicio de la tramitación del procedimiento.

Hemos visto que el artículo 31 del Reglamento para la aplicación de la Ley 60/11962 establece distintas modalidades de fianza, cuya elección cae bajo el arbitrio

del Juez. Igualmente fija el modo en que deberá quedar constituida.

A efectos prácticos, cuando se trata de fianza en metálico, habida cuenta la lentitud y dificultades que presenta la actuación de la Caja General de Depósitos, se suele admitir dinero, incluso cheques que, una vez depositados en el Juzgado Marítimo, se ingresan en una cuenta corriente a disposición del Juez.

Por lo que respecta a la segunda modalidad que contempla el artículo 31 estudiado, la garantía de entidad bancaria es una de las opciones más utilizadas¹.

En la práctica de los Juzgados Marítimos se consi-

1. Manifestación típica de las operaciones bancarias, constituye para terceros fórmula válida de garantía.

Ejemplo de lo anterior nos lo muestra la Jurisprudencia al afirmar "que la fianza fué prestada a consecuencia de la notificación al Cconsulado Danés para que por Kund I. Larsenskt, en su condición de Armador del buque salvado "GRUNDUM KANSAS" se prestase la misma, habiéndolo hecho el Banco Hispano Americano, sucursal de Bilbao, en la forma ya consignada. Y, requerido el Armador para hacer efectivo el importe de la cuenta total, después de dictada la Resolución en cuestión y, al no efectuar el pago, se procedió contra la fianza, por lo que el Banco Hispano Americano abonó la cantidad por la que se le instó. El procedimiento seguido fué el correcto en esta clase especial de garantía: requerimiento al deudor y, si éste no paga, dirigirse contra la fianza, sin que importe quién la ha prestado que, en este caso, puede ser tercera persona y no el deudor".
Cfr. S.T.S. de 9 de febrero de 1982. (R. Arz. 929/82).

UNIVERSIDAD DE CHILE

Reunido el Tribunal de Examinación de Tesis el día de la fecha, en el día de la fecha, en el local de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de Santiago, Chile, a las 10:00 horas, para examinar la Tesis de Grado de Ingeniería Civil de

Francisco José Gutiérrez del Rancagua
título El Sacramento Marítimo

Acordó otorgarle el título de APTO WM LAUDE

por mayoría

Señor A

Julio

1996

El Examinador,

[Signature]

El Vocal,

[Signature]

El Presidente,

[Signature]

El Examinador,

[Signature]

El Doctorado,

[Signature]