

Enrique Pérez Ramírez

1963  
Tribunal **Marítimo** Central  
2017



MINISTERIO DE DEFENSA







Enrique Pérez Ramírez

1963  
Tribunal **Marítimo** Central  
2017



MINISTERIO DE DEFENSA



**CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES**  
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autor y editor, 2017

NIPO: 083-17-038-3 (edición papel)

ISBN: 978-84-9091-271-3 (edición papel)

NIPO: 083-17-039-9 (edición en línea)

Depósito Legal: M-9900-2017

Fecha de edición: mayo 2017

Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.



## Índice

- 7 Siglas y abreviaturas
- 8 Prólogo
- 10 Preámbulo

### Primera parte

#### El derecho de los naufragios

- 17 Introducción
- 20 La antigüedad
- 21 La Alta Edad Media
- 22 La Baja Edad Media
- 30 La Edad Moderna. Siglos xv y xvi
- 35 El siglo xvii
- 38 El siglo xviii
- 48 El siglo xix

### Segunda parte

#### El salvamento marítimo hasta 1962

- 63 El comienzo del salvamento marítimo
- 66 El Convenio de Bruselas de 1910
- 68 La normativa española hasta 1931
- 70 La normativa española a partir de 1931
- 72 Los anteproyectos de ley de los años cincuenta
- 77 El proyecto de ley de auxilios y salvamentos

### Tercera parte

#### El Tribunal Marítimo Central

- 83 La Ley 60/1962
- 87 Los comienzos del Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos
- 90 El desarrollo de la ley. Las primeras Instrucciones
- 93 El reglamento
- 95 Nuevas Instrucciones
- 98 Los juzgados marítimos permanentes
- 106 Los presidentes del Tribunal
- 108 Los vocales y secretarios del Tribunal

## Índice

110	Los jueces marítimos permanentes
114	Los secretarios de los juzgados marítimos
117	Otro personal del Tribunal Marítimo Central
119	Las plantillas
120	Los expedientes
129	Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central
153	La sede del Tribunal Marítimo Central
156	Encuadramiento orgánico del Tribunal
157	Asuntos económicos

### Cuarta parte

#### El camino hacia el consejo de arbitrajes marítimos

171	El ámbito internacional
172	El Convenio de Londres de 1989
173	Los primeros años de la democracia en España
175	La ley de puertos
181	Los juzgados de lo Mercantil
182	Los proyectos de ley general de la Navegación Marítima
187	La Ley de Navegación Marítima
195	Comentario final

### Anexos

199	ANEXO I Presidentes del Tribunal Marítimo Central
200	ANEXO II Otros miembros del Tribunal Marítimo Central
206	ANEXO III Jueces marítimos permanentes
212	ANEXO IV Expedientes, resoluciones y recursos
235	ANEXO V Fechas de creación de los juzgados marítimos permanentes
236	ANEXO VI Cronología de la Legislación Española sobre Salvamento Marítimo y otros documentos y proyectos relacionados

### Bibliografía y fuentes

241	Legislación citada
243	Bibliografía



## Siglas y abreviaturas

ADS	Especialidad de Administración (Suboficiales)
AJEMA	Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada
Alte.	Almirante
AN	Audiencia Nacional
Aud.	Auditor
<i>BOD</i>	<i>Boletín Oficial del Ministerio de Defensa</i>
<i>BOE</i>	<i>Boletín Oficial del Estado</i>
CA	Contraalmirante
Cap.	Capitán
CF	Capitán de Fragata
CG	Cuerpo General
CGPJ	Consejo General del Poder Judicial
CMI	Comité Marítimo Internacional
CN	Capitán de Navío
Col.	Coronel
Cte.	Comandante
DIGENPER	Director General de Personal
DIMAMER	Director General de la Marina Mercante
DO	Diario Oficial del Ministerio de Marina
EC	Escala de Complemento
EMA	Estado Mayor de la Armada
JMP	Juez Marítimo Permanente
LAS	Ley por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos
LGNM	Ley General de la Navegación Marítima
LNM	Ley de Navegación Marítima
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
OM	Orden Ministerial
OMC	Orden Ministerial Comunicada
OMI	Organización Marítima Internacional
SASEMAR	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
TCol.	Teniente coronel
Tte.	Teniente
TMC	Tribunal Marítimo Central
TS	Tribunal Supremo
VA	Vicealmirante

Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río  
Almirante General, Jefe de Estado Mayor de la Armada

# Prólogo

Madrid, agosto de 2016

La mar ha sido, tradicionalmente, el principal medio de transporte, especialmente en el ámbito comercial. Desde muy antiguo, el hombre ha intentado dominarla, pero no siempre ha salido airoso de esa batalla. Testigos son los numerosos naufragios que salpican las costas de todo el mundo. El hombre se ha visto en la obligación de regular los hallazgos de estos pecios, a los que se unieron los auxilios o rescates que otros navegantes prestaban a los que se encontraban en apuros. Las vidas y cargamentos salvados demandaban recompensas que, con mayor o menor acierto, fueron reglamentadas en diversas normativas.

Heredero de antiguas normas e instituciones como el *Libro del Consulado del Mar* o nuestras propias ordenanzas, el Tribunal Marítimo Central ha sido a lo largo del último medio siglo el organismo público encargado de «facilitar a la modesta gente de mar asistencia, resarcimiento de los gastos realizados y cobro de premios para que, sin necesidad de acudir a largos y costosos litigios, se estimulen los salvamentos marítimos en beneficio de la economía nacional», es decir, se ha dedicado a determinar si las asistencias en la mar son auxilios, salvamentos o remolques, con sus implicaciones.

Junto a los juzgados marítimos permanentes, el Tribunal Marítimo Central ha desarrollado una inestimable labor para poner orden y sensatez en el complicado mundo del salvamento marítimo.

La celeridad de sus resoluciones, la calidad técnico/jurídica de las mismas, la agilidad de sus procesos, la fijación de unos premios justos en atención al riesgo del salvador o el estímulo a las operaciones de salvamento han sido solo algunas de las características más relevantes que han definido su trabajo a lo largo de más de cinco décadas. El reconocimiento a la labor del Tribunal por parte de los más prestigiosos órganos jurídicos ajenos a la Armada conlleva aún mayor mérito por lo limitado de sus medios en personal y material, ampliamente compensado por su entusiasmo.

La reciente Ley de Navegación Marítima contempla la creación del Consejo de Arbitrajes Marítimos en el seno de la Armada y la reestructuración del Tribunal Marítimo Central y de los juzgados marítimos permanentes que pasarán a depender orgánica y funcionalmente de la Administración Marítima. Todos estos cambios aún por definir llevarán aparejados la transformación de la estructura actualmente existente, delimitando nuevas competencias, funciones y cometidos para el Tribunal Marítimo. Tribunal que, a buen seguro, continuará haciendo gala de la profesionalidad y buen hacer demostrados en el pasado para adaptarse con rapidez y eficacia a su nuevo papel en el ámbito del salvamento marítimo.

No obstante, a pesar de su larga vida y prometedor futuro, el conocimiento que tenemos de este Tribunal es escaso, ya no solo entre el conjunto de la población española, sino incluso entre la gente de mar. Sirva este libro del vicealmirante Enrique Pérez Ramírez, antiguo presidente del Tribunal Marítimo Central, como homenaje a todos los que calladamente han servido en el Tribunal o los juzgados marítimos permanentes, facilitando la labor de aquellos que trabajan en la mar.



# Preámbulo

Madrid, 25 de junio de 2016

En diciembre de 2012 se celebró el 50 aniversario de la *Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimos*, que crea el Tribunal Marítimo Central. Con ese motivo, la *Revista General de Marina* publicó un suplemento en noviembre de 2012 dedicado a esta efeméride, en el que se incluyó un artículo mío titulado «El Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes. Una larga historia».

La Ley de Navegación Marítima, aprobada en 2014, suprime el Tribunal Marítimo Central, aunque continuará funcionando transitoriamente hasta que entre en vigor el reglamento que regule el Consejo de Arbitrajes Marítimos que, de alguna manera, tomará el relevo del Tribunal Marítimo Central.

El anunciado cierre de este Tribunal es lo que me ha movido a ampliar el artículo de 2012 para presentar una historia más completa y detallada de sus ya más de 52 años de funcionamiento.

La poco conocida labor del Tribunal y de los juzgados marítimos permanentes, iniciada durante el régimen franquista y continuada sin suspensiones ni cambios en la etapa democrática nacida de la Constitución de 1978, creo que merece un recuerdo de sus vicisitudes y trabajos al servicio de las gentes de la mar.

El Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes se han ocupado durante todos estos años de calificar las asistencias marítimas estableciendo si son auxilios, salvamentos o remolques en la mar, y determinar las remuneraciones correspondientes. El derecho marítimo ha regulado estas actividades u otras similares desde tiempo inmemorial, pero lo ha hecho de diferentes formas. De hecho, a lo largo del tiempo ha evolucionado el propio concepto de salvamento, y también ha habido enfoques diferentes respecto a si el salvamento es un asunto de derecho penal o mercantil, público o privado. Y en esta situación, no sorprende que hayan sido de índole diversa los tribunales encargados de decidir los asuntos de salvamento, así como las instancias superiores a las que recurrir las decisiones de esos tribunales.

Para encuadrar adecuadamente el relato, en la primera parte se describe la historia de la regulación del naufragio como antecedente de la del salvamento marítimo en el sentido actual del término, cuyo inicio puede cifrarse a finales del siglo XIX. La descripción se centra en la normativa española. Para un estudio más universal, pueden consultarse las obras generales citadas en la bibliografía.

En la segunda parte, se aborda la regulación del salvamento marítimo en España hasta la ley de auxilios y salvamentos de 1962, que crea el Tribunal Marítimo Central.

En la tercera parte, que constituye la crónica del Tribunal, se ha optado por un tratamiento temático en lugar de uno simplemente cronológico, para evitar la dispersión de la información y facilitar su lectura.

La última parte analiza los cambios legales posteriores a la ley de 1962, que finalizaron con la derogación de dicha ley en 2014 y el anuncio de la supresión del Tribunal Marítimo Central, contemplados en la Ley de Navegación Marítima.

Se han añadido como anexos, datos concretos del personal que ha trabajado desde 1963 en el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, así como estadísticas de su labor, obtenidos principalmente del excelente archivo del Tribunal Marítimo Central.

Debo agradecer en primer lugar al jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, su interés y su aliento y, cómo no, el haber accedido a prologar esta historia.

También a la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, que ha decidido publicar esta obra.

Esta obra no habría sido posible sin el apoyo constante y decidido del Tribunal Marítimo Central, de su presidente, el almirante Javier Pery Paredes, viejo amigo, que no solo me ofreció un acceso ilimitado a la información sino que incluso me facilitó un lugar de trabajo en el propio Tribunal, del secretario relator, el coronel auditor Federico García Rico, que con paciencia infinita, atendió siempre mis continuas peticiones y consultas, y del funcionario Javier Ruiz Pascual, que siempre encontraba la información que, con tanta frecuencia, le pedía.

Debo agradecer también el extraordinario apoyo recibido de numerosos compañeros de la Armada y muy especialmente del personal del Subsistema Archivístico de la Armada, del Museo Naval y de la Biblioteca Central del Cuartel General de la Armada.

Y no quiero dejar de mencionar a aquellas personas ajenas a la Armada a las que también he consultado y de los que he recibido valiosísima información, en especial a Luis Miguel Guérez Roig, subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional en la Dirección General de la Marina Mercante, por su inestimable ayuda y amabilidad.

Estoy especialmente agradecido al coronel auditor Julio Méndez Rodríguez, antiguo secretario relator del Tribunal, que tuvo la amabilidad de leer el manuscrito, por sus acertadísimos comentarios y sugerencias.





**Primera parte**

# El derecho de los naufragios





## Introducción

Los cuerpos legislativos y las instituciones encargadas del cumplimiento de la ley no suelen crearse de la nada, sino que se apoyan en normas anteriores y en instituciones preexistentes, de forma que ambos, legislación e instituciones van incorporando nuevas ideas y nuevas fórmulas a medida que la cambiante realidad obliga a ello.

Por eso, para entender y valorar cabalmente la legislación española sobre salvamento marítimo y comprender la labor de los órganos encargados de su cumplimiento, conviene hacer un breve recorrido histórico por los antecedentes del salvamento, que se centran en el derecho de los naufragios.

La historia del derecho marítimo es extensísima, incluso si nos limitamos al derecho de los naufragios, por lo que nos ceñiremos básicamente a las normas e instituciones españolas, citando solo aquellas extranjeras que, por su importancia, han influido de forma importante en la evolución de la normativa española.

Desde la antigüedad hasta finales del siglo xix o principios del xx, el derecho de los naufragios se centraba en la recuperación de los restos, los pertrechos y la carga de las naves que naufragaban, o de la echazón que llegaba a la costa<sup>1</sup>. Las normas legales dedicaban una atención especial a preservar el derecho de propiedad del barco naufragado y de su carga, así como a castigar a los que hurtaban dichos bienes, por lo que el derecho de los naufragios tenía una importante parcela de derecho penal, además de la propia-

<sup>1</sup> La echazón es el conjunto de mercancías o pertrechos que se echan al agua en caso de peligro, con el fin de aligerar la nave para salvarla.



mente mercantil, referente a los aspectos económicos de las pérdidas que se producían, así como de los gastos generados para su recuperación.

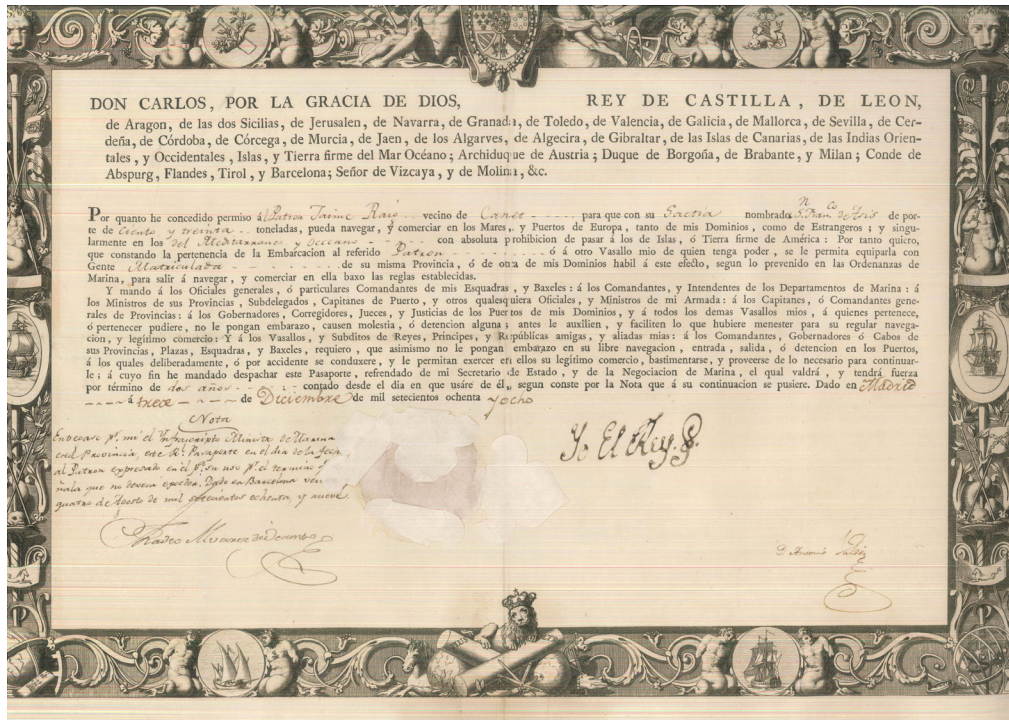
Además de los naufragios, muchos barcos se perdían por apresamiento<sup>2</sup>, barcos que en algunos casos se recuperaban, bien pagando rescate o bien por represamiento. Las presas podían hacerse por barcos de la Armada, por corsarios o por piratas, aunque los dos primeros hacían muchas presas conforme a derecho, mientras que la piratería fue considerada siempre un delito. Había, por tanto, en relación con la pérdida y recuperación total o parcial de barcos y cargas, dos ramas o aspectos del derecho marítimo: el derecho de los naufragios, que se amplió luego al salvamento, y el derecho de presa. El primero se relaciona más con el derecho mercantil y el segundo con el derecho de la guerra. Las autoridades encargadas de resolver en cada caso solían ser diferentes, aunque los tribunales de la Marina tuvieron siempre un papel importante, no solo en el derecho de presa, que siempre fue de su jurisdicción, sino también en ciertos casos, en el derecho de los naufragios, de los salvamentos y de los hallazgos de naves o cargamentos, tanto en la mar como en la costa.

El derecho de presa es el derecho a apoderarse, en caso de guerra, de buques o cargamentos del enemigo o, incluso, en ciertos casos, de países neutrales. El derecho de presa<sup>3</sup>, al igual que el de saqueo en tierra, la llamada *occupatio bellica*, fue normal hasta los siglos xvii y xviii. De hecho, en estos siglos, numerosos marinos dedicados al comercio, se armaban en guerra para capturar buques enemigos y sus cargamentos. Con la creación de los Ejércitos permanentes se regularizó esta actividad a través del corso marítimo. Para que los particulares pudieran armar sus buques en guerra, necesitaban la autorización del Gobierno de su país que les autorizaba mediante una comisión en guerra o patente de corso. Una parte de las capturas, generalmente entre un décimo y un quinto, pasaba a las arcas del Estado y el resto a propiedad del corsario.

En el siglo xix la *occupatio bellica* dejó de considerarse legítima y, tras la guerra de Crimea, se aprobó la Declaración de París de 16 de abril de 1856 que regulaba el derecho de presa y proclamó solemnemente la abolición del corso. España, tras negarse durante muchos años, se adhirió finalmente a la Declaración de París en enero de 1908. Pero, aunque el derecho de presa no puede ya seguir siendo ejercido por particulares, sí puede serlo por los Estados beligerantes, debiendo la presa ser sancionada por un tribunal competente, que la declarará *buena presa* si cumple con los requisitos necesarios. En la Ordenanza del Corso española de 1801 se estipulan los casos en que los mercantes neutrales pueden ser buena presa:

<sup>2</sup> Y desgraciadamente también ahora, aunque la piratería está en estos tiempos mucho menos generalizada.

<sup>3</sup> Las ideas básicas del derecho de presa pueden consultarse en muchos tratados como el de DANJON, Daniel: *Tratado de derecho marítimo*, Editorial Reus, Madrid 1931; o el de MOZO, Manuel J.: *Tratado Elemental de Derecho de Gentes y Marítimo Internacional*, Establecimiento Tipográfico de A. Avrial, Madrid 1898.



Patente de corso.  
 Imagen del Archivo  
 General de la  
 Marina «Álvaro de  
 Bazán».

carencia de los documentos pertinentes, resistencia armada a la visita, transporte de contrabando de guerra, violación del bloqueo o prestación de servicios militares al enemigo<sup>4</sup>.

Ha habido varios intentos de crear un Tribunal Internacional de Presas Marítimas, el primero en la XII Conferencia de La Haya de 1907<sup>5</sup>, que no prosperó al no ser ratificado por las principales potencias marítimas. El segundo se produjo dos años después, en la Conferencia de Londres de 1909. En este último caso, la Declaración no fue ratificada por la Cámara de los Lores británica. Al no haber prosperado los tribunales internacionales, la situación actual es que cada Estado establece en tiempo de guerra, o con carácter permanente, sus propios tribunales de presas, aunque siempre cabría la sumisión al Tribunal Internacional de Justicia de La Haya<sup>6</sup>.

Los hallazgos de buques abandonados en la mar, se trataban a menudo en la legislación de presas, por lo que la resolución de las controversias sobre la propiedad o los premios por rescate, recaía habitualmente

4 MOZO, Manuel J.; op. cit. p. 623.

5 El texto puede consultarse en [www.bibliojuridica.org/libros/3/1158/32.pdf](http://www.bibliojuridica.org/libros/3/1158/32.pdf).

6 Este comentario aparece en la *Enciclopedia Jurídica*, en el enlace <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/tribunal-de-presas/tribunal-de-presas.htm>.



en los tribunales de la Armada. Durante un largo periodo de tiempo, también los naufragios han estado sujetos a la jurisdicción de la Armada, como veremos en lo que sigue.

## La antigüedad

Hay evidencia de que hace dos mil quinientos años, bajo el Código rodio<sup>7</sup>, que se aplicaba en la antigua Grecia y en todo el Mediterráneo, los salvadores voluntarios tenían derecho a ser recompensados por sus servicios<sup>8</sup>. En el derecho romano posterior, se encuentran normas similares para el denominado *naufra-gium*<sup>9</sup>. José Luis Zamora cita un edicto del emperador Adriano como el primer documento en el que «se persiguen los actos de latrocinio o depredación en los naufragios»<sup>10</sup>. El *Código de Justiniano*<sup>11</sup> reconoce que los dueños del buque naufragado mantienen la propiedad<sup>12</sup> y establece graves penas para los que lo roben o despojen<sup>13</sup>. El *Digesto de Justiniano*<sup>14</sup> comenta exhaustivamente las averías, los naufragios y

7 ARROYO, Ignacio; en su *Curso de derecho marítimo*, J.M.Bosch Editor, Barcelona 2001. p. 50, dice que «la famosa *Lex Rodhia*, (475-479 AC) regula el caso de la echazón de una parte de la carga para salvar el resto de la expedición». Otros autores, como DANJON, Daniel, *op. cit.*, considera poco fiable el texto conservado por tratarse de una compilación de la Edad Media, aunque cita en su *Tratado de derecho marítimo* que «la ley marítima rodia ejerció una gran influencia en la antigüedad, y cuya sabiduría ensalzaron Estrabón y Cicerón». En el *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del Consulado*, de Antonio de Capmany y de Monpalau, Imprenta de Sancha, Madrid 1791, se incluye un texto con el título de «Derecho Naval de los Rhodios», incorporado al derecho romano, como explica claramente el preámbulo: «Los mismos varones presentaron el sobredicho Decreto al Maximo Emperador Vespasiano: el qual, habiéndolo firmado en Senado pleno, Ulpio Trajano, con edicto aprobado del Ilustrisimo Senado, confirmó estas Leyes Rhodias».

8 BRICE, Geoffrey; *Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell Ltd., London 1993, p. 5. En una nota, data la ley del mar de Rodas entre el 500 AC y el 300 AC.

9 DANJON, Daniel; *op. cit.*, p. 7. «Los romanos tuvieron un cuerpo completo de derecho marítimo que copiaron en gran parte de los rodios; se encuentran sus elementos diseminados en el *Digesto* y en el *Código de Justiniano*».

10 ZAMORA MANZANO, José Luis; «El salvamento y la asistencia marítima en el derecho romano», *Revue Internationale des Droits de L'antiquité*, Núm. 48, 2001, p. 374.

11 El *Código* y el *Digesto de Justiniano* se han consultado en Ildefonso L. García del Corral, *Cuerpo del Derecho Civil Romano*, Jaime Molinas, editor, Barcelona 1889.

12 *Código*, Libro Undécimo, Título V: «1. El Emperador ANTONINO, Augusto, á MAXIMO.- Cuando por naufragio una nave hubiere sido arrojada a la costa, o tocarse en otra tierra, pertenezca a sus dueños, y no se interponga mi fisco. Porque ¿Qué derecho tiene mi fisco en una calamidad ajena, para que persiga ganancia de cosa tan luctuosa?».

13 *Ibid.* Libro Undécimo, Título V: «5. Los Emperadores HONORIO y TEODOSIO, Augustos, a los patrones de naves de África.- En cuanto a naves sumergidas mandamos que se conozca de tales causas con velo descornado. Y si se descubre que alguien se apoderó de alguna cosa en tales negocios, el juez, ante quien constare, por querellarse los que son despojados, tenga facultad, con arreglo a la calidad de las personas, para multarlas, desterrarlas y proscribirlas. [...] Dado en Rávena a 16 de las Calendas de Abril, bajo el noveno consulado de HONORIO y el quinto de TEODOSIO, Augustos».

14 La recopilación de jurisprudencia del derecho romano conocida como *Digesto*, fue promulgada el año 533 por el emperador Justiniano. También se la conoce por su nombre griego *Pandectas*. Tanto este nombre como el latino significan simplemente compendio o recopilación.

la echazón<sup>15</sup>, tomando como base la ley rodia<sup>16</sup>, y reconoce que la propiedad del buque y la carga no se pierde con el naufragio<sup>17</sup> o la echazón y, por tanto, su propietario puede reclamarla al salvador<sup>18</sup>.

Sin embargo, no contempla un derecho para los salvadores voluntarios de bienes náufragos, aunque trata extensamente de los pagos a realizar a los buceadores (*urinators*) y barqueros (*scapharii*) en los salvamentos concertados comercialmente<sup>19</sup>.

Posteriormente, en el Imperio de Oriente se promulgan los *Basílicos* por el emperador León el Sabio, en los comienzos del siglo X, cuyo Libro Tercero constituye un código completo de derecho marítimo<sup>20</sup>. En él también encontramos referencias al salvamento de restos, en concreto en las normas procedentes del derecho rodio<sup>21</sup>.

## La Alta Edad Media

En Occidente, tras la caída del Imperio, los distintos Reinos fueron elaborando leyes y fueros que terminaron sustituyendo al antiguo derecho romano, aunque la escasez de legislación marítima fue general en toda Europa Occidental. No había norma alguna sobre naufragios y al mismo tiempo se generalizaron las incursiones de piratas en las costas, que las asolaban para robar, matar o secuestrar a personas para pedir rescate o venderlas como esclavos. Poco a poco, en todas las costas de Europa se va implantando un derecho común en relación con los

15 SALA BAÑULS, Juan; *Digesto Romano-Español*, 2ª edición, Imprenta de la Viuda de Domínguez, 1856. Libro 14, Título II, fragmento 2: «Si á fin de salvar la nave se echasen al mar algunas mercaderías, indemnicen todos los viajeros á su dueño, puesto que fueron echadas aquellas en beneficio de todos».

16 El Título II del Capítulo 14 del *Digesto* se titula: «*De Lege Rhodia de lactu*», o sea «De la Ley Rodia de la Echazón». El fragmento 9 dice: «VOLUSIO MECIANO; Tomado de la ley Rodia. Súplica de Eudemon Nicomediense al Emperador Antonino. “Señor Emperador Antonino, habiendo naufragado en Italia, fuimos despojados por los Publicanos que habitan las islas Ciclades”. Respondió Antonino a Eudemon: “Yo ciertamente soy señor del mundo, pero la ley lo es del mar; júzguese esto por la ley Rodia, que se estableció sobre cosas marítimas, en cuanto á ello no se oponga ninguna de nuestras leyes”. Esto mismo decidió también el Divino Augusto». Ver también ZAMORA, J.L.; *op. cit.*, p. 380.

17 *Digesto*, Libro 14, Título II, fragmento 7: «Paulo; “Epítome del Digesto de Alfeno”, Libro III: “Cuando se hubiese sumergido o estrellado una nave, respondió que cada uno guarda para sí lo suyo que de ella hubiese salvado, así como en caso de incendio”. Libro XLVII, Título IX, “Del incendio, de la ruina, del naufragio y de la barca o nave expugnada”. Fragmento 1. Ulpiano; “Comentarios al Edicto”, Libro LVI. Dice el Pretor: “Contra el que se dijere que en incendio, ruina, naufragio, barca o nave expugnada, robó alguna cosa, ó la recibió con dolo malo, ó en estas cosas causó algún daño, daré acción por el cuádruplo dentro del año desde que hubiere sido posible ejercitar la acción por tal motivo, y por el simple importe después del año”».

18 SALA BAÑULS, Juan; *op. cit. Digesto*, Libro 14, Título II, fragmento 2: «La cosa objeto de la echazón sigue siendo de su propietario y no se hace del que la ocupa, porque no se puede adquirir como cosa abandonada».

19 ZAMORA, J.L.; *op. cit.*, Apartado II.2. «El salvamento y extracción de las mercancías por buceadores o *urinators*», p. 385 y ss.

20 ARROYO, Ignacio; *op. cit.* p. 51.

21 *Basílicos*, Libro LIII, Título VIII, fragmento 31. Citado por ZAMORA, J.L.; *op. cit.*, p. 383. «Si mercator navem oneraverit, et navi quid acciderit, omnia quae salva supersunt, in contributionem utrimque veniat. Quodsi argentum salvum fiat, quintas solvat: magister vero cum nautis opem ferat, ut servetur».

naufragios, conocido como *ius naufragii*, en cuya virtud los señores feudales y los habitantes de las villas costeras tenían derecho a apropiarse de las personas y efectos que arribaban a sus costas, al considerarlos piratas<sup>22</sup>.

En España, los visigodos comenzaron a legislar en tiempos de Eurico y llegó a desarrollarse un extenso cuerpo legal conocido como *Liber Iudiciorum*<sup>23</sup>. Existían unos jueces especiales, llamados *telonarii*, encargados de dirimir los conflictos entre mercaderes, aplicando la legislación propia de los comerciantes<sup>24</sup>, aunque no se incluyen leyes ni normas de derecho marítimo.

### La Baja Edad Media

El resurgimiento del comercio marítimo que se inicia en el siglo XI con las cruzadas, da lugar a que se desarrollen multitud de códigos de derecho marítimo, o más exactamente, recopilaciones de usos y costumbres marítimos y de sentencias dictadas en materia marítima. Estos códigos se desarrollaron inicialmente de forma independiente en el Mediterráneo y en el Atlántico, pero todos regulan el naufragio y la echazón, tratando de preservar el derecho de los propietarios de bienes naufragados.

En la Europa atlántica, el código más importante fue el conocido como *Rooles d'Oléron*, de principios del siglo XIII<sup>25</sup>, que establecía que el salvamento daba derecho a una recompensa<sup>26</sup>, debiendo los propietarios de los

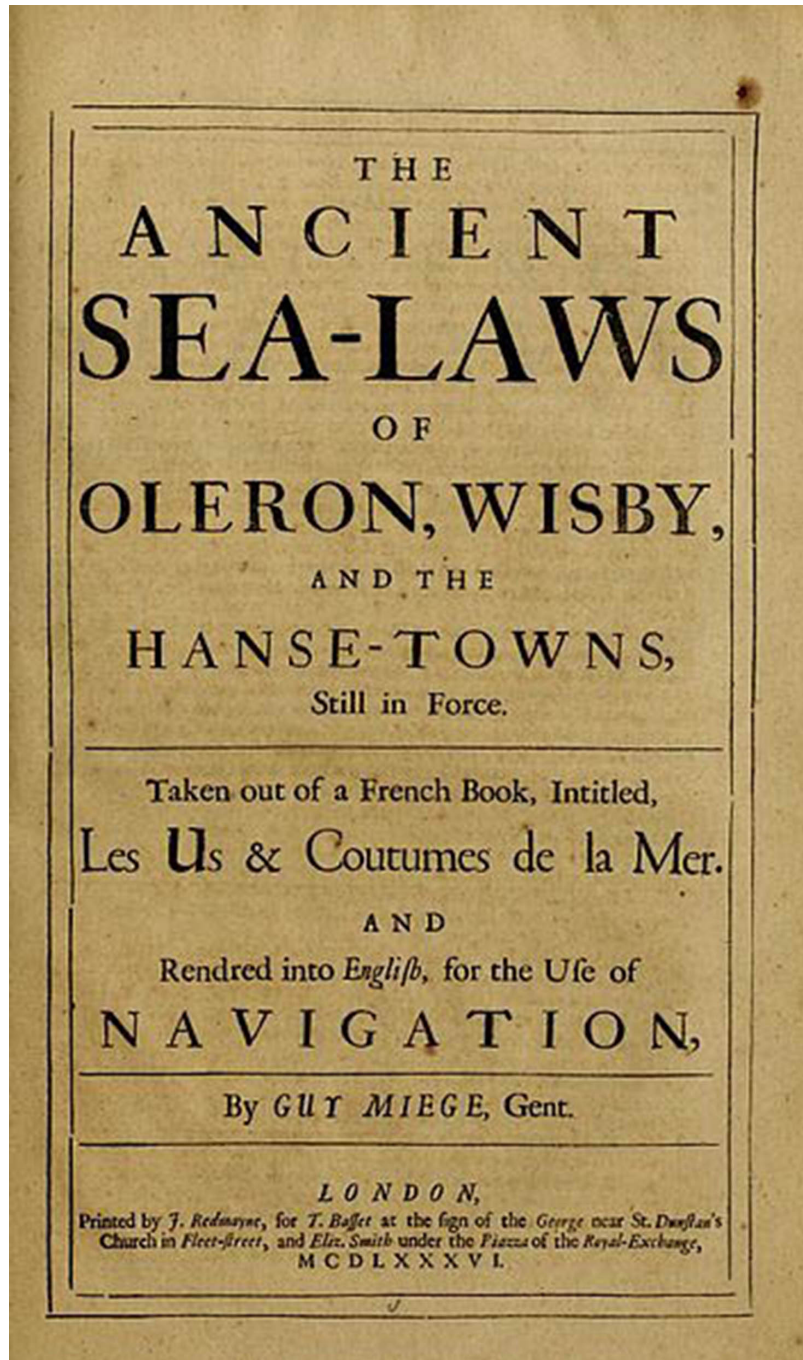
22 FEBRERO, José; *Librería de jueces, abogados y escribanos*, reformado por don José Marcos Gutiérrez. Imprenta de don Fermín Villalpando, 7ª edición, 1829, Capítulo XLI, «Del naufragio, y de las averías y su arreglo». p. 442. «Los bárbaros que invadieron el imperio romano en occidente, miraron los naufragios como un objeto de su latrocinio, y á su consecuencia se fue introduciendo en todas las costas del mar el derecho injusto é insensato del naufragio. Estos pueblos creían que los extranjeros no tenían con ellos ninguna unión ó comunicación por derecho civil, y que no les debían ningunos oficios de justicia ni piedad. En los estrechos límites en que se hallaban los pueblos del norte, todo les era extranjero, y en su pobreza todo era un objeto de riquezas para ellos. Establecidos antes de sus conquistas en las costas de un mar reducido y lleno de escollos, habían sacado partido de los escollos mismos para robar las naves que habían tenido la desgracia de dar al través en su país, en lugar de consolar con todos los servicios de la humanidad á los que acababan de experimentar tan triste accidente. [...] y así la costumbre de robar sus efectos fue una especie de mal epidémico que se extendió por todas partes». Véase también VALIN, Rene-Josue; *Nouveau commentaire sur L'Ordonnance de la Marine, du mois d'aout 1681*, Chez Gerome Legier, 1766: «Le mal etoit que tout navigateur etant pris pour pirate, la punition etoit la meme, sans examen & sans discernement. C'est que l'avidite des habitants & surtout des Seigneurs des Fiess viosins du ravage de la mer, vient se joindre a la crainte de ces redoutables enemis». Citado por Luis Fernández Estrada en su tesis doctoral, *Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central y su revisión en la jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Universidad de Navarra, 1991. p. 13.

23 Iniciado por Chindasvinto (642-650) y promulgado por su hijo Recesvinto (650-672) en el año 654.

24 SERNA VALLEJO, Margarita; «La autonomía jurídica en los mares: derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno». Conferencia en la *IV Jornada d'estudi (juristes i notaris)*, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona 2009, p. 206. Puede consultarse en <http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/32/06/08serna.pdf>.

25 Conocidos también como *Rolle of Olayron*, su origen se lo disputan franceses e ingleses y se aplicaba en las costas de dichos países y también por la marina cantábrica de Castilla, donde se conocía como *Fuero de Layron*. DANJON, Daniel; *op. cit.* p. 8, dice que «los Rooles d'Oléron son simplemente una colección de sentencias dictadas en materia marítima en el litoral francés del océano, colección que fue compuesta entre los siglos XI y XII, por autor desconocido».

26 CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de; *op. cit.*, «Leyes de Layron», Capítulo III: «Una nao se pierde en costa de la mar, ó en qualquier lugar; los marineros son tenudos á salvar lo mas que pudieren de las mercaderías que fueren en la dicha nao: que si ellos así lo ficieren è ayudaren así como dicho es, el maestre es tenuto de empeñar desto que salváre; è si non tiene dineros, deven contribuir á los dichos marineros con que vayan á sus tierras».



Los antiguos códigos atlánticos.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The\\_ancient\\_sea\\_laws\\_of\\_Oleron\\_\(Guy\\_Mi%C3%A8ge,\\_trad.\).jpg?u-selang=es](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_ancient_sea_laws_of_Oleron_(Guy_Mi%C3%A8ge,_trad.).jpg?u-selang=es).



bienes naufragados pagar los gastos habidos por los que ayudasen<sup>27</sup>. Este código fue la base de importantes compilaciones posteriores, como las sentencias de Damme en Holanda, las leyes de West Capelle en Zelandia y las ordenanzas de Wisby en la isla sueca de Gothland. También tuvo gran influencia en el Código de la Liga Hanseática<sup>28</sup>, las Partidas de Alfonso X el Sabio y multitud de ordenanzas o leyes locales, como las de Ostende, Trani o la propia Wisby<sup>29</sup>. Según Daniel Danjon, «el gülaping noruego de 1274 (Lib.VII, Cap. XXIII), la ley de Berghen del mismo año (T. VI, Cap. XI), el jons-bog de Islandia de 1280 (Lib. VIII, Cap. XII), autorizaron a los naufragados a solicitar hombres y caballos para ayudarles al salvamento de sus bienes mediante una remuneración razonable»<sup>30</sup>.

En el Mediterráneo Occidental a partir de finales del siglo XI y, posteriormente en toda Europa, se establecieron en las principales ciudades costeras, por los gremios de mercaderes, una serie de Consulados para conocer judicialmente de los litigios entre comerciantes<sup>31</sup>.

España, situada a caballo entre el Mediterráneo y el Atlántico, aplicó en el periodo medieval normas diferentes en cada uno de estos mares, correspondientes a los Reinos de Aragón y Castilla.

### Aragón

El Consulado de Barcelona se estableció en 1243 y aplicaba las normas de las Ordenanzas de la Ribera de 1258, sancionadas por Jaime I. En ellas se impone por primera vez la obligación de ayudar a las embarcaciones que vararan en la costa<sup>32</sup>.

En el Reino de Valencia se aplicaba la *Costum* concedida a la ciudad de Valencia por Jaime I en 1242, y que se fue ampliando a otras ciudades de la región pasando a denominarse *Consuetudines Valentiae o Fori Antiqui Valentiae*, que se tradujo del latín a lengua romance y fue jurado por Jaime I en 1261, como

27 FEBRERO, José; *op. cit.* p. 443: «No obstante, en los célebres juicios de Oleron, que por haber parecido muy juiciosos, fueron adoptados en todos los países, se ordenó bajo varias penas que se suministrasen los auxilios convenientes á los que hubiesen tenido la desgracia de naufragar, y que les dejasen todos sus efectos sin retener ningunos, exigiendo solamente de ellos los gastos hechos para salvarlos y arreglados por los jueces».

28 Las más importantes Actas de la Hansa son las de 1447, 1572, 1591 y 1614.

29 BRICE, Geoffrey; *op. cit.*, p. 5

30 DANJON, Daniel; *Tratado de derecho marítimo*, Editorial Reus, Madrid 1931. Vol. IV, p 105.

31 *Ibid.* Vol. I, p. 8. «El primer estatuto es el de Trani (1063), al que siguieron en Italia Amalfi (1131) y Pisa (1161), y ya en el siglo XIII, Venecia, Génova y otros. En Francia, el de Arlés (1150), y en el siglo XIII, Montpellier, Marsella y Olerón. En Dinamarca, Steswick (1150) y otros, en Alemania Lübeck (1158 y 1240) y otros, en España Valencia (1250 y 1343) y Barcelona (1258 y 1340), en Suecia Bioeriko y Wisby, en Noruega Berghen, en Letonia Riga, en Holanda Harlem y en Dinamarca Zara, Pharo y Cattaro».

32 CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de; *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del Consulado*. Madrid. En la Imprenta de Sancha, 1791. «Ordenanzas para la policía y gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona, hechas por los Prohombres del mar de dicha Ciudad, y confirmadas por el Rey Don Jayme I en 1258», Capítulo XX: «Mandamos: que si una nave o leño se atascáre en la playa de Barcelona, de suerte que no pudiese al punto botarse al mar; todos los patrones de naves y leños de la misma ribera deberán ir con sus marineros, aunque estén dispuestos á botar al agua sus embarcaciones, a ayudar al buque atascado para echarlo al mar, y no se separarán de él, hasta dexarlo enteramente flotante. Y si no quisieren hacerlo, el patrón de nave o leño sufrirá la multa de cincuenta sueldos, y el marinero la de cinco».

LES COSTUMS MARITIMES DE BARCELONA  
UNIVERSALMENT CONEGUDES PER  
LLIBRE DEL  
CONSOLAT DE MAR

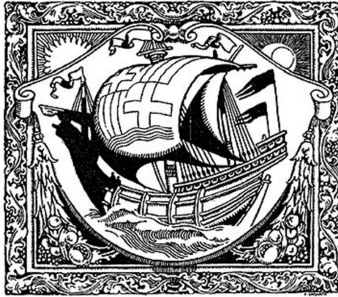
ÀREA DE NOU PUBLICADES EN SA FORMA ORIGINAL IL·LUSTRADA AB NOTÍCIES  
BIBLIOGRÀFIQUES, HISTÒRIQUES Y LINGÜÍSTIQUES Y AB UN APÈNDIX  
DE NOTES Y DOCUMENTS INÈDITS RELATJUS A LA

HISTORIA DEL CONSOLAT Y DE LA LLOTJA DE BARCELONA

PER

ERNEST MOLINÉ Y BRASÉS

Doctor en Dret, Numerari de la Real Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona  
y Correspondent de la Societat Arqueològica Tarragonina



BARCELONA, ESTAMPA D'HENRICH Y C., ANY MCMXIV

*Libro del Consulado del Mar*. Biblioteca Virtual  
Joan Lluís Vives. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5159899>.

derecho general del Reino<sup>33</sup>, aunque el Consulado de Valencia no se reconoce por dicho Rey hasta 1283. Este código establece que se deben devolver a sus propietarios las naves y mercaderías arrojadas por la tempestad<sup>34</sup>. Posteriormente se promulgó el Código de las Costumbres de Tortosa de 1272.

La doble potestad, normativa y jurisdiccional, del Consulado de Barcelona, le lleva a desarrollar a mediados del siglo XIII un corpus de usos y costumbres marítimas en el Mediterráneo, las *Costums de la mar*, que derivará en la segunda mitad del siglo XIV en la recopilación definitiva del *Libro del Consulado del Mar*<sup>35</sup>, cuya vigencia efectiva se mantuvo hasta la promulgación del *Código de Comercio* de 1829<sup>36</sup>.

33 FERRERO MICÓ, Remedios; «Los textos jurídicos antes de la imprenta. Compilación del derecho valenciano de 1329». Artículo incluido en *Corts i Parlaments de la Corona D'Aragó: Unes institucions emblemàtiques en una Monarquia composta*, Universidad de Valencia, 2008.

34 DUALDE SERRANO, Manuel; *Fori Antiqui Valentiae*, Escuela de Estudios Medievales, Madrid-Valencia, 1967, citado por FERNÁNDEZ ESTRADA, Luis; *op. cit.* p. 15.

35 ARROYO, Ignacio; *op. cit.* p. 53. Véase también CHINER GIMENO, J.J.; y GALIANA CHACÓN, J.J.: «Del "Consolat de mar" al "Libro llamado Consulado del Mar", aproximación histórica», en *Libro llamado Consulado del Mar*, Valencia, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2003 pp. 7 a 42.

36 ALONSO LEDESMA, Carmen; *Los privilegios marítimos*, Ed. Civitas, Madrid 1995. p. 127.

Entre las numerosas y extensas normas del *Libro del Consulado del Mar*<sup>37</sup> se encuentran unas muy detalladas para regular el reparto de los costes y de los bienes salvados en caso de naufragio<sup>38</sup> o de echazón<sup>39</sup>. Existe también un Capítulo dedicado al represamiento de buques, en el que se dispone que los que recuperen barcos que estaban en poder del enemigo, recibirán una remuneración proporcionada a los trabajos realizados y a los daños sufridos<sup>40</sup>.

Esta es la primera vez que se legisla sobre recompensas por actos en la mar ajenos al naufragio.

Además de estas leyes consulares, existían las Ordenanzas del Rey, dedicadas más a los aspectos penales y gubernativos que a los mercantiles o administrativos, como los Capítulos del Rey Don Pedro IV de Aragón de 1340, en los que se recoge la obligación de los marineros de salvar, bajo pena de multa, los pertrechos y la carga del barco naufragado<sup>41</sup>. También regula extensamente la echazón<sup>42</sup>.

37 La versión que se ha consultado es *Consulado del Mar de Barcelona nuevamente traducido de catalan en castellano por D. Cayetano de Pallejá*, en la Imprenta de Juan Piferrer, Barcelona 1732.

38 *Libro del Consulado del Mar*, Capítulo 194: «De la nave que por mal tiempo, u otro accidente ha de dar en tierra. Nave, o leño que aya de dar al través en tierra, por fortuna de mal tiempo, o por otro qualquier caso que sea; [...] debe ser estimada y puesta (en el precio, que valia antes que la dicha nave, o leño viniесе en tierra) en caso, como sobre es dicho, avrá acontecido) en poder de dos buenos hombres, que sean, y sepan bien de la arte de la Mar; y qualquier cosa, que por aquellos será hecha, y vista por buena, y ellos dirán, aquello debe ser seguido. Y si la nave, o leño se romperá, la mercadería que se avrá salvado debe dar al Patron de la nave, o leño todo el precio, que entre ellos será convenido, o aquel, que aquellos dos buenos hombres, en poder de quienes será puesto, dirán, o avrán dicho». También el Capítulo 195: «De la nave cargada que va a tierra» y el Capítulo 227: «De nave que se pierde en tierra de infieles: Patron de nave, o leño, que será, o navegará en tierra de infieles, y le sucederá caso siniestro, que por mal tiempo, o por leños armados de enemigos perderá la nave, o leño si él pierde la nave, o leño por la razón referida, no es obligado a dar cosa a los Marineros, sino es, que la pierda en lugar en donde él tuviese todo su flete; que si él tiene todo su flete, es obligado a dar toda la soldada a los Marineros».

39 *Ibid.* Capítulo 94: «Del caso de echazón. También el Patron de la nave es tenido a no arrojar, ni hazer arrojar, hasta que el Mercader aya arrojado alguna cosa; y después puede hazer arrojar hasta que sea en salvo. En aquella sazón puede el convenio, o pacto escribir el Escrivano, como si estuviese en tierra: y el Patron debe poner por tanto, como vale la mitad de la nave». También el Capítulo: 110 «De la echason hecha en avsencia de los Mercaderes» y el Capítulo 283: «De nave, que arrojará ropa».

40 *Ibid.* Capítulo 289: «De nave presa, y recobrada. Nave, o leño, que avrá sido presa por sus Enemigos, si alguna otra nave de Amigos encontrara con los dichos Enemigos, que la dicha nave, o leño presa avrán, y la dicha nave, o leño, que con los dichos Enemigos se encontrara, quitará, o podrá quitar por cualquier razón la dicha nave, o leño a los dichos Enemigos, que assi como sobre es dicho, presa la avrán; la dicha nave, o leño, y quanto en ella será, debe ser salvo a aquel, o aquellos de quienes será, y ser debe, si alguno vivo avrá; dando empero él a aquellos (que a los dichos Enemigos quitado la avrán) hallazgos razonables, según el trabajo que avrán tenido, y según el daño que avrán sostenido. Pero sea, y debe ser entendido en este modo; que si los dichos Amigos la avrán quitado a los dichos Enemigos dentro el dominio, y el mar de donde la dicha nave, o leño será, o en lugar donde los dichos Enemigos no la tuviesen aun por suya, esto es, en lugar salvo; ellos deven haver, según que sobre es dicho. Pero si los dichos Amigos quitaran o avrán quitado la dicha nave, o leño a dichos Enemigos en lugar donde ellos la tuvissen por suya, y en lugar salvo; no se les deven dar hallazgos, si ellos querrán, antes debe ser del todo suya sin question; que ni Justicia, ni otra persona alguna les puede poner contradicción con justo motivo».

41 CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de; op. cit. «Apéndice de Leyes, Capítulos del Rey Don Pedro IV de Aragón sobre los actos y hechos marítimos, promulgados en Barcelona en 1340», p. 42. «XVII: Si una nave, ú otro qualquiera bastimento, por temporal de mar ó de viento dá de través y se va a pique; los marineros, ballesteros, sirvientes, y todos los que sean alistados de aquella nave, estarán obligados á ayudar incesantemente á librar y salvar el buque, sus aparejos y los efectos y mercaderías que haya en él: [...] Y asimismo, si los marineros ó sirvientes que no quieran ayudar, tienen caudal suyo ó efectos en aquel buque, y éste se recobra sin haber ellos concurrido á socorrerle y salvarle; aquellos caudales y efectos serán adjudicados al real fisco: y hasta que devuelvan el préstamo o paga al referido patrón, estarán presos los que no dieron ayuda».

42 *Ibid.* «Capítulos XXVII al XXX. [...] ni el patrón, ni su teniente, podrá ni deberá hacer echazón de ellas sin voluntad de los mercaderes que vayan en la embarcación, [...] el buque contribuirá en la echazón por la mitad del valor en que se haya estimado [...] Dicho

## Castilla

Durante la Reconquista, los Reyes cristianos continuaron aplicando las leyes godas en Castilla y León, que se completaron y tradujeron al romance como *Fuero Juzgo*, y que expresamente dejaba sin efecto cualesquiera otras leyes, como las romanas<sup>43</sup>. Entre las escasas normas de este código referentes al comercio, merece citarse la de no juzgar los litigios entre comerciantes extranjeros<sup>44</sup>. A lo largo de la Reconquista se fueron añadiendo al *Fuero Juzgo* numerosos fueros locales. Alfonso VI, tras la conquista de Toledo en 1085, le concedió su propio fuero, que fue modelo para los de sucesivas ciudades conquistadas.

En el *Fuero de Sevilla*, otorgado por Fernando III en 1288 aparece por primera vez una referencia a temas marítimos, al indicar que las cosas de la mar sean juzgadas por su alcalde aplicando el Fuero de la Mar<sup>45</sup>.

En el siglo XII aparecieron las primeras cofradías de mareantes, siendo la más antigua la del Espíritu Santo de Zarauz, a la que siguieron muchas otras en los siglos XIII al XV. En 1296, las cofradías de mareantes entre Santander y Fuenterrabía, se unieron en la Hermandad de las Marismas, que fue muy poderosa. Los pleitos comerciales se trataban a través de los alcaldes de mar y otros cargos de estas cofradías de mareantes.

Alfonso X, mientras se desarrollaban las Partidas, promulgó provisionalmente en 1255 el *Fuero Real*, que incluía unas breves reglas para los naufragios, similares a las del *Digesto*, manteniendo la propiedad del buque naufragado y dando instrucciones<sup>46</sup> para el reparto del pago de la echazón<sup>46</sup>.

buque, o bien su patrón, tendrá que contribuir en aquella echazón por todos los fletes que se le daban, así de los efectos arrojados, como de los salvados [...] Igualmente pueda retenerse parte de ellos, sin contradicción alguna, por lo que se deba a los marineros de sus soldadas, ó por lo que le convenga pagar en la echazón de lo que se debiere a dichos marineros en Barcelona».

43 *Fuero Juzgo*, Libro Segundo, Título I, Arts. 8 y 9: «Todos pueden saber las leyes extrañas; pero ninguno usarlas, ni las Romanas, para juzgar los pleitos. No se presente al Juez, para juzgar en pleito alguno, otro libro de leyes sino en este».

44 *Ibid.* Libro Once, Título III, Art. 2: «Ningún Juez de esta tierra juzgue a los mercaderes extranjeros litigantes entre sí: estos respondan según sus leyes y ante sus Jueces».

45 *Fuero de Sevilla*: «Otro sí, damos, e otorgamos a los de la mar, por merced que les facemos, que ayan su Alcalde, que les juzgue toda cosa de mar, fuera ende omecillos y caloñas, y andamientos, deudas, y empeñamientos, e todas las otras cosas que pertenecen a Fuero de tierra; y estas cosas que pertenecen al Fuero de tierra é no son de mar, hanlas de juzgar los Alcaldes de Sevilla por Fuero de Sevilla que les nos damos de Toledo: y este Alcalde debemos nos poner, o los que reinaren después de nos: e si alguno non se pagare del juicio de este Alcalde, que el Alcalde cate seis homes bonos, que sean sabidores del Fuero de la mar, que lo acuerden con ellos, e que muestren al querelloso lo que él y aquellos seis homes bonos tienen por derecho; y si el querelloso non se pagare del juicio que acordare el Alcalde con aquellos seis homes bonos, que se alze a nos, y a los que reinaren después de nos».

46 *Fuero Real*, Libro IV, Título XXV: «1. La nave que peligre o se quiebre, y todo lo que había en ella sea de sus respectivos dueños: sin su mandato nadie pueda tomar cosa alguna, sino para guardarla, y restituirla; y antes de tomarlas en este modo, llame al Juez del pueblo, y otros hombres buenos, póngalas por escrito y por cuenta, y así las guarde: el que las tome de otro modo, páguelas como hurtadas; y este mismo ser de las cosas que se arrojen del navío, para aliviarlo, o que en otro modo se caigan y pierdan. 2. Si los que fueren en el navío temerosos de peligrar se convengan en echar de él algunas cosas para aliviarlo, y estas no lleguen a puerto, todos sean obligados al pago, según lo que cada uno traiga en el Navío: y los que solo trajeren sus personas, no sean obligados a pagar cosa alguna».

En 1266 se promulgaron las Partidas, aunque en el ámbito marítimo se aplicaba también el *Fuero de Layron*, ya citado, como demuestra el hecho de que exista una traducción española de dicho Fuero anexada a las Partidas<sup>47</sup>. En concreto, el Título IX de la Partida Quinta, titulado «De los Navíos é del péció dellos», se refería, entre otras cosas, a «los naufragios maliciosos y robos en las naves, dádivas a corsarios para evitar que roben, rescate de lo robado por los anteriores y modo de sustanciar y fallar los pleitos de los navegantes», y ordenaba devolver a sus propietarios los efectos del naufragio o de la echazón<sup>48</sup>.

Las Partidas no tuvieron una aplicación práctica duradera por las presiones de los nobles, que impusieron la primacía de los fueros locales sobre las Partidas, por lo que los Reyes tuvieron que seguir legislando con posterioridad sobre los mismos asuntos. Así, En las *Ordenanzas Reales de Castilla*<sup>49</sup> figura una ley de 1386 acerca de «que los navíos que se quebraren en la mar sean guardados para sus dueños»<sup>50</sup> y «que lo que se echare en la mar por el peligro, que lo paguen los que anduvieren en el navio»<sup>51</sup> y en 1480, los Reyes Católicos ordenaron que no se cobrara precio por los navíos «que se quebraren, o anegaren, y que sean guardados para sus dueños»<sup>52</sup>.

47 ALONSO LEDESMA, Carmen; *op. cit.* p. 58.

48 Las Partidas se han consultado en *Las Siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el Nono, copiadas de la edición de Salamanca del año de 1555*, por Joseph Thomàs Lucas, en la Plaza de las Comedias, año 1758. La Ley III y la VI se refieren a cómo se comparten los gastos de la echazón, la Ley V al naufragio y los casos en que los dueños de la carga deben pagar los gastos del barco. La Ley VII establece que «las cosas que son falladas en la ribera de la mar, que sean de pecios de nauios, o de echamiento, deuen ser tornadas a sus dueños». La Ley X se dedica a los marineros que hacen naufragar a la nave para apropiarse de los restos y la XI a los raqueros, que hacen señales falsas en tierra para hacer naufragar a las naves. Las XII y XIII a cómo se comparten las pérdidas en caso de apresamiento por piratas (cursarios robadores) y la XIV se refiere a «Cómo los judgadores que son puestos en la ribera de la mar, deben librar llanamente los pleytos que acaescieren entre los Mercaderes».

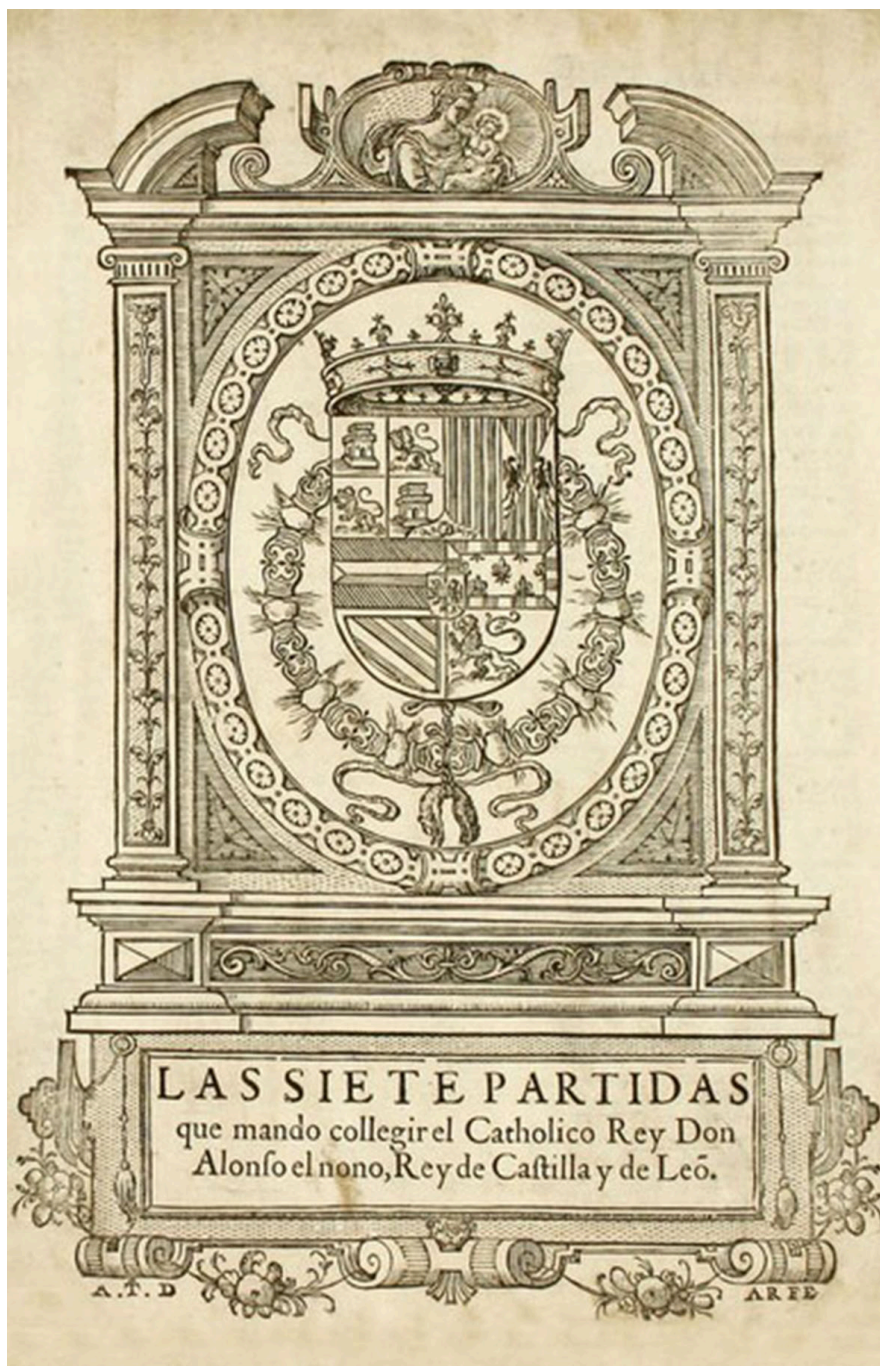
49 Se han consultado en *Ordenanzas Reales de Castilla*, recopiladas y compuestas por el doctor Alonso Díaz de Montalvo, Imprenta de Josef Doblado, Madrid 1779.

50 *Ordenanzas Reales de Castilla*, Libro VI, Título XII, Ley III: «Si nave, o galea, ó otro navio qualquier que peligrare, ó se quebrare, mandamos que el navio, y todas las cosas, que de él fallaren, sean dadas á aquellos, cuyas eran antes que el navio se quebrase, ó peligrase. Y ninguno sea osado de tomar cosa alguna de ellas sin licencia de sus dueños; salvo si las tomare para guardarlas. Y antes que las tome, llame al Alcalde del lugar, si lo pudiere haver, ó otros hombres buenos, y escriba todas las dichas cosas, y guárdelas por escripto, y por cuenta. Y de otra guisa, no sean osados de los tomar, y quien de otra guisa los tomare peche le como de furto. Y eso mesmo sea de las cosas que fueren echadas del navio por lo aliviar, ó se cayeren, ó perdieren en qualquier manera. El Rey Don Alfonso en Alcalá, año de 1386».

51 *Ibid.* Libro VI, Título XII, Ley IV: «Si los que andan en el navio hovieren peligro, y por miedo del peligro se acordaren de echar algunas cosas del navio por lo aliviar, y las cosas que echaren no vinieren a puerto, todos los que anduvieren en el navio, sean todos tenidos de pagar cada uno según la cantidad de lo que traxeren en el navio. E si no traxeren sino sus cuerpos, no sean tenidos de dar cosa alguna».

52 *Ibid.* Libro VI, Título XII, Ley X: «Ordenamos, y mandamos que de aquí adelante en los puertos de las nuestras mares de todos nuestros Reynos de Castilla, y de Leon, y del Andalucia, no se pidan, ni lleven por nos ni por otras personas algunas picio [precio] de los navios, que quebraren, ó se anegaren en las nuestras mares. Y queremos que los tales Navios, y todo lo que en ellos hovieren, queden, y finquen para sus dueños; y no les sea tomado, ni ocupado por persona alguna so color del dicho picio; só pena que qualquier que lo contrario hiciere, por la primera vez torne a su dueño todo lo que tomar con las costas, y daños, y pague el quarto tanto dello para la nuestra Cámara y por la segunda vez torne á su dueño todo lo que le tomare, con mas las costas, y daños; y que pierda, y haya perdido el puerto de la mar, y por razón del qual pide el dicho picio, y el lugar mas cercano del que tuviere por suyo, y que sea aplicado, y confiscado por el mismo hecho para la nuestra Cámara, y Fisco».





*Las Siete Partidas.*  
[https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:BNCL\\_-\\_Las\\_Siete\\_Partidas\\_\(1491\).pdf&page=2.](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:BNCL_-_Las_Siete_Partidas_(1491).pdf&page=2)

## La Edad Moderna. Siglos xv y xvi

En los siglos XV y XVI, tras la unificación de los Reinos llevada a cabo por los Reyes Católicos, comenzaron a decaer las cofradías de mareantes y se establecieron en Castilla los primeros Consulados con jurisdicción para el comercio tanto terrestre como marítimo. Al mismo tiempo, el auge del comercio de Indias hizo que el Mediterráneo perdiera su antiguo protagonismo en el ámbito del comercio marítimo, en beneficio del Atlántico.

### Los Consulados en la Edad Moderna

La creciente importancia del comercio en Castilla movió a los Reyes Católicos a crear en 1494 un Consulado en Burgos al estilo de los de la Corona de Aragón<sup>53</sup>. Este Consulado entendía de todas las disputas mercantiles imponiendo castigos de carácter civil o administrativo. Si algún caso presentaba carácter criminal, se enviaba a la justicia ordinaria<sup>54</sup>.

En 1511 el rey don Fernando creó el Consulado de Bilbao a imagen del de Burgos<sup>55</sup> pero ampliado al comercio marítimo, al que la reina doña Juana dotó de las correspondientes ordenanzas<sup>56</sup>. En 1539 Felipe II creó el Consulado de Sevilla, importantísimo en relación con el comercio de Indias.

53 *Novísima Recopilación*, Libro Nono, Título Segundo, Ley I: «Don Fernando y Doña Isabel, 21 de julio de 1494. [...] Por la presente damos licencia, poder y facultad y jurisdicción a Prior y Cónsules de los mercaderes de la ciudad de Burgos, [...] guardando la justicia a las partes, y conociendo y determinando la causa por estilo de entre mercaderes, sin libelos ni escritos de Abogados, salvo solamente la verdad sabida y la buena fe guardada, como se debe hacer entre mercaderes, sin dar lugar a luengas malicias, ni a plazos ni a dilaciones de Abogados».

54 *Ibid.*: «y que le puedan condenar en cualquier pena civil, o hasta inhabilitar del dicho oficio de mercadería: y que si otra pena criminal mayor mereciere, mandamos que lo remitan a la nuestra Justicia ordinaria de la dicha ciudad, para que visto lo que contra ellos estuviere procesado, y la más información que vieren que fuera necesario de saber, la dicha nuestra Justicia lo condene a la pena que mereciere según la gravedad del delito».

55 *Ibid.* Ley II: «Don Fernando en Sevilla á 11 de Junio de 1511. Régimen y gobierno del Consulado de Bilbao conforme a lo dispuesto en la ley anterior para con el de Burgos. Damos licencia y facultad á los Cónsules de la universidad de los capitanes y mercaderes, y maestros de naos, y tratantes de la villa de Bilbao, que ellos entre sí, cerca del trato de sus naos y mercaderías y lo tocante á ello, se rijan y gobiernen por la pragmática de suso contenida, y capitulos en ella insertos, que fue dada á los Prior y Cónsules y mercaderes de la ciudad de Burgos, bien así y tan cumplidamente como si fuera dada á los dichos Cónsules y universidad de la dicha villa de Bilbao».

56 *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao*. Nueva edición, París, Librería de Rosa y Bouret, 1869: «Doña Juana, por la gracia de Dios Reina de Castilla, de Leon, [...] 2. Y en virtud y conformidad de dichos Reales privilegios, ponemos por ordenanza: [...] 6. Por quanto en dicho Consulado deben determinarse los pleitos y diferencias de entre las partes breve y sumariamente, la verdad sabida y la buena fe guardada por estilo de mercaderes, sin dar lugar a dilaciones, libelos, no escritos de Abogados como, y por las razones que se previene y manda por dichos Privilegios y Ley Real; ni guardar la forma y orden del derecho: Se ordena, que siempre que cualquiera persona pareciere en dicho Consulado á intentar cualquier acción, no se le admitan, ni puedan admitir demandas ni peticiones algunas por escrito, sin que ante todas cosas el Prior y Consules hagan parecer ante sí a las partes, si buenamente pudieren ser habidas, y oyéndolas verbalmente sus acciones y excepciones procurarán atajar entre ellos el pleito y diferencia que tuvieren, con la mayor brevedad; y no lo pudiendo conseguir, les admitan sus peticiones por escrito, con que no sean dispuestas, ordenadas ni firmadas de Abogados, como se ha practicado, y ha sido y es de Ordenanza».

Conforme se incrementaba el comercio, se fueron creando más Consulados en Madrid (1632), San Sebastián (1682), La Coruña, Santander, etc. En el siglo XVIII, se volvieron a aprobar y a dotar de nuevas ordenanzas los anteriores Consulados y se crearon muchos nuevos, como Cádiz (1717), Barcelona (1758), Valencia (1762), Sevilla (1784), etc. A finales del XVIII se crearon hasta ocho Consulados en América y en 1828 uno en Manila.

En el ámbito marítimo, las Ordenanzas de 1554 del Consulado de Sevilla, aprobadas por Felipe II<sup>57</sup>, establecían que, si algo se salva de las naves que se pierden en la Carrera de Indias, se traiga a Sevilla donde el prior y cónsules lo repartirán entre cargadores y aseguradores<sup>58</sup>.

Las ordenanzas consulares más importantes en cuanto a derecho marítimo, que fueron modelo para las de todos los Consulados tanto españoles como extranjeros, fueron las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, que son muy numerosas<sup>59</sup>, siendo las más importantes las de 1560, promulgadas por Felipe II y conocidas como *Ordenanzas Antiguas* y las de 1737, promulgadas por Felipe V y conocidas como *Nuevas Ordenanzas del Consulado de Bilbao*<sup>60</sup>, que fueron muy influyentes y las analizaremos más adelante.

Los tribunales consulares eran los competentes en casos de naufragios y, en consecuencia, sus respectivas ordenanzas eran las que los trataban in extenso. Así, en las Ordenanzas del Consulado de San Sebastián aparece expresamente su competencia en casos de varadas. Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 dedican un Capítulo completo a los naufragios. En él se establece la competencia del Consulado en estos casos<sup>61</sup>, el mantenimiento de la propiedad de los bienes salvados<sup>62</sup>, la obligación de ayudar a recuperar a las personas y bienes naufragados<sup>63</sup>, el premio que ha de darse a los salvadores, que es la

57 «Ordenanzas para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la ciudad de Sevilla, aprobadas por Real Cédula de 1554». Incluidas en CAPMANY, J.; *op. cit.*, p. 165 y ss.

58 *Ibid.* Cap. XX. «Ordenamos: que porque haya mejor recado en lo que se salvere de los navíos que se perdieren [...] si hay nueva que escapó alguna mercadería, ó oro, ó plata; y que habiendo nueva de que se salvó, tengan cuidado de procurar que venga lo que valiere lo salvado á la Casa de Contratacion [...] y venido que sea, los Oficiales lo entreguen á los dichos Prior y Consules, para que ellos, conforme á los registros, los repartan sueldo á libra por los cargadores de los dichos navios, y por los aseguradores que lo hubieren pagado».

59 Veintinueve entre 1512 y 1737.

60 *Las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao, confirmadas por el Rey nuestro Señor don Felipe V el 2 de diciembre de 1737.*

61 *Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Capítulo 19: 1. «se ordena y manda que luego que sucedan tales desgracias se dé cuenta al Consulado de esta dicha villa, y que inmediatamente que llegue á su noticia, acudan Prior y Consules [...] y hagan cuantas diligencias les sean posibles por salvar y asegurar lo uno y lo otro, mediante la jurisdicción que tienen».

62 *Ibid.*: 1. «averiguando con toda vigilancia y justificacion lo que a cada interesado tocara, para que se reparta entre ellos segun reglas de comercio, y que iran puestas en esta Ordenanza; procediendo contra algunos, si se hallaren culpados en el naufragio, y contra robadores y ocultadores, si hubiere. 5. Si de lo salvado parecieren alguna ó algunas personas á quienes pertenezca fardo, cajón, barrica u otra cosa, se procederá á su entrega, según ira prevenido en esta Ordenanza en dicho capitulo de averías».

63 *Ibid.*: 2. «En el interin que se acudiere por parte del Consulado al parage del naufragio, se ordena que todos los pilotos y gente de mar de aquella costa, y demas personas cercanas, acudan á procurar salvar lo que naufragare».

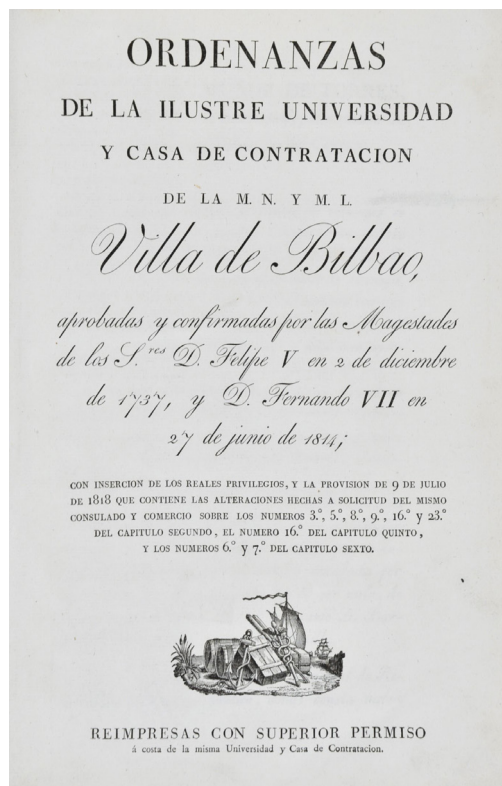




Doña Isabel de Casti-  
lla. España.  
Ministerio de Defensa.  
Archivo del Museo  
Naval. MNM 260



*Don Fernando de Aragón. España. Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval. MNM 262.*



*Ordenanzas del Consulado de Bilbao.  
Imagen de Armada Española.*

tercera parte de lo salvado<sup>64</sup>, y el procedimiento a seguir en caso de recuperación de carga o efectos en la costa de los que se desconozca su dueño, en cuyo caso corresponde a los halladores la mitad del valor de lo salvado<sup>65</sup>.

Los procedimientos empleados por los tribunales consulares eran muy simples y rápidos, sin participación de abogados, «solamente la verdad sabida y la buena fe guardada, como se debe hacer entre mercaderes». Esta frase, que figura ya en la orden de creación del Consulado de Burgos en 1494, se mantuvo en las ordenanzas de todos los Consulados hasta su desaparición en el siglo XIX.

<sup>64</sup> *Ibid.*: 6. «y se declara que los tales que despues de haberse salvado quanto se hubiere podido del naufragio, y abandonándose ya por sus interesados, hallaren dichos géneros (sacándolos del fondo del agua ó de otra manera) y los restituyeren, han de haber, y se les deberá dar la tercia parte de lo que manifestaren y entregaren por razón de su trabajo y hallazgo, para que por este medio se les incite á su busca y salvamento, y se eviten las extracciones y ocultaciones que en semejantes casos se suelen experimentar».

<sup>65</sup> *Ibid.*: 7. «y si no pareciere dueño legítimo á quien pertenezcan, se le dará la mitad al tal que lo halló y manifestó, y la otra mitad deberá ser y aplicarse para reparos y beneficios de la Ría de este puerto».

## Las Ordenanzas reales

También se dieron por los Reyes, desde la Reconquista, multitud de órdenes concretas referentes a los naufragios, al margen de las ordenanzas consulares, dado que las posibles responsabilidades penales en los naufragios se resolvían por la justicia del Rey y no por los Consulados, siendo frecuentes los conflictos de competencia.

En esta línea, Daniel Danjon cita unas ordenanzas para Flandes que promulgó el rey Felipe II en 1563 en las que el monarca ordenaba la restitución de los efectos naufragados a sus propietarios, y añade que incluso condenaba a la última pena a quienquiera que los hubiera sustraído<sup>66</sup>.

## El siglo xvii

Como se ve, la legislación era diferente según los lugares y coexistían las Ordenanzas Reales con las de los Consulados. Y esto era así tanto en España como en los otros Reinos europeos. Con la idea de eliminar estas disfunciones, en 1681, aparece en Europa la primera codificación estatal específica del derecho mercantil y del derecho marítimo, que es la Ordenanza francesa de la Marina de 1681, redactada bajo la dirección del ministro Colbert durante el reinado de Luis XIV. Tiene la virtud de aglutinar las corrientes atlántica y mediterránea del derecho marítimo, representadas por los *Rooles D'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar* y, además, no se limita a compilar los usos y costumbres locales de cada ciudad o región, sino que inicia un proceso de nacionalización del derecho marítimo que culminará con la etapa de la codificación del siglo xix<sup>67</sup>.

Al tratarse de una ordenanza para la Marina, aborda en primer lugar la reorganización del Almirantazgo y sus tribunales, y luego desarrolla normas de derecho mercantil público y privado, lo que conduce en algunos casos a la asunción por los tribunales del Almirantazgo de ciertas responsabilidades no militares que anteriormente eran ajenas a su jurisdicción.

La influencia de la Ordenanza francesa de 1681 en toda la legislación marítima posterior de Europa ha sido decisiva. Paradójicamente, una norma destinada a unificar el derecho marítimo en Francia, provocó que cada Estado europeo desarrollara sus propias ordenanzas, lo que originó una cierta dispersión del derecho comercial marítimo en Europa, aunque de poca trascendencia, ya que todas las nuevas ordenanzas nacionales se inspiraron en la Ordenanza francesa.

<sup>66</sup> DANJON, Daniel; *op. cit.* Tomo IV, p. 107. «La Ordenanza de Felipe II para los Países Bajos, de 1563 (T. IV, Art. 13) [...] prescribe que las cosas provenientes de naufragios y traídas por las olas a tierra, sean restituidas a aquellos que probaran ser sus propietarios, con tal de que las reclamen en un determinado plazo y paguen los gastos del salvamento. Felipe II llega hasta a condenar a la última pena a quienquiera que hubiera sustraído objetos naufragados».

<sup>67</sup> SERNA VALLEJO, Margarita; «La Ordenanza francesa de la Marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del derecho marítimo en Europa», artículo en *Estudios de derecho español y europeo*, Universidad de Cantabria, Santander 2009, p. 843 y ss.





*Jean Baptiste Colbert.*  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portrait\\_de\\_Jean-Baptiste\\_Colbert.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portrait_de_Jean-Baptiste_Colbert.jpg).

## España en el siglo xvii

Si consultamos las Ordenanzas Navales, vemos que ni en las *Ordenanzas para las armadas del Mar Océano y flotas de Indias* de 1606, ni en las *Ordenanzas de Galeras* de 1621, que regían en el Mediterráneo, ambas de Felipe III, ni en las *Ordenanzas de Su Magestad para la Armada del Mar Océano*, promulgadas por Felipe IV en 1633, se contiene ninguna disposición relativa al salvamento de restos de naufragios, ya que son estrictamente ordenanzas para la Armada y no tratan de la jurisdicción de Marina para asuntos civiles o mercantiles.

Existe, por el contrario, legislación civil al respecto. En la *Curia Filípica*<sup>68</sup> se trata el reparto de gastos derivados de la echazón de carga, mástiles, etc., la propiedad de los buques náufragos y los casos de apresamiento y represamiento, en términos similares a los de las Partidas<sup>69</sup>.

### La matrícula de mar

Ante las crecientes dificultades para conseguir marineros por el habitual sistema de levas, el duque de Medina Sidonia propuso en 1606 la creación de una milicia de mareantes y en las Ordenanzas de Felipe III del mismo año, completadas con las de 1607<sup>70</sup>, se conceden numerosos privilegios a los marineros, entre ellos el de no ser juzgados por la justicia ordinaria, sino por los auditores de la escuadra<sup>71</sup>. Estas medidas no surtieron efecto y, tras las quejas de que las levas se cebaban en campesinos y obreros, el Rey ordenó en 1607 la creación de la Matrícula de Mar en el País Vasco para dotar a los buques de las armadas y flotas reales de marineros profesionales<sup>72</sup>, aunque la anuló dos meses más tarde<sup>73</sup>.

68 Se ha consultado *Curia Filípica, Primero y Segundo Tomo*, por Iván de Hevia Bolaño, Imprenta de Ulloa, Madrid 1790.

69 *Curia Filípica*, Libro III, Capítulo 13: Naufragio. «17. Si de las cosas, que por tormenta se echaren á la mar, y la nave, y todo lo que vá en ella que se perdiere, se salvare alguna cosa, lo tal es de los dueños de ello, que lo perdieron, sin que ninguno lo pueda embargar, ni adquirir para si, aunque aporte a algún puerto suyo, ni por otra razón, y para ello tenga privilegio ó costumbre, salvo si las tales cosas fueren de enemigos del Rey, ó Reyno, ú de Pyratas, que entonces son del que las hallare, según Derecho Civil, y Real. Y el que hurta, ó toma las dichas cosas, incurre en la pena corporal, y pecuniaria arbitraria, que dice una ley de Partida, y los Derechos citados en su glosa Gregoriana, y unas leyes recopiladas. Y demás de ello se incurre en excomunió, según Navarro, que también alega en esto otros». Y también «25. Las presas que hicieren de los enemigos las armadas Reales, son del Rey; y ayudándole otros, han de haber su parte. Y de las demás presas que otros hicieren, pertenece al Rey el quinto, por razón del señorío, conforme una ley de Partida».

70 Cédula adicional a la Ordenanza de 1606, en Madrid a 22 de enero de 1607. Felipe III.

71 SALAS, Javier de; *Historia de la Matrícula de Mar*. Imprenta de T. Fortanet, Madrid 1870, p. 77. «XIX. Que en ningún Puerto destos Reynos donde invernare ó entrare la dicha Armada, ó qualquier escuadra della, pueda conocer de las causas civiles y criminales de la gente de mar y guerra que en ella me sirve ó adelante sirviere ninguna justicia de la tierra, sino solamente el General ó Auditor de la dicha Armada ó Escuadra».

72 *Ibid.* p. 102. «Cédula de 5 de octubre de 1607 [...] para que, comenzando por los pueblos de la costa de Guipúzcoa, se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir a pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del corregidor del rey en la provincia».

73 *Ibid.* p. 103. Cédulas de 17 y 18 de diciembre de 1607.

En 1625, Felipe IV aprobó una nueva Ordenanza de Matrícula, esta vez en todos los Reinos y distinguiendo los diferentes oficios, pilotos, marineros, carpinteros, calafates, etc.<sup>74</sup>. Esta Ordenanza concedía numerosas exenciones a los matriculados voluntarios, como no ser presos ni ejecutados por deudas ni sufrir embargo de barcos o redes sin orden expresa del Rey, nombrándose en cada distrito un juez conservador para asegurarles que los justicias cumplan con la Ordenanza. En 1726, Felipe V concedió a todos los que se alistaran en las escuadras el derecho a no entrar en los sorteos de quintas para el Ejército<sup>75</sup>.

### El siglo XVIII

Con la Ordenanza de Matrícula de 1737, promulgada por Felipe V el 18 de octubre, y conocida como *Ordenanza del Infante Almirante*, se trató de nuevo de fomentar la disponibilidad de marineros experimentados para las armadas del Rey.

La citada Ordenanza, además de liberar a los matriculados de las quintas del Ejército, los libera asimismo de la obligación de alojar a oficiales y soldados en tránsito. Establece para los matriculados la jurisdicción del Almirantazgo para todas las causas civiles y militares. Prohíbe a los no matriculados servir en los buques, tanto del Rey como particulares, y el ejercicio de la pesca<sup>76</sup>. A partir de los 60 años de edad, quedaban exentos de servir en los buques del Rey, aunque conservaban la jurisdicción de Marina, previéndose incluso la expedición de una *cédula de preeminencias* para que se reconozca el fuero y privilegios de la Marina a los que se establezcan en las provincias del interior, donde no hay ministros ni tribunales del Almirantazgo.

La matrícula voluntaria no tuvo ningún éxito. Hubo que recurrir de nuevo a las levas y, si faltaba gente, a los presidiarios.

### Los hallazgos y las presas en el siglo XVIII

Las Ordenanzas de 1748, promulgadas por Fernando VI, establecen que corresponde a la jurisdicción de Marina el naufragio de buques de la Armada<sup>77</sup>, pero no el de mercantes o pesqueros, que

<sup>74</sup> *Ibid.* p. 108. Cédula de 31 de octubre de 1625 sobre matrícula marítima.

<sup>75</sup> *Ordenanzas del Infante Almirante*. Preámbulo: «concedí por mi Real Orden de veintinueve de Agosto de mil setecientos veintiséis á toda la Gente de Mar que sé alistase, la libertad de no entrar en sorteo de quintas, para la recluta, ó aumento de mis Ejércitos de Tierra, y ofrecí concederles otras gracias».

<sup>76</sup> *Ordenanzas del Infante Almirante*. Apartado VI: «permitiendo solo á los que no lo estén [matriculados] la pesca de Vara o Caña, y la de los Esparabeles, ó artes de pescar, de que puedan usar desde tierra, sin valerse de embarcaciones».

<sup>77</sup> *Ordenanzas de Su Magestad para el Gobierno Militar, Politico y Economico de su Armada Naval*. Madrid, en la Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748. Tratado Quinto, Título Segundo, Artículo VIII: «A la Jurisdiccion de Marina ha de pertenecer privativamente el conocimiento de Causas de pérdida, naufragio, ó incendio de Vaxeles de la Armada, de sus Arsenales, ó cosas pertenecientes a ellos; con facultad de imponer el castigo, que por Ordenanza corresponda á los Delinquentes, con inhibición de otra qualquiera Jurisdicción, á que puedan en los demás casos estar sujetos». Las penas por distintos delitos relacionados con el naufragio de buques de la Armada (pegarle fuego, barrenar el fondo, abandonar el buque naufragado sin permiso, etc.) se encuentran en los Artículos XXVII y siguientes. Los Artículos XXIV a XXVI se refieren a las responsabilidades de los comandantes de buques de la Armada cuyo buque naufraga o vara.





*El infante almirante,  
Don Felipe de Borbón y  
Farnesio.*  
[https://upload.wiki-  
media.org/wikipedia/  
commons/f/fc/Feli-  
pe\\_de\\_Borb%C3%B3-  
3n%2C\\_Duque\\_de\\_Par-  
ma.jpg?uselang=es.](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fc/Felipe_de_Borb%C3%B3n-3n%2C_Duque_de_Parma.jpg?uselang=es)



corresponde a los tribunales consulares. Se impone la pena capital al que robare efectos de buques naufragados<sup>78</sup>.

También corresponde a la jurisdicción de Marina el conocimiento de las causas, tanto civiles como criminales concernientes al personal sujeto al fuero militar, de acuerdo con la Ordenanza de Matrícula de 1737. Estaban también sujetos a la jurisdicción del comandante de la Armada los buques civiles que navegaban en convoy protegidos por buques de la Armada<sup>79</sup>.

Las presas se regulan en el Título Quinto. En él se establece que si se recupera un barco que estaba apresado, los recobradores recibirán la tercera parte del valor del buque y su carga si han tenido que combatir para liberarlo, y la quinta parte si no hubo necesidad de combatir<sup>80</sup>. Las presas corresponden a la jurisdicción militar y para aplicar las normas anteriores se establecieron tribunales de presas en los departamentos y apostaderos.

En el mismo Título Quinto se establece que si se encuentra un buque abandonado en la mar, se intentará averiguar quién es su dueño, para devolvérselo. Si no apareciese su dueño en el plazo de un año y un día, se aplicará lo establecido en la *Ordenanza de bienes mostrencos* (sin dueño) y, en cualquier caso, se adjudicará a los recobradores la tercera parte del valor del buque hallado<sup>81</sup>.

En 1786, Fernando VII decreta que el casco con su artillería y los pertrechos de guerra de los navíos declarados mostrencos por naufragio, son del Rey<sup>82</sup>.

Toda la legislación en materia de bienes mostrencos está refundida en la ley de 16 de mayo de 1835, y en dos reales disposiciones posteriores. Ortiz de Zúñiga puntualiza que «abolida la jurisdicción especial que conocía exclusivamente de esta clase de asuntos, compete la sustanciación de ellos a los juzgados

78 *Ibid.* Artículo XXXVII. «El que antes, o después del naufragio, o en cualquier otro riesgo en que se hallare el Vaxel, se echare a robar rompiendo las Caxas, y Papeleras, o de otro modo, será ahorcado: La misma pena tendrá el que robare efectos que la Mar arroja a la Playa después de un naufragio».

79 *Op. cit.* Arts. XLII a XLV.

80 *Op. cit.* Título V, Art. XIX.

81 *Op. cit.* Art. XL.

82 MARTÍN DE BALMASEDA, Fermín; *Decretos del Rey Don Fernando VII*, Tomo III, Imprenta Real, Madrid 1819. p. 193. Real Cédula de 26 de agosto de 1786, «Capítulo II: Cuando sucediere que por naufragio se proceda para declarar por mostrenco algún navío ú otra embarcacion de qualesquier porte ó calidad que sea, que conste no tener dueño, se previene que el casco del navío ó embarcación con la artillería y demás pertrechos de guerra que tenga pertenecen a S.M., y en su nombre á los Ministros que deban poner cobro en ello; y solo toca á la Subdelegación de mostrencos y bienes vacantes las demás cosas y carga que trajere el navío ó embarcación que se declarare ser mostrenco. Y lo será cuando la embarcación sea de dominios de S.M. ó de amigos ó neutrales; pero si por la probanza constase ser de enemigos, se abstendrán de conocer los Subdelegados, por tocar en tal caso al Consejo de Guerra ó Junta de Represalias; y generalmente conocerán en todas las cosas que el mar arroja a la orilla».

de primera instancia y a las audiencias en su caso, con sujeción a las reglas y disposiciones comunes del derecho»<sup>83</sup>.

Las Ordenanzas de 1793, a diferencia de las de 1748, solo dan instrucciones para los comandantes de buques de la Armada que naufraguen<sup>84</sup>, pero no establecen ningún procedimiento ni tribunal para entender de los naufragios, ya que el Tratado Octavo «Jurisdicción y Justicia», en el que estaba trabajando Mazarredo, no llegó a escribirse<sup>85</sup>.

En la Ordenanza del Corso de 1796 se prescriben los procedimientos, remuneraciones y tribunales de Marina que han de entender de las presas hechas por los corsarios con patente del Rey, pero incluye entre la casuística de las presas el caso de los hallazgos de buques sin tripulación ni documentos que acrediten su propiedad<sup>86</sup>, adjudicando al hallador, al que llama indistintamente «recobrador» o «aprensador», un tercio del valor de lo hallado. Si pasado un año y un día no hubiese aparecido el dueño, de los dos tercios restantes se harán tres partes de las que una irá también a los recobradores y las otras dos al Fisco.

Estas son las mismas normas de las Ordenanzas de 1748, pero los procedimientos y los tribunales que deben entender de los hallazgos son los correspondientes a las presas, ya que la Ordenanza del Corso prescribe un único procedimiento en todos los casos. Dicho procedimiento indica que el comandante militar de Marina establece si se trata de buena presa<sup>87</sup>. Esta decisión puede recurrirse a la junta del departamento y las sentencias de esta, al Consejo de Guerra<sup>88</sup>. Todo se archiva en la contaduría del departamento.

83 ORTIZ DE ZÚÑIGA, Manuel; *Biblioteca Judicial*, Imprenta de la Viuda de Jordán e Hijos, Madrid 1840, Sección V, Capítulo II: «De los asuntos de Mostrencos», p 179.

84 *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, 1793. En el Tratado 3º, Título 1º, «Del Capitan Comandante de un navio ú otra embarcación», se dedican los Artículos 146 y 147 a lo que debe hacer el comandante en caso de naufragio, sin entrar en los asuntos de la jurisdicción que deba entender de esos asuntos.

85 GUIMERÁ RAVINA, Agustín; y GARCÍA HERNÁNDEZ, Nélica: «Un consenso estratégico. Las Ordenanzas Navales de 1793». En *Anuario de Estudios Atlánticos*, Núm. 54, Tomo II. Las Palmas, 2008. p. 14 y 15.

86 *Ordenanza de S.M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*, 1796. FRANCISCO PIFERRER, Juan; impresor de SRM. Artículo XXXVIII. «Si alguna embarcación se encontrare en el mar, ó se presentase en puertos de mis Dominios sin conocimiento de la carga ú otros documentos por los cuales constare á quien pertenezca, y sin gente de su propia tripulación, se tomarán declaraciones [...]».

87 *Ordenanza del Corso de 1801*. Art. XIII. «Luego que la presa haya sido conducida a puerto, el Comandante militar de Marina examinará [...] los papeles. [...] Verificado este examen, podrá oír en sumario a las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia declarará dicho Comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinte y quatro horas, ó antes si fuera posible, si es buena o mala presa».

88 *Ibid*. Art. XVII. Apelación al Supremo Consejo de Guerra de las sentencias de los Juzgados de Marina. «De las sentencias de los Comandantes militares de los Puertos podrán apelar las partes á la Junta del Departamento, y de allá a mi Consejo de Guerra, ó bien a este mismo Tribunal en derecho, según más les conviniere».

El corso no se abolió en España hasta 1908, año en que nuestro país se adhirió a la Declaración de París de 1856, en la que habían acordado dicha abolición los Gobiernos de siete países, entre ellos, Francia, Gran Bretaña y Rusia, y a la que se fueron adhiriendo muchos otros<sup>89</sup>.

### Jurisdicción militar y jurisdicción política de la Armada

En 1751, la jurisdicción de la Armada se dividió en una militar, a cargo de los almirantes de escuadra y jefes de apostadero, y una política, a cargo de los intendentes, de los que dependían los ministros, civiles unos y otros, pertenecientes al «Cuerpo del Ministerio»<sup>90</sup>, encargados de ejercer la jurisdicción de Marina, distinta de la jurisdicción militar<sup>91</sup>. La jurisdicción militar se ocupaba de las materias de guerra, mientras que correspondían a la jurisdicción de Marina, los «Juzgados del Ministerio», la policía de la Armada y los asuntos relativos al manejo de caudales de la Hacienda<sup>92</sup>.

Los naufragios correspondían a la jurisdicción de Marina<sup>93</sup> y se establecía la entrega de los restos a sus dueños, sin más deducción que los gastos causados<sup>94</sup>. También la jurisdicción correspondiente a la gente matriculada, era la jurisdicción de los ministros y no la de los mandos militares, estableciéndose como norma los juicios verbales, reservándose la sustanciación de procesos ordinarios únicamente cuando lo requiriera la gravedad de los hechos o el honor o el interés de las partes<sup>95</sup>.

89 Real Decreto de 20 de enero de 1908 que transcribe la declaración hecha ante la segunda Conferencia Internacional de la Paz el 27 de septiembre de 1907. «El Gobierno español participó al francés que [...] no podía en aquel momento aceptar la abolición del corso. El Gobierno de Su Majestad, que no ha tenido a bien hacer después uso del derecho, que expresamente se reservó en 1857, de expedir patentes de corso, [...] acepta el principio de la abolición del corso y se adhiere a la Declaración de París en todas sus partes».

90 GUIMERÁ RAVINA, Agustín; y GARCÍA HERNÁNDEZ, Nélida. *Op. cit.* pág.18. «Patiño, Campillo y Ensenada habían salido del Cuerpo del Ministerio».

91 La jurisdicción de Marina se desarrolla en un Título Adicional a las Ordenanzas de 1748. *Título III del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, promulgado el 1 de enero de 1751.

92 *Op. cit.* Artículos XXI y ss., en especial el Art. XXVII. «Ha de pertenecer á el Juzgado del Ministerio privativa, y abdicativamente el conocimiento de todas las causas de Robos, Malversacion, ó desperdicio de Caudales, Efectos, Pertrechos, y qualesquiera Generos pertenecientes á mi Hacienda; con total inhibición de la Jurisdiccion Militar, aunque los culpados sean dependientes de ella».

93 *Ibid.* Artículo CXII. «También les pertenecerá [a los Ministros de Marina] el conocimiento de las pérdidas, y naufragios de todas las Embarcaciones en las Costas de mis Dominios».

94 *Ibid.* Art. CXVI. «En pareciendo, en el término prescripto, quien justifique ser dueño de todo, ò parte de los efectos salvados, se le entregaràn de buena fee, en el estado en que se hallaren, sin deducir cosa alguna mas de lo justamente perteneciente á los gastos causados; privándose absolutamente al Ministro se interesse directa, ó indirectamente, à titulo de derecho, regalía, gratificación, &c. ni que consienta se paguen mas derechos, que los que por Arancel correspondan al Assessor, Escrivano, y otros interventores en la causa, ò déxe de admitir las pruebas, y justificaciones, que quisieren presentar los interesados, pena de privación de Empleo, y de mayor castigo».

95 *Ibid.* Art. CLII y CVIII.



Auditor de Marina.  
[http://www.alabarda.net/uniformes/esp/arm/s18/s18\\_12.htm](http://www.alabarda.net/uniformes/esp/arm/s18/s18_12.htm).

En la misma reforma de la jurisdicción se crea la figura de los auditores de Marina, para sustanciar los asuntos del juzgado de Marina<sup>96</sup>.

En 1799 se transfirió el «Cuerpo del Ministerio» a Hacienda, de quien pasaron a depender los ministros, que hasta entonces dependían de Marina según la Ordenanza de 1751. Por ello, en 1800 se encarga de toda la jurisdicción de Marina a los mandos militares<sup>97</sup>, creándose las comandancias militares de Marina para reemplazar a los ministros de las provincias en estas funciones jurisdiccionales<sup>98</sup>.

### Los conflictos de jurisdicción en la España del siglo XVIII

Unos Consulados eran competentes en el comercio terrestre y otros en el marítimo. Algunos, como Bilbao o Sevilla, en ambos. Esto dio lugar, como hemos visto, a la aparición de normas específicas de derecho marítimo, aparte del derecho civil.

Los Consulados mediterráneos disponían de sus propios jueces, al igual que las cofradías de mareantes del Cantábrico, en las que ejercían los llamados *alcaldes de mar*. En Inglaterra y Francia, por el contrario, los tribunales del Almirantazgo fueron paulatinamente imponiéndose a los tribunales locales, aunque aplicaban el derecho consuetudinario marítimo<sup>99</sup>.

El fortalecimiento de los nuevos Reinos europeos en la Baja Edad Media, propició el incremento de la actividad legislativa estatal, apareciendo normas sobre derecho marítimo como las contenidas en las Partidas

<sup>96</sup> *Ibid.* Art. CLIV. «Para determinar en justicia los Pleytos, y demás asuntos pertenecientes al juzgado de Marina, havra en cada Cabeza de Partido un Letrado, à quien por despacho mio expedido à consulta del Intendente del Departamento, se dará Título de Auditor de Marina de todo él; y en calidad de Assessor de su Ministro, se empleará en substanciar todas las causas de oficio, ò contenciosas, Civiles, y Criminales, hasta ponerlas, según reglas de derecho, en términos de sentencia».

<sup>97</sup> Real Orden de 26 de abril de 1800. «También ha crehido S.M. necesario por conseqüencia de las alteraciones hechas en la Ordenanza económica para gobierno de la Real Hacienda de Marina de 9 de Mayo de 1799, que se reúna toda la Jurisdicción Militar de ella en el Director General de la Armada y Capitanes Generales de los Departamentos á quienes directamente compete su autoridad y exercicio, pues que habiendo sido incorporados al ramo de Hacienda los Individuos del Cuerpo del Ministerio de Marina, y no dependiendo ni formando ya Cuerpo unido con ella, sería irregular que siguiesen regentando su Jurisdicción, y conservasen el mando absoluto y privativo que han tenido hasta aqui de todos los Gremios ó Matrículas de la gente de mar, que hacen la principal fuerza militar de la Armada».

<sup>98</sup> *Ibid.* «Y habiendo tenido asimismo por conveniente que no se retarde el cumplimiento de esta su Soberana determinación; es la voluntad de S.M. que desde 1º del mes de Junio próximo se encarguen los Xefes Militares del exercicio de dicha Jurisdicción de Marina, y mando de sus Matrículas: para lo qual se ha servido mandar que los Oficiales comprehendidos en la adjunta Lista pasen á relevar á los Ministros de Marina de las Provincias que respectivamente se les señalan. Entendiéndose que estos destinos los han de desempeñar interinamente, y por via de comisión hasta la publicación de la nueva Ordenanza para gobierno de la Jurisdicción Militar de Marina, y sus Matrículas; en cuyo caso se proveerán con arreglo á ella los mandos en propiedad de todas las Provincias á propuesta de V.E. como Director General de la Armada, y principal Xefe de su Jurisdicción, en la qual deberá darse la preferencia que es regular á los sugetos ya destinados anteriormente, y que deseen continuar en ellos. Luego que los Comandantes de Marina lleguen á sus respectivas Provincias en la época señalada, se entregarán de todas las causas y demás negocios propios de su Juzgado con la debida formalidad y arreglo á los Artículos 22, 23, 24 y 25 del Título de los Ministros de las Provincias ya citado».

<sup>99</sup> SERNA, Margarita; *op. cit.*, p. 207.

de Alfonso X o los Capítulos del Rey Don Pedro, ya citados, con lo que surgieron los primeros conflictos jurisdiccionales entre la justicia ordinaria y los Consulados y cofradías que, en España, dada la escasa implantación del Almirantazgo, se decantaron principalmente a favor de las jurisdicciones tradicionales.

Estos conflictos jurisdiccionales fueron frecuentes. Hay constancia de gran número de reales órdenes dirimiéndolos. En algunas de ellas, de mediados del XVIII, se establece que los naufragios corresponden a la jurisdicción de Marina<sup>100</sup>.

Sin embargo, en 1799, por real orden se aclaraba que pertenece al juzgado de Marina la determinación de la culpa o inocencia respecto a la ocurrencia del naufragio, así como de las providencias sobre el salvamento del buque y su carga, correspondiendo al Consulado las acciones respecto a los efectos salvados, su reparto y el cálculo de los gastos ocasionados. Donde no haya ministro o subdelegado de Marina, desarrollará sus funciones la justicia ordinaria<sup>101</sup>.

También se delimitaron las competencias entre la jurisdicción de Marina y la de Rentas en materia de naufragios<sup>102</sup>, lo que indica que las atribuciones de unos y otros no estuvieron nunca muy claras. La resolución

100 CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de; *Suplemento a las Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Imprenta de Sancha, Madrid 1792: «Reales Ordenes comunicadas por el Intendente de Cataluña a los Cónsules del Mar de Barcelona, declaratorias de la Jurisdicción perteneciente al Real Tribunal de Marina, y la que corresponde al dicho Consulado sobre los Contratos Marítimos, Terrestres, Mercantiles de Matriculados, incluidas en el Real Orden de 3 de mayo de 1756 [...] ha resuelto el Rey, se dirima la competencia suscitada entre el mismo Consulado y la Jurisdicción de Marina, quedando a esta el conocimiento en las causas de todos los contratos, que procedan de fletamentos que se hicieren por los Marineros Matriculados, [...] y en la especulación de los naufragios, de cualesquiera embarcaciones en cuanto miran a la Regalía que a los Derechos Fiscales corresponde». Real Orden de 12 de julio de 1756: «debe quedar a la Jurisdicción de Marina el conocimiento [...] en la especulación de los naufragios de toda clase de embarcaciones, naturales o extranjeras, por efecto de la Regalía propia de su Magestad, y correspondiente a sus Reales derechos». Real Orden de 10 de agosto de 1756: «Pertenece a la Jurisdicción de Marina, en competencia de la del Consulado de la Lonja del Mar de esa Ciudad, [...] Ha de conocer igualmente de todos los naufragios que sucedan en las Costas o en Alta Mar, de toda clase de embarcaciones, naturales o extranjeras. [...] Quedando sujetos a la Jurisdicción de los Consules todos los negocios de matriculados, procedentes de contratos de comercio marítimo y terrestre, [...], encomiendas y averías que solo tengan respeto a su particular interés, y no conexión alguna con las causas que van reservadas privativamente a la Jurisdicción de Marina».

101 ZAMORA Y CORONADO, José María. *Registro de legislación ultramarina*. p. 129. Real Orden de 18 de septiembre de 1799: «Para evitar en lo sucesivo nuevas controversias sobre la materia de naufragios, ha tenido a bien S.M. declarar, que pertenece al juzgado de marina como asunto de su facultad el conocimiento de estas causas en cuanto á averiguar la culpa ó inocencia, que haya intervenido en el naufragio, y también las providencias sobre el salvamento del buque y su carga, con los incidentes relativos á estos objetos. Pero que luego que reciba la noticia del naufragio, deberá comunicarla al consulado del distrito, a fin de que si contuviese la embarcación efectos del comercio, comisione síndico, para formalizar después su auténtica y total entrega al consulado, a quien compete el libre uso de las facultades de su instituto sobre dichos efectos salvados, reintegrando a la marina con precedente cuenta formal de los gastos que se hayan causado, y franqueándose ambas jurisdicciones las noticias y auxilios que necesite, procediendo en todo con la mejor armonía, y que si el naufragio ocurriere en parage donde no hubiere ministro ó subdelegado de marina, desempeñe sus funciones la justicia ordinaria».

102 *Ibid.* p. 134. Real Orden de 20 de agosto de 1804. «Para evitar en lo sucesivo las competencias que han ocurrido entre la jurisdicción de marina y la de rentas en materia de naufragios; declaro, que la jurisdicción de marina ha de conocer y tratar de las diligencias concernientes al salvamento y seguridad de las embarcaciones náufragas, y de sus cargamentos con la precisa intervención de la de rentas, depositándose los géneros y efectos en las aduanas».

final de estos conflictos competenciales llegó ya bien entrado el siglo XIX, con la codificación y la desaparición de los tribunales consulares.

Los Consulados de Bilbao y San Sebastián, donde se reclutaban los mejores marineros de la Marina Real, gozaban de unas mayores competencias que los del resto de España. Así, por ejemplo, el de San Sebastián era competente en las varadas ocurridas en su región, a pesar de lo dispuesto en las Ordenanzas Generales de Marina<sup>103</sup>. En reales órdenes posteriores, se confirma que los Consulados de Bilbao y San Sebastián son competentes en casos de naufragios dentro de sus provincias, con independencia de cualquier otro juzgado<sup>104</sup>.

Las sentencias de los tribunales consulares se podían recurrir ante los jueces de apelación, con los que contaban los propios Consulados. A su vez, sus resoluciones podían recurrirse ante el Consejo de Guerra, excepto en los Consulados de Bilbao y San Sebastián, en donde, en virtud de sus ordenanzas específicas, los recursos a sus sentencias se hacían ante el corregidor y los colegas de los propios Consulados<sup>105</sup>.

En 1817 se suprimió el *Fuero Militar de Guerra y Marina* en todos los negocios mercantiles, «de los cuales deben conocer única y privativamente los Consulados, sin atender a fuero ni calidad de personas nacionales ni extranjeras»<sup>106</sup>.

Por otra parte, la jurisdicción de Marina ha sufrido numerosísimos cambios, tanto en su organización como en sus competencias, aunque en lo referente a naufragios, los cambios competenciales han sido pequeños. Por ello, como una pequeña digresión, creo adecuado presentar muy brevemente la evolución de la jurisdicción de Marina desde sus inicios hasta mediados del siglo XX.

Durante la conquista de Sevilla, el rey Fernando III el Santo creó el cargo de almirante para Ramón Bonifaz en 1247. Alfonso X el Sabio en la Partida Segunda se refiere a los almirantes que, además de mandar las

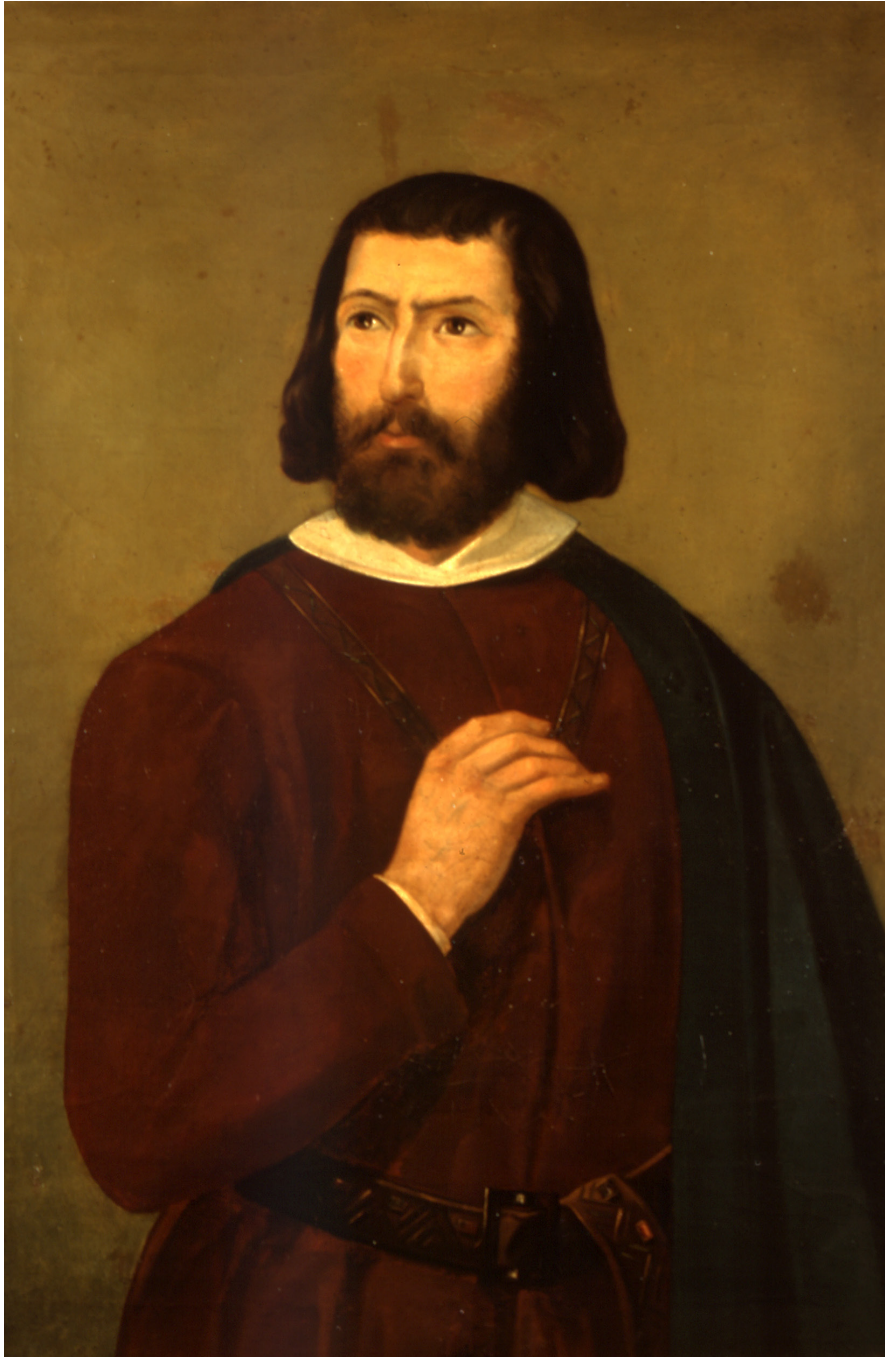
<sup>103</sup> *Novísima Recopilación*. Libro Nono, Título Segundo, Ley VI. Ordenanzas del Consulado de San Sebastián, 1 de agosto de 1766: «y asimismo en las varadas o embarrancamiento de embarcaciones nacionales ó extranjeras que sucedieren en los insinuados puertos, no obstante lo dispuesto en el artículo 139 de las Ordenanzas Generales de Marina».

<sup>104</sup> Real Orden de 12 de febrero de 1753: «declarando pertenecer la inspección de semejantes negocios [los naufragios] al Consulado [de Bilbao], a reserva de criminalidades, cuyo conocimiento, en su jurisdicción, toca al Alcalde». Real Orden de 18 de junio de 1816: «ha resuelto que en lo perteneciente a varadas y naufragios sigan ese Consulado y el de San Sebastián en la posesión de disponer el salvamento de los naufragios y cargamento, con independencia de otro juzgado».

<sup>105</sup> *Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737*. «15. Si de las tales sentencias ó autos definitivos se apelare por alguna de las partes, haya de ser para ante el Coregidor y Colegas, y no para otro tribunal, y se ha de otorgar la apelación por Prior y Consules, según orden de derecho. 18. Y si la revocaren en todo ó parte, y alguno de los Litigantes apelare ó suplicare, volverá el Corregidor á nombrar otros dos Mercaderes para Re-Colegas, en quienes concurran las mismas calidades que en los primeros. 19. De la sentencia que así diere con los segundos Mercaderes Re-Colegas (sea confirmando ó revocando ó enmendando en todo ó en parte) no se admitirá mas apelación, suplicación, agravio ni recurso».

<sup>106</sup> Real Orden de 4 de septiembre de 1818. Suprime el fuero militar para estos casos, con arreglo a la Circular de 1 de octubre de 1816 y Real Orden de 19 de mayo de 1817.





*Ramón Bonifaz.*  
Imagen de Armada Española.



flotas o armadas, administran justicia sobre sus gentes de mar<sup>107</sup>. Después de Ramón Bonifaz hubo muchos almirantes de Castilla, hasta que Felipe V, en 1726, decidió no proveer el cargo, y en 1737 crea el de almirante general de la Armada, para el que nombra a su hijo, el infante don Felipe<sup>108</sup>. También se crea la Junta de Marina, que desaparece en 1748.

En 1807, Godoy crea la Junta de Almirantazgo, que desaparece en 1808. Se crea entonces el Tribunal Superior de Guerra y Marina. En 1815, Fernando VII restablece el Consejo Supremo del Almirantazgo, suprimido a su vez en 1818. En 1821 las Cortes crean la Junta de Almirantazgo, que cesó en 1823. En 1830 se crea la Junta Superior de la Armada, que se sustituye en 1834 por el Tribunal Supremo de Guerra y Marina. En 1836 se vuelve a crear la Junta de Almirantazgo, cuyas atribuciones se fijan por Decreto de 16 de febrero de 1842, pero en 1843 se extingue la Junta. El Tribunal Supremo de Guerra y Marina sigue vigente hasta 1869. Ese año se crea el Almirantazgo y el Tribunal del Almirantazgo, que tiene competencias, entre otras cosas, en los naufragios. En 1873 se sustituye el Tribunal del Almirantazgo por el Consejo Supremo de la Armada que, en 1878 se funde con el de la Guerra, formando el Consejo Supremo de Guerra y Marina. En 1931 este Consejo queda sustituido por la Sala de Justicia Militar del Tribunal Supremo.

## El siglo XIX

### La Ordenanza de Matrícula de 1802

El 12 de agosto de 1802 se promulgó la Ordenanza de Matrícula, que incluye numerosas normas relativas a naufragios.

El Título VI se dedica a la jurisdicción. El Artículo 3 establece que: «A la jurisdicción militar de Marina corresponden las materias de pesca, navegación, presas, arribada y naufragios», los 4 al 9 se dedican a las presas, los 10 al 12 a los naufragios y el 16 al procedimiento.

En cuanto a naufragios, se establece claramente que la jurisdicción corresponde a los jefes militares de Marina<sup>109</sup> y

<sup>107</sup> *Las Partidas*. Partida Segunda, Título IX, Ley XXIV: «et á que llaman en este tiempo almirante, et el su oficio deste es muy grande; ca él ha de ser cabdiello de todos los navios que son para guerrear, también quando son muchos ayuntados en uno, á que llaman flota, como quando son pocos, á que dicen armada; et él ha poderío desque moviere la flota fasta que torne al lugar onde movió de oír las alçadas que los homes feciesen de los juicios que los cómitres hobiesen dado. Et otrosi de facer justicia de todos los que merecieren por que, asi como de los que se le desmandasen, o que fuyesen».

<sup>108</sup> Por Real Patente de 14 de marzo de 1737.

<sup>109</sup> *Ordenanza de Matrícula de 1802*, Título VI, Art. 10. «Corresponderá también à los Gefes militares de Marina entender de las arribadas, pérdidas y naufragios de todas las embarcaciones en las costas ó puertos de mis dominios».

se detalla el procedimiento a seguir<sup>110</sup>, que determina que se informe a los dueños del buque y la carga, proporcionándoles un extracto sustancial del expediente. El capitán general mandará formar una junta de generales y oficiales de graduación, que decidirá sobre la posible culpabilidad de los mandos del buque naufragado, en cuyo caso se les formará Consejo de Guerra ordinario. En las provincias vascongadas continúan siendo competentes en caso de naufragio los Consulados de Bilbao y San Sebastián.<sup>111</sup>

El Artículo 17 es muy aclaratorio del alcance de la jurisdicción de Marina:

«El Juzgado militar de Marina limitará su conocimiento en tales ocasiones [naufragios] a la parte facultativa y criminal del hecho, al socorro de los náufragos y salvamento del buque y carga, con todo lo demás que pertenezca a las cosas de la mar; sin introducirse a juzgar de las materias peculiares del Comercio, que son de la inspección del Juez de arribadas de Indias, o de los Tribunales Consulares, según los casos. Pero será de la incumbencia de los Comandantes Militares de Marina entender privativamente en todas las causas de incendios en los astilleros o buques mercantes, en las de abordages, varadas y otras averías que se experimenten fuera o dentro de los Puertos».

En la Orden Circular de 29 de mayo de 1804 se aclaran aún más las competencias, limitándose la jurisdicción de Marina a la declaración de culpabilidad o inculpabilidad, dejando a los Consulados el cálculo y aplicación de las pérdidas y ganancias, así como de su distribución<sup>112</sup>. Y todavía en 1824, otra real orden encomienda a los jefes de Marina la pericia o juicio facultativo para la calificación de los naufragios, mientras que asigna a los tribunales consulares la parte de gastos, abonos, pagos y demás asuntos de cuentas<sup>113</sup>.

También se establece en la Ordenanza un procedimiento para los hallazgos de embarcaciones naufragadas que estuviesen sin gente y para los naufragios de embarcaciones extranjeras.

En cuanto a estos últimos, numerosas disposiciones aclaran las facultades de los cónsules de sus respectivos países, para recoger y almacenar los restos y la carga, satisfacer los gastos y demás actuaciones

<sup>110</sup> *Ibid.* Título VI, Art. 10. «Y a este fin en todo naufragio se actuará sumaria por el Comandante del partido, ó Ayudante del distrito que acudiese primero, y se enviará al Capitán General por mano del principal, para que reconocida en Junta de Departamento, con asistencia de este Gefe se decida el caso, ó se exija mayor aclaración para juzgarlo».

<sup>111</sup> *Ibid.* Título XI, Art. 21. «En lo perteneciente a baradas y naufragios seguirán los Consulados de Bilbao y San Sebastián en la posesión de disponer el salvamento de los náufragos y cargamentos con independencia de otro Juzgado».

<sup>112</sup> Real Orden de 29 de mayo de 1804. «Declaradas por el tribunal de marina la culpabilidad ó inculpabilidad de la avería, (cuyo conocimiento facultativo indispensablemente le corresponde como el de arribadas), entiendan después los consulados sobre el cálculo y aplicación de lo que cada uno ha perdido, y le corresponde, y por consiguiente sobre los contratos de pérdidas ó ganancias, que para estos respectivos casos se hayan celebrado, pues que todo es puramente mercantil».

<sup>113</sup> Real Orden de 30 de diciembre de 1824. «En materias de baradas, naufragios, arribadas, abordages y otros cualesquiera fracasos y averías de mar, la pericia ó juicio facultativo para la calificación de estos sucesos toca exclusivamente á los gefes de marina; y la parte de gastos, abonos, pagos y demás asuntos de cuentas que dicen relación con los tratos de comercio, son de la exclusiva competencia de los tribunales consulares».

relacionadas con el hecho, «sin que por parte de los oficiales y ministros de marina y tierra, ni justicias se mezcle en otra cosa, que en facilitar por su justo precio á los Cónsules y capitanes de los navios barados, todo el auxilio y favor que les pidieren, para conseguir con la mayor brevedad y resguardo, que se salve todo lo posible, y eviten desórdenes y robos»<sup>114</sup>. En el caso de buques franceses, se aplicaban los convenios bilaterales de 1768 y 1786, que asignaban competencias similares a los ministros de Marina en España y a los jueces del Almirantazgo en Francia para legalizar los inventarios y se disponía el almacenaje de los bienes salvados en la aduana sin gastos, entre otras muchas disposiciones. En 1848 se establece también que, si no puede averiguarse la procedencia de un buque extranjero perdido, se le considerará como español a efectos de la aplicación de la Ordenanza de Matrícula<sup>115</sup>.

En cuanto a los gastos, el procedimiento de la jurisdicción militar es gratuito, debiéndose satisfacer únicamente, tanto los nacionales como los extranjeros, «los gastos que se causen por razón del salvamento mismo»<sup>116</sup>.

### **El Código de Comercio francés de 1807**

El 15 de septiembre de 1807 Francia promulga su Código de Comercio, que trata de modo unitario todo el derecho mercantil, incluyendo el derecho marítimo<sup>117</sup>. Anteriormente, el derecho mercantil terrestre y el marítimo eran objeto de ordenanzas diferentes. En concreto, el comercio marítimo estaba regulado en la Ordenanza francesa de la Marina de 1681, que constituye la base de la parte marítima del nuevo Código.

Pronto el resto de naciones europeas aplicaron las mismas ideas y elaboraron sus propios Códigos de Comercio.

### **El Código de Comercio español de 1829**

Siguiendo el ejemplo francés, en 1829 se aprueba el primer Código de Comercio español, cuyo proyecto desarrolló el insigne jurista don Pedro Sáinz de Andino.

El Título IV de su Libro Tercero se titula «De los riesgos y daños del comercio marítimo» y trata en tres secciones de las averías, las arribadas forzosas y los naufragios.

<sup>114</sup> Real Orden de 16 de julio de 1830. También abordan estos asuntos la Circular de 17 de julio de 1847, las Reales Ordenes de 20 de julio y 17 de noviembre de 1849, la de 6 de marzo de 1852 y la Instrucción de 19 de julio de 1856.

<sup>115</sup> Real Orden de 4 de mayo de 1848.

<sup>116</sup> Real Decreto de 17 de noviembre de 1852.

<sup>117</sup> SERNA VALLEJO, Margarita; *op. cit.* Cap. IV, Apartado II.



*Pedro Sáinz de Andino, artífice del Código de Comercio de 1829.*  
[https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Retrato\\_de\\_Pedro\\_Sainz\\_de\\_Andino\\_\(Banco\\_de\\_Espa%C3%B1a\).jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Retrato_de_Pedro_Sainz_de_Andino_(Banco_de_Espa%C3%B1a).jpg).

En la extensa sección primera se define que: «Averías gruesas o comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causan deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó algunos efectos de este de un riesgo conocido y efectivo». En este concepto se incluyen, entre otros, la echazón, el desarmado y el rescate que se pague para liberar el buque de enemigos o piratas. Al importe de las averías gruesas o comunes contribuyen todos los interesados en la nave y su cargamento y se establece un procedimiento detallado para tomar las decisiones que conducen a las citadas averías, incluyendo actas, informes periciales y todo lo preciso para que pueda resolver el tribunal que conozca de la avería.

En la sección tercera, siguiendo la norma tradicional, se establece que pertenecen a los dueños de la nave y su cargamento los restos que pudieren salvarse que, no obstante, se dedicarán prioritariamente a sufragar los gastos efectuados para salvarlos<sup>118</sup>. Se establecen criterios objetivos para estimar los costes habidos, por ejemplo, cuando los bienes salvados se hayan transferido a otro buque que tenga que hacer una arribada específica para su entrega<sup>119</sup>.

En cuanto a los tribunales encargados de resolver estos asuntos, el Código de Comercio en su Libro Quinto «De la administración de justicia en los negocios de comercio» crea unos tribunales especiales de comercio, muy similares a los Consulados, a los que sustituye. Los miembros de estos tribunales deben ser comerciantes mayoristas, matriculados<sup>120</sup> nombrados por el Rey a propuesta de los intendentes de las provincias, que no recibirán sueldo alguno por estos cometidos<sup>121</sup>. Los tribunales de comercio disponen de un consultor letrado, un escribano y los dependientes de justicia necesarios, designados por nombramiento real, y estos sí cobran los emolumentos determinados reglamentariamente.

Si se apreciara alguna incidencia criminal en los procedimientos de los tribunales de comercio, se remiten las actuaciones a la jurisdicción real ordinaria. Se establece un procedimiento verbal para las demandas de menor cuantía (aquellas cuyo interés no exceda de mil reales de vellón).

El funcionamiento de los tribunales de comercio se estableció por ley en 1830<sup>122</sup>.

<sup>118</sup> Código de Comercio de 1829. Art. 985. «Los efectos salvados del naufragio están obligados especialmente á los gastos espendidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquiera otra obligación del producto de su venta».

<sup>119</sup> Código de Comercio de 1829. Art. 989. «Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado en el artículo precedente [desembarcar los bienes naufragados recogidos en su buque] serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de descarga, teniendo en consideración la distancia que haya portado los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió».

<sup>120</sup> *Ibid.* Art. 1183. «Los tribunales de comercio se compondrán de un prior, dos cónsules y dos sustitutos de cónsules, todos comerciantes de por mayor, matriculados, que tengan las circunstancias prescritas por las leyes».

<sup>121</sup> *Ibid.* Art. 1193. «Las judicaturas de los tribunales de comercio son cargos honoríficos que se servirán gratuitamente sin sueldo ni emolumento alguno». Art. 1208. «Las funciones de los jueces avenidores son honoríficas y gratuitas».

<sup>122</sup> Ley de Enjuiciamiento sobre los Negocios y Causas de Comercio, de 24 de julio de 1830.



## El Decreto de Unificación de Fueros

El 6 de diciembre de 1868 se aprobó el decreto que materializaba la idea de la unidad de fueros contenida en la Constitución de 1812, cuyo Artículo 248 dice que «en los negocios comunes, civiles y criminales, no habrá más que un solo fuero para toda clase de personas», lo que se recogió igualmente en las sucesivas Constituciones de 1837 y 1885.



*El general Serrano, en cuyo Gobierno se aprobó el Decreto de Unificación de Fueros.*

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/General\\_Francisco\\_Serrano.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/General_Francisco_Serrano.png).

El Decreto de Unificación de Fueros aumentó notablemente las competencias de la jurisdicción ordinaria, en detrimento de las jurisdicciones especiales, de las que solo quedaron la eclesiástica y la militar, ambas muy reducidas<sup>123</sup>. Los asuntos de los matriculados pasaron a la jurisdicción ordinaria, desapareciendo la competencia que sobre ellos tenía la jurisdicción de Marina.

En su Título V, el Decreto suprime los tribunales especiales de comercio y deroga el Libro Quinto del Código de Comercio, así como la Ley de Enjuiciamiento sobre los Negocios y las Causas del Comercio de 1830, pasando las competencias de dichos tribunales especiales a la jurisdicción ordinaria.

A pesar de la reducción de competencias de la jurisdicción de Marina en temas de derecho penal y civil, el Decreto en su Artículo 4º mantenía en dicha jurisdicción las de conocer «De las causas por delitos de cualquier clase cometidos a bordo de las embarcaciones mercantes, así nacionales como extranjeras, de las de presas, represalias y contrabando marítimo, naufragios, abordajes y arribadas»<sup>124</sup>. Estas competencias fueron confirmadas en 1869 por decreto del ministro de Marina<sup>125</sup>.

Como parte de la reforma emprendida a consecuencia de la unificación de fueros, en 1869 se creó por ley el Tribunal del Almirantazgo<sup>126</sup>, al que se le atribuyeron competencias para «conocer en grado de apelación, de revisión o de consulta de las causas de presas de buques enemigos, contrabando de guerra, represalias y buques naufragos encontrados en la mar o que arriben abandonados a nuestras costas».

La propia ley de creación del Tribunal del Almirantazgo disponía en su Artículo 101 que «los procedimientos en las causas y negocios de justicia serán objeto de otra ley o reglamento especial».

### La Instrucción de 4 de Junio de 1873

Por tanto, como consecuencia directa del Decreto de Unificación de Fueros, que restringía las competencias de la jurisdicción de Marina, se hizo necesario modificar la organización de los tribunales de Marina en primera instancia y dictar reglas para el procedimiento, en armonía con las atribuciones concedidas

<sup>123</sup> Preámbulo del Decreto de 30 de noviembre de 1872. «El decreto de 6 de diciembre de 1868 del Gobierno Provisional de la Nación, al establecer la unidad de fueros, dio mayor latitud a la competencia de la jurisdicción ordinaria, privando a las de Guerra y Marina de la que respectivamente tenían en lo civil, y restringió la criminal en cuanto a causas y personas».

<sup>124</sup> Decreto de 6 de diciembre de 1868, publicado en la *Gaceta de Madrid* el 7 de diciembre. «Título III. De la jurisdicción de Guerra y de la de Marina. Art. 4. La jurisdicción de Guerra y la de Marina serán las únicas competentes para conocer respectivamente con arreglo a las Ordenanzas militares del Ejército y de la Armada [...] 12. De las causas por delitos de cualquiera clase cometidos a bordo de las embarcaciones mercantes, así nacionales como extranjeras, de las de presas, represalias y contrabando marítimo, naufragios, abordajes y arribadas».

<sup>125</sup> Decreto de 8 de febrero de 1869. *Gaceta de Madrid* de 18 de febrero de 1868.

<sup>126</sup> Ley de 4 de febrero de 1869. Su Título Primero desarrolla el Almirantazgo y su Título Segundo, el Tribunal del Almirantazgo. Este Tribunal se constituyó por Decreto de 25 de abril de 1869.





*El rey Amadeo de Saboya, por Antonio Gisbert.*  
[https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Retrato\\_de\\_Amadeo\\_I\\_obra\\_de\\_Antonio\\_Gisbert.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Retrato_de_Amadeo_I_obra_de_Antonio_Gisbert.jpg).

al Tribunal del Almirantazgo y a su organización militar<sup>127</sup>. Para ello, el rey Amadeo de Saboya ordenó la creación de una junta para la redacción de unas nuevas Ordenanzas de la Armada que contemplaran, entre otras reformas, la de la jurisdicción de Marina<sup>128</sup>. En tanto no se finalizaban los trabajos, se aprobó

<sup>127</sup> Preámbulo del Decreto de 30 de noviembre de 1872. «El decreto de 6 de diciembre de 1868 del Gobierno Provisional de la Nación, al establecer la unidad de fueros, dio mayor latitud á la competencia de la jurisdicción ordinaria, privando a las de Guerra y Marina de la que respectivamente tenían en lo civil, y restringió la criminal en cuanto á casos y personas. [...] Tan importantes innovaciones exigían necesariamente que se modificase la organización de los Tribunales de Marina en primera instancia, y se dictasen reglas para el procedimiento en armonía con las atribuciones concedidas al Tribunal del Almirantazgo y a su organización militar».

<sup>128</sup> Decreto de 26 de junio de 1872.

el Decreto de 30 de noviembre de 1872 que establecía un régimen transitorio en el que se mantenían los procedimientos de la antigua jurisdicción de Guerra y Marina y se facultaba al ministro de Marina para la ejecución del Decreto.

La propia Junta de las Ordenanzas se encargó de elaborar un proyecto para la organización y procedimientos de los tribunales de Marina<sup>129</sup>. Dicho proyecto se materializó en la importantísima Instrucción de 4 de junio de 1873, que fue aprobada por el Gobierno de la República con el anodino nombre de *Instrucción para el cumplimiento del Decreto de 30 de noviembre de 1872*.

La Instrucción se ocupaba de todo tipo de procedimientos, entre los que figuran los correspondientes a naufragios (Título V), salvamentos (Título V [sic])<sup>130</sup>, abordajes (Título VI) y averías (Título VII), comprendiendo estas últimas la echazón, el desarbolado, la varada y el desfondo de cubierta o casco, con objeto de preservar el barco y la carga ante el riesgo de su pérdida, todo ello relativo a cualquier tipo de buques, incluidos los mercantes, pesqueros y otras embarcaciones civiles.

El procedimiento a seguir en casos de naufragio (Título V), se inicia por el comandante de Marina, ayudante del distrito o capitán del puerto, orientado «en primer lugar para el socorro de los naufragos, y después para el del buque y su cargamento»<sup>131</sup>. Al igual que ocurría en la Ordenanza de Matrícula, el procedimiento trata de establecer si ha habido responsabilidades penales, en cuyo caso se abre un Consejo de Guerra ordinario.

El Título V «Del procedimiento en los expedientes de salvamento» se dedica al expediente administrativo que debe tramitar el comandante de Marina, ayudante del distrito o capitán del puerto en caso de naufragio, separadamente del expediente de naufragio del título anterior. En él se establecerá un «inventario de los documentos y efectos salvados», una «diligencia de depósito, y en su caso de valoración de los mismos efectos», una «cuenta justificada de los gastos de salvamento» y «las diligencias practicadas para instruir al Capitán ó Patrón, navieros, cargadores o aseguradores, de los efectos que se salvaran, y de la cuenta de los gastos ocasionados por el salvamento, y las contestaciones ó reclamaciones que los mismos hubiesen dado o promovido», a los efectos de que se haga frente a ellos con el valor de los efectos salvados, entregándose el resto a sus propietarios<sup>132</sup>. Si no hubiese acuerdo, el comandante de Marina remite el expediente al capitán general del departamento, que decidirá con acuerdo de su auditor.

129 Preámbulo del Decreto de 30 de noviembre de 1872.

130 La Instrucción, tal como se publicó en la *Gaceta de Madrid*, tiene dos Títulos V.

131 Instrucción de 4 de junio de 1873. Art. 169.

132 Instrucción de 4 de junio de 1873. Art. 191. «Habiendo conformidad en el Capitán, navieros, cargadores ó aseguradores, en cuanto a los efectos salvados y gastos de salvamento, previo el pago de estos, el Comandante o Ayudante, de acuerdo con su Asesor, decretará su entrega á los interesados ó á sus representantes legítimos, por inventario y bajo recibo, que se unirá al expediente».

También se contempla la posibilidad de que el valor de los bienes salvados no alcance a cubrir todos los gastos, en cuyo caso solo se sufragarán los gastos para los que alcance el valor de lo salvado, estableciéndose unas prioridades, la primera de las cuales son «los jornales de los operarios empleados en el salvamento» y después el importe de los efectos inutilizados en aquel servicio, los gastos de depósito, los derechos de Hacienda y, por último, las dietas de los empleados de Marina que asistieron al salvamento.

Los expedientes terminados se elevan al capitán general, que los aprobará con acuerdo de su auditor, u ordenará que se amplíen o se corrijan los defectos que hubiere. Las resoluciones del capitán general pueden recurrirse al Gobierno, que decidirá definitivamente oyendo al Tribunal del Almirantazgo.

Es de destacar que la Instrucción solo contempla el pago de los gastos en que hayan incurrido los salvadores, pero ningún tipo de premio o remuneración adicional, lo que aparecerá por primera vez en la normativa de principios del siglo xx.

La Instrucción también regula los hallazgos de embarcaciones sin gente a bordo, tanto si se encuentran en la costa como en la mar, para lo que se instruirá un expediente de salvamento, informando a los dueños o, si no hubiese conocimiento de ellos, publicando edictos del naufragio. Al presentarse los dueños, o transcurridos tres meses desde la publicación del naufragio sin que se presenten, se remite el expediente al capitán general para que la junta económica del departamento, que es la que conoce de los expedientes de presas marítimas<sup>133</sup>, con audiencia del fiscal y de los halladores, continúe la sustanciación del expediente «en la forma establecida ó que se establezca para los juicios de presas». En los hallazgos de «pertrechos o efectos de bajeles naufragados desde mucho tiempo», se adjudicará al hallador la tercera parte de lo hallado, o la totalidad si no apareciera el dueño. La decisión final del capitán general puede recurrirse al Tribunal del Almirantazgo.

Es de notar el empleo de los mismos organismos y procedimientos para los expedientes de salvamento y para los de presas, lo que tendrá repercusiones posteriores<sup>134</sup>.

133 PÉREZ Y OLIVA, Isidro; *Presas Marítimas*. Tipografía de Manuel G. Hernández, Madrid, 1887. p. 82. «En las Ordenanzas de Corso y de Matrículas de Mar se establece que corresponderá conocer de los juicios de presas á las Juntas Económicas con sus Auditores, ó á los Comandantes de Marina; en segunda instancia, el Capitán General del departamento, y en último grado el Consejo Supremo de Guerra».

134 La confusión ya se encuentra en la Ordenanza del Corso de 1801, que en su Artículo 40 establece las «diligencias que han de preceder para la aplicación del valor de las embarcaciones cuya pertenencia se ignore, y en los artículos inmediatos, las reglas que se han de observar con las embarcaciones detenidas, y conducidas á los puertos para calificarlas de presas legítimas». En la sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo de 9 de junio de 1971 se hace ver este punto, al referirse al «concepto jurídico marítimo de “salvamento marítimo” que tras larga e imprecisa tradición en cuanto a los conceptos y que se refleja en el artículo cuarenta de las Ordenanzas que forman parte de la Ley cuatro, Título octavo, Libro sexto de la Novísima Recopilación, y de que trata la Ley de Mostrencos de mil ochocientos treinta y cinco, fueron objeto de una destrucción doctrinal en la Ordenanza francesa de mil ochocientos sesenta y uno donde quedó eliminada, por su traslado conceptual a las distintas legislaciones, la confusión entre salvamento y presa, evitando definitivamente los abusos que la peculiaridad de los acontecimientos marítimos permitía antes y a los que en el aspecto del socorro obligatorio marcaría normas el “Merchant Shipping Bill” inglés de veintinueve de junio de mil ochocientos

Como dice Isidro Pérez y Oliva, los expedientes de presas son de carácter administrativo y las juntas económicas no actúan como tribunales de Justicia, ni deben pronunciarse en la parte criminal, que corresponde a los Consejos de Guerra<sup>135</sup>.

Todavía en 1854, el Supremo Tribunal de Justicia establece en una sentencia<sup>136</sup> que continúa con plena vigencia la Ordenanza de Matrícula y que los bienes arrojados por el mar a la playa deben ponerse a disposición del subdelegado de bienes mostrencos. Pero las jurisdicciones especiales, al igual que los tribunales de comercio, desaparecieron en 1868 con el Decreto de Unificación de Fueros, no quedando más opción para los temas administrativos de naufragios y hallazgos, que la jurisdicción de Marina o la ordinaria.

Al haber mantenido el Decreto de Unificación de Fueros la jurisdicción especial de Marina, nada hay que objetar a que dicha jurisdicción mantuviera sus competencias en los aspectos criminales que pudieran darse en los naufragios, como se hace en la legislación posterior, por ejemplo en la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina, de 1894<sup>137</sup>, que solo contempla la competencia de la jurisdicción de Marina en materia civil para temas de testamentaría y abintestato, o para determinadas responsabilidades civiles derivadas de sentencias firmes de los tribunales de Marina<sup>138</sup>.

Pero lo que sí sorprende y, además, resulta del mayor interés para este trabajo, es lo que la Instrucción regula para el denominado «expediente de salvamento» que, como se ha indicado, se refiere a los efectos administrativos del salvamento de los restos de los naufragios, incluyendo la determinación de los gastos y el resarcimiento de ellos a los salvadores que, de forma novedosa, la Instrucción atribuye a las autoridades de Marina, constituyendo el primer precedente de lo que luego será el Tribunal Marítimo Central.

setenta y dos».

135 PÉREZ y OLIVA, Isidro. *Op. cit.* p. 83.

136 Sentencia del Supremo Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1854, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 21 de febrero de 1854.

137 Ley de 10 de noviembre de 1894. «Art 4º. La competencia de la jurisdicción de Marina en materia criminal se determina con exclusión de toda otra jurisdicción: 1º Por razón de la persona responsable, 2º Por razón del delito cometido, 3º Por razón del lugar en que el delito sea cometido. [...] Art 7º. Por razón del delito, conocerá la jurisdicción de Marina de las causas que contra cualquier persona se instruyan por los siguientes: [...] 15. Los de naufragios, abordajes, arribadas y los que se hallen consignados en las leyes de Marina y que se cometan con ocasión de las represalias».

138 La Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina se aprobó junto con la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina. El Real Decreto de 10 de noviembre de 1894 aprobó conjuntamente ambos proyectos de ley.

## El Código de Comercio español de 1885

En agosto de 1885 se aprobó un nuevo Código de Comercio<sup>139</sup> que mantiene la misma regulación de naufragios que el Código de Comercio de 1829, aunque no hace ninguna referencia a los tribunales especiales de comercio.

Conviene tener en cuenta que dentro del Libro Tercero «Del comercio marítimo», pero fuera del Título IV, dedicado a los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, se establecen los derechos de la tripulación cuando un buque se pierde, pero especifica que esa pérdida puede ser indistintamente por apresamiento o naufragio<sup>140</sup>.

Este tratamiento común del apresamiento y el naufragio, ya presente en la Instrucción de 1873, ha dado lugar a que los tribunales de presas hayan tenido competencias en los casos de naufragios y hayan sido la referencia para los expedientes de salvamento. En particular, la Real Orden de 2 de julio de 1892 establecía que: «El hallazgo de buques náufragos tiene el carácter de presa marítima puesto que uno mismo es el procedimiento y también el tribunal llamado a fallar el expediente en ambos casos»<sup>141</sup>. Esta Real Orden se citará de nuevo más adelante por ser la que establecía el cobro del ½ por ciento de las cantidades abonadas por salvamento que, durante un tiempo, percibieron los jueces marítimos.

139 Real Decreto de 22 de agosto de 1885, al que se da rango de ley el 16 de octubre de 1885. Se publicó en la *Gaceta de Madrid* por trozos entre el 16 de octubre y el 24 de noviembre.

140 Código de Comercio de 1885. Art. 643. «Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento o naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas».

141 «Real Orden resolviendo que al fiscal repartidor de cantidades á los halladores de un buque náufrago corresponde el abono de ½ por 100 de las mismas. Madrid 2 de Julio de 1892».

**Segunda parte**



# El salvamento marítimo hasta 1962



## El comienzo del salvamento marítimo

A principios del siglo XIX surcaban los mares los primeros barcos de vapor y a partir de 1860, las calderas cilíndricas de alta presión dieron a los buques de propulsión mecánica una capacidad de maniobra sin precedentes. Esta mejora técnica y otras posteriores como la hélice, permitieron auxiliar a un buque en peligro evitando su naufragio, lo que no era posible con la propulsión a vela, por lo que la legislación del siglo XIX solo contemplaba el salvamento marítimo como una operación encaminada a salvar todos los elementos posibles de un buque naufragado.

Con la propulsión mecánica había nacido el concepto moderno de salvamento marítimo<sup>1</sup>, pero aún hubo que esperar otra mejora técnica fundamental, para que estas nuevas operaciones de salvamento se generalizaran: La telegrafía sin hilos o TSH.

Mediante esta nueva capacidad, un buque en peligro podía solicitar ayuda por radio y los buques que estuvieran próximos podrían dirigirse hacia él y auxiliarlo gracias a su propulsión mecánica. El primer buque que contó con estación de TSH fue el vapor estadounidense *Saint Paul*, en 1899.

En la segunda mitad del siglo XIX, las naciones más avanzadas en asuntos marítimos comenzaron a plantearse reformas en sus respectivas legislaciones para contemplar los auxilios realizados, hubiera o no naufragio, y empezaron a considerar la asistencia, como auxilio prestado por un buque para evitar daños o averías en otro buque, y el salvamento, como auxilio prestado a un buque después de haber sufrido esos daños o averías, para minimizar sus consecuencias. En ambos casos se establecía el derecho del auxiliador a una remuneración por parte del auxiliado, además de resarcirle de los gastos habidos.

La legislación británica, al igual que la belga, da el mismo tratamiento a la asistencia y al salvamento y establece una remuneración variable, dependiendo de las circunstancias, siendo lo más frecuente la de un tercio de los objetos asistidos o salvados<sup>2</sup>. En la legislación alemana, al igual que en la holandesa y la italiana, el premio por asistencia era siempre inferior al de salvamento realizado en circunstancias similares.

<sup>1</sup> RUIZ SOROA, J.M.; *Manual de derecho de accidentes de la navegación*. Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco, Segunda edición, Vitoria-Gasteiz 1992. p. 113: «Es de subrayar el cambio de orientación que sufren los textos legales a raíz y como consecuencia de la revolución técnica ocurrida en la navegación a fines del pasado siglo. Hasta entonces, el salvamento en la mar solo podía actuar, normalmente, sobre buques naufragados en la costa y su operatividad tendía en esencia a la recuperación de restos; fiel reflejo de esta situación son los preceptos que dedica nuestro Código de Comercio a la materia, inspirados todos en el supuesto de un previo siniestro que ha afectado gravemente al buque ("sauvetage des épaves") (Art. 840 y sig. y 643-2º). La introducción del vapor en la navegación posibilita el auxilio preventivo en la mar, ayuda que se anticipa al naufragio, y el peso de la regulación positiva se traslada del salvamento de restos a la asistencia tendente a evitar la pérdida».

<sup>2</sup> ESTASÉN, Pedro. «Auxilios en la mar». *Enciclopedia Jurídica Española*. Francisco Seix editor, Barcelona 1910, p. 914.

También se establecía de manera diferente el reparto del premio entre armador y dotación del buque asistente, que en la legislación alemana era de la mitad al armador, la cuarta parte al capitán y la otra cuarta parte al resto de la dotación en proporción a sus sueldos respectivos.

Pronto comenzaron a celebrarse reuniones internacionales para tratar de unificar la legislación marítima de los distintos países. Así, para regular la avería gruesa se establecieron en 1860 las Reglas de Glasgow, que fueron pronto desechadas, en 1864 las Reglas de York y en 1877 las conocidas Reglas de York-Amberes que, con múltiples revisiones, continúan en uso hoy día. Unos años después, en el congreso de Amberes de 1885 se propuso la necesidad de uniformar a nivel internacional los criterios a aplicar en materia de salvamento, asunto que se repitió en sucesivos congresos internacionales<sup>3</sup>.

Con una visión muy amplia, en 1897 se crea el Comité Marítimo Internacional, dedicado específicamente a la unificación del derecho marítimo, como reunión de distintas asociaciones nacionales de derecho marítimo, que no tenían carácter oficial o gubernamental. El Comité trabajó desde su creación con gran



*El Comité Marítimo Internacional en su creación en 1897.*  
<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>.

3 GARCÍA-PARREÑO Y LÓPEZ, Guillermo. *Diccionario de derecho marítimo*. Impr. Alemana, Madrid 1917. «Ante tamañas enormidades no era posible que las naciones civilizadas permanecieran indiferentes, y para encontrar una fórmula que hiciese posible y eficaz la asistencia obligatoria en las condiciones dichas, se celebraron Congresos internacionales como el reunido en Bruselas en 1888 y el hispanoamericano en Madrid el año 1892, que si no llegaron á producir resultados positivos en plazo inmediato, constituyeron un importante avance para llegar á la anhelada fórmula, cooperando eficazmente a la obra gloriosa del Comité Internacional constituido en Bruselas para la unificación del Derecho marítimo».

pragmatismo, proponiendo acuerdos internacionales sobre temas marítimos concretos en los que hubiera posibilidad de consenso<sup>4</sup>. Uno de ellos era este nuevo concepto de salvamento marítimo.

Siguiendo la recomendación del congreso de Amberes de 1885, en 1904 el Comité Marítimo Internacional convocó a la comunidad marítima internacional a una conferencia para discutir y aprobar un convenio mundial en materia de salvamento marítimo<sup>5</sup>.

En dicha conferencia se acordó que el importe de la remuneración en caso de auxilio se fijará por las partes, y en su defecto por el juez, quien la determinará según las circunstancias, tomando como base en primer lugar el éxito obtenido, el esfuerzo y mérito de los asistentes, el peligro corrido, los gastos y daños sufridos en el auxilio y, en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas y del buque salvador<sup>6</sup>. En el Convenio Internacional de Bruselas de octubre de 1909 se declaró que se renunciaba totalmente a distinguir entre asistencia y salvamento, con lo que se impuso internacionalmente la doctrina anglo-belga.

Finalmente, la comisión designada por el Comité Marítimo Internacional para elaborar el convenio sobre salvamento marítimo, presentó un documento que, tras las necesarias discusiones, se firmó en Bruselas por treinta y siete países, entre ellos España<sup>7</sup>, el 23 de septiembre de 1910 con el prolijo nombre de *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre asistencia y salvamento marítimo*. El mismo día se firmó también el *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre colisiones entre buques*. Con el tiempo, siguieron otros convenios similares relativos al conocimiento de embarque, privilegios marítimos y seguros, y un largo etcétera.

Ya con anterioridad al Convenio de Bruselas de 1910, el 23 de enero de 1909 tuvo lugar el primer salvamento solicitado por radio<sup>8</sup>. El *Republic of Liverpool*, buque británico con 461 pasajeros y 300 tripulantes se dirigía a Nueva York cuando, en medio de la niebla, colisionó con el vapor italiano *Florida*, que también se dirigía a América con 800 pasajeros. Se transmitió la señal de socorro que se recibió en tierra y se re-

4 LILAR, Albert; y VAN DEN BOSCH, Carlo. *International Maritime Committee 1897-1972*, en <http://www.comitemaritime.org/Uploads/History>.

5 GARCÍA-PARREÑO, G.; *op. cit.* «La conferencia que convocó el Comité en febrero de 1904 en la capital de Bélgica tuvo por objeto discutir la forma de unificar el derecho internacional en materia de abordajes, salvamentos y auxilios en la mar. Con tal objeto, las naciones que concurrieron a la conferencia en la primera reunión discutieron y redactaron un proyecto de convenio, que examinado por los Gobiernos de los países respectivos y discutido nuevamente en Bruselas en febrero de 1905, tuvo feliz término con la aprobación de un proyecto definitivo en cuyo Artículo 2º del Anexo Segundo se impone el auxilio en el mar».

6 GARCÍA-PARREÑO, G.; *op. cit.* pág. 914.

7 Los representantes españoles fueron los señores Baguer (ministro Plenipotenciario), Spottorno (auditor de la Armada), Sánchez Ocaña (Ministerio de Gracia y Justicia) y Álvarez del Manzano (catedrático de Derecho Mercantil).

8 Hay una breve historia del comienzo de la radiotelegrafía en la mar en <http://www.navegar-es-preciso.com/news/un-siglo-de-t-s-h-telegrafia-sin-hilos-o-radiotelegrafia-a-bordo-de-los-buques-mercantes-o-bien-oficial-radiotelegrafista-de-la-mar-mercante-una-profesion-de-vida-breve-/>.

transmitió a los barcos que se encontraban en la zona. Varios de ellos acudieron y rescataron a cerca de 1.700 náufragos.

Unos años más tarde, en 1912 se produjo el accidente del *Titanic*, del que se consiguió salvar a numerosos náufragos tras recibir otros buques la señal de socorro enviada directamente desde la mar. A pesar de todo, perecieron más de 1.500 personas.

### **El Convenio de Bruselas de 1910**

El *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre asistencia y salvamento marítimos* ha sido ratificado por gran número de países. En su redacción inicial, no era aplicable a los buques de guerra o de Estado, aunque se amplió para estos casos en 1967<sup>9</sup>

El Convenio es corto, tan solo 19 Artículos, y se dedica específicamente a la asistencia y salvamento de buques en peligro: Debe destacarse que la situación de peligro es condición indispensable para que pueda hablarse de asistencia o salvamento.



El último de los botes con supervivientes del Titanic a punto de ser rescatados por el Carpathia.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Titanic\\_\(ship,\\_1912\)\\_lifeboats#/media/File:Titanic\\_lifeboat.gif](https://commons.wikimedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Titanic_(ship,_1912)_lifeboats#/media/File:Titanic_lifeboat.gif)



El primer principio básico del Convenio es que para recibir una remuneración por salvamento, debe haberse producido un resultado útil: «Todo acto de asistencia o salvamento que haya tenido un resultado útil, da lugar a una remuneración equitativa. No habrá derecho a remuneración alguna si la asistencia prestada no resulta de alguna utilidad»<sup>10</sup>.

A pesar de que se emplean dos palabras distintas, asistencia y salvamento, la realidad es que el Convenio expresamente indica que no ha lugar a distinguir entre estas dos clases de servicios<sup>11</sup>. Habría sido más sencillo utilizar únicamente la palabra salvamento, como se hizo mucho después en el Convenio de Londres de 1989, actualmente vigente, pero el documento es fruto de su tiempo y en esa época muchas legislaciones nacionales distinguían ambos supuestos, como ya vimos.

La remuneración dependerá de las circunstancias de cada caso, pero se establece un límite: «En ningún caso deberá ser la suma a pagar mayor que el valor de los objetos salvados»<sup>12</sup>. Parece razonable, porque si pudiese resultar más oneroso, en algún caso sería preferible renunciar al salvamento, cosa que prevé el Convenio cuando establece que no hay derecho a remuneración si las operaciones de socorro se han realizado «a pesar de protesta expresada y razonable del buque auxiliado»<sup>13</sup>.

No tienen carácter de salvamento las operaciones de remolque, salvo que se produzca una situación de peligro para el remolcado, y el remolcador haya hecho, para eliminar o limitar el peligro, más de lo que razonablemente corresponda a una maniobra de remolque: «El remolcador no tendrá derecho a remuneración alguna [...] sino cuando haya rendido servicios excepcionales»<sup>14</sup>.

El Convenio recomienda que las cantidades a pagar se determinen por acuerdo, pero si este no se da, se debe acudir al juez<sup>15</sup>, como indica su Artículo 6: «El monto de la remuneración deberá ser fijado por una convención entre las partes, y a falta de esta, por el juez. Lo mismo regirá para la proporción en que dicha remuneración deba ser repartida entre los salvadores». El Artículo 8 establece los criterios para determinar la cuantía de la remuneración<sup>16</sup>.

<sup>10</sup> Principio conocido universalmente como *no cure, no pay*.

<sup>11</sup> *Convenio para la unificación de ciertas reglas sobre asistencia y salvamento marítimos*, Art. 1. «La asistencia y el salvamento de los buques de mar en peligro, de las cosas que se encuentren a bordo, del flete y del valor del pasaje, así como los servicios de la misma naturaleza rendidos entre buques marítimos y barcos de navegación interior, quedarán sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre estas dos clases de servicios, y sin tener en cuenta las aguas en que dichos servicios hayan sido prestados».

<sup>12</sup> Artículo 2 del Convenio.

<sup>13</sup> Artículo 3 del Convenio.

<sup>14</sup> Artículo 4 del Convenio.

<sup>15</sup> El Convenio de Londres de 1989 contempla procedimientos judiciales o arbitrales.

<sup>16</sup> Artículo 8. «La remuneración será fijada por el juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer lugar, el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de aquellos que hayan prestado socorro, el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros

En cuanto al reparto del premio entre todos los participantes en la asistencia, el Convenio establece que «la repartición entre el propietario, el capitán y las otras personas al servicio de cada uno de los buques de salvamento, será reglamentada por las leyes nacionales del buque»<sup>17</sup>.

Se le da gran importancia al salvamento de las personas: «Todo capitán está obligado, en cuanto pueda hacer sin exponer a grave peligro su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar ayuda a toda persona, aún enemiga, que encuentre en el mar en peligro de perderse»<sup>18</sup>.

### La normativa española hasta 1931

La filosofía del Convenio de Bruselas es radicalmente diferente a la Instrucción de 1873, que contempla únicamente el salvamento de restos de naufragios, pero no las operaciones realizadas para salvar a un buque que no llega a naufragar, pero los procedimientos a seguir no se especifican en el Convenio, por lo que podrían valer los de la Instrucción de 1873, siempre que se introdujeran los cambios de fondo requeridos por el Convenio, fundamentalmente el derecho a recibir un premio además del resarcimiento de los gastos. Igualmente, la jurisdicción de Marina es acorde con el Convenio, que solo se refiere al juez, sin especificar si debe ser de la jurisdicción ordinaria o de una especial, como la de Marina.

Sin embargo, a pesar de haber firmado el Convenio en 1910, España siguió aplicando en los expedientes de salvamento marítimo la Instrucción de 4 de junio de 1873, y no se dio prisa en ratificar el Convenio, para lo que hubo que esperar trece años, hasta el 17 de noviembre de 1923, entrando en vigor el 30 de diciembre del mismo año.

El convenio sobre salvamento marítimo de 1910 es muy diferente a la normativa de la Instrucción de 1873, incluso tras la reforma que de esta se efectuó en abril de 1911, según cita Justo Carrero<sup>19</sup>.

Ya en 1920 se era consciente de que habría que aplicar el Convenio de Bruselas y en la ley que se promulgó ese año para reorganizar la jurisdicción de Marina<sup>20</sup>, se ordenaba en su Artículo tercero agregar a la Ley

y por su tripulación, por su carga, por los salvadores y por el buque de salvamento, el tiempo empleado, los gastos y los daños ocurridos, y los riesgos y responsabilidades a que se expusieron los salvadores, el valor material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en caso dado, la apropiación especial del buque asistente; b) en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas».

<sup>17</sup> Artículo 6 del Convenio.

<sup>18</sup> En el Art. 9 se establece que las personas salvadas no tienen que pagar por ello ninguna remuneración. Sin embargo, los salvadores de vidas humanas que hayan participado en un salvamento tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración que se fije por dicho salvamento.

<sup>19</sup> CARRERO RAMOS, Justo; «Carácter del Tribunal Marítimo Central y su encuadramiento en la Justicia Administrativa». *Revista de Administración Pública*, Madrid, 1965, Sep.-Dic., XV 48), p. 378: «La Instrucción de 1873, aun reformada por Real Orden de 24 de abril de 1911, quedó evidentemente anticuada, y por ello fue sustituida por un llamado Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina».

<sup>20</sup> Ley de 8 de mayo de 1920.



*El general Primo de Rivera, presidente del Directorio Militar cuando se aprobó el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina.*  
[https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:-General\\_Miguel\\_Primo\\_de\\_Rivera.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:-General_Miguel_Primo_de_Rivera.jpg).

de Enjuiciamiento Militar de Marina<sup>21</sup> un Título Adicional que sustituya a la Instrucción de 4 de junio de 1873. En su virtud, se nombró una comisión<sup>22</sup>, que redactó el proyecto de Título Adicional «en sustitución de los correspondientes Artículos de la Instrucción de 4 de junio de 1873, para regular el procedimiento adecuado que debía instruir la jurisdicción especial de aquel nombre en casos de naufragios, abordajes, salvamentos, averías y hallazgos en la mar»<sup>23</sup>. El proyecto, tras el informe de la Asesoría General, la Junta

21 La Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, de 10 de noviembre de 1894, adaptó el derecho penal de Marina al nuevo Código del Ejército de 1890.

22 Por Real Decreto de 7 de agosto de 1920.

23 Exposición del Real Decreto-Ley de 10 de julio de 1925.

Superior de la Armada y el Directorio Militar<sup>24</sup>, fue aprobado por Su Majestad el Rey el 10 de julio de 1925.

El Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina<sup>25</sup> dedica su Capítulo III a los salvamentos en la mar (sección 1) y a los hallazgos en la mar (sección 2). La sección dedicada al salvamento marítimo se basa fundamentalmente en el Convenio de Bruselas de 1910, aunque con algunas diferencias, entre las que pueden destacarse que el premio por salvamento «no podrá exceder de la décima parte del valor del buque salvado y de su cargamento»<sup>26</sup>, cantidad que en muchos casos no propiciaba las operaciones de salvamento. El reparto del premio se establecía en la mitad para el armador y la otra mitad para la dotación<sup>27</sup>. En cuanto al procedimiento, al tener noticia de un salvamento, las autoridades locales de Marina designaban a un juez instructor<sup>28</sup> que iniciaba un expediente gubernativo y, finalmente, fijaba el premio por el salvamento, la cuenta de gastos y el prorrateo entre los beneficiados por el salvamento. Al igual que en el Convenio de Bruselas de 1910, el instructor debía procurar el acuerdo entre las partes y, si no lo conseguía, elevaba el expediente a la autoridad jurisdiccional de la Armada para resolución. Esta resolución podía recurrirse ante el ministro de Marina, quien lo enviaba sin trámite alguno al Consejo Supremo de Guerra y Marina para el acuerdo que estimara justo.

## La normativa española a partir de 1931

Con la llegada de la República, en 1931 se derogó la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina y su Título Adicional<sup>29</sup>, con lo que volvió a estar vigente la Instrucción de 1873. Por otra parte, también en 1931, se suprimió el Consejo Supremo de Guerra y Marina<sup>30</sup>, que fue sustituido por la Sala de Justicia Militar que se creó en el Tribunal Supremo. Los informes del Consejo Supremo de Guerra y Marina que establecía

24 El Directorio Militar estaba presidido por el general Miguel Primo de Rivera.

25 Real Decreto-Ley de 10 de julio de 1925.

26 El Convenio de Bruselas estipulaba que «en ningún caso deberá ser la suma a pagar mayor que el valor de los objetos salvados», mientras que el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, Artículo 18, establecía al referirse a los salvamentos que «el buque que los preste, consiguiendo resultado positivo, tendrá derecho, además [de los gastos y perjuicios], a un premio que no podrá exceder de la décima parte del valor del buque salvado y de su cargamento».

27 Art. 21 del Título Adicional. El Convenio de Bruselas de 1910 deja dicho reparto a la legislación nacional.

28 Art. 26 del Título Adicional. «Las Autoridades Jurisdiccionales de los Departamentos podrán comisionar para instruir el expediente cuando estimen que la entidad del caso lo requiere, a Jefes u Oficiales del Cuerpo Jurídico de la Armada».

29 Decreto de 9 de junio de 1931 en relación con el Decreto de 15 de abril de 1931 sobre revisión de la obra legislativa de la Dictadura.

30 Art. 5 del Decreto de 11 de mayo de 1931, ratificado con fuerza de ley, junto con otros decretos, por ley de 18 de agosto de 1931.

el Título Adicional para distintos casos, entre ellos los de salvamento marítimo, se sustituyeron, según la importancia del caso, por informes de la asesoría respectiva o del Consejo de Estado<sup>31</sup>. Por último, para entender de las causas por delitos de abordaje, naufragio y otros similares, se crearon los tribunales marítimos, de composición similar a los Consejos de Guerra, pero incluyendo a dos capitanes de la Marina Mercante como vocales<sup>32</sup>.

Comenzada la Guerra Civil, se sustituyó la Sala de Justicia Militar del Tribunal Supremo por el Alto Tribunal de Justicia Militar<sup>33</sup>, que a su vez fue sustituido al acabar la guerra por el Consejo Supremo de Justicia Militar<sup>34</sup>, con las competencias que tuvo el Consejo Supremo de Guerra y Marina hasta 1931. En el Reglamento Provisional Orgánico del Consejo Supremo de Justicia Militar, de 26 de junio de 1940, se establece que el Consejo Reunido informa como cuerpo consultivo en los expedientes administrativos de salvamentos y hallazgos marítimos. Ya en 1959, se sustituye el Reglamento Provisional por un Reglamento Orgánico definitivo<sup>35</sup> que mantiene el informe consultivo del Consejo Reunido en los expedientes de salvamentos y hallazgos en la mar. En estos expedientes, el ministro de Marina adoptaba la resolución que terminaba el expediente en vía gubernativa, la cual podía recurrirse por la vía contencioso-administrativa.

En 1937 se crea el Negociado de Presas dependiente de la Junta Técnica del Estado, sección de Industria y Comercio<sup>36</sup>, para hacerse cargo de las presas declaradas buenas por los tribunales de presas departamentales. En 1938 se crea también un Negociado de Presas en la Asesoría Jurídica del Estado Mayor de la Armada<sup>37</sup>. Casi al final de la Guerra Civil, por ley de 20 de enero de 1939 se crea el Tribunal Superior de Presas Marítimas, como tribunal de segunda instancia de los tribunales de presas departamentales.

En 1941 se restablece la legislación de la Marina anterior a 1931 y, en concreto, la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina y su Título Adicional<sup>38</sup>. Este restablecimiento puede considerarse provisional, porque las leyes y los procedimientos penales militares requerían un gran cambio. Por ello, en 1945 se aprueba el nuevo Código de Justicia Militar y, complementariamente, se deroga la Ley de Enjuiciamiento Militar de

31 Art. 8 del Decreto de 11 de mayo de 1931.

32 Art. 7 del Decreto de 9 de junio de 1931.

33 Decreto número 42, de 24 de octubre de 1936 (BOE núm. 18).

34 Ley de 5 de septiembre de 1939 por la que se crea el Consejo Supremo de Justicia Militar.

35 Reglamento Orgánico del Consejo Supremo de Justicia Militar, de 30 de octubre de 1959.

36 Decreto de 12 de marzo de 1937.

37 Orden del Ministerio de Defensa Nacional-Marina, de 13 de noviembre de 1938.

38 Ley de 29 de marzo de 1941 que restablece el Código Penal de la Marina de Guerra, la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina y la Ley de Enjuiciamiento Militar del mismo ramo.



Marina<sup>39</sup>, pero se mantiene vigente el Capítulo III del Título Adicional referente a salvamentos y hallazgos en la mar, por lo que, en el tema del salvamento marítimo, que es el que nos ocupa, se siguieron aplicando los procedimientos en uso desde 1941.

### Los anteproyectos de ley de los años cincuenta

A finales de la década de los 40 era evidente que la normativa de salvamentos y hallazgos del Título Adicional, que databa de 1925, requería actualización y, además, como ya se ha indicado, no se adecuaba totalmente al Convenio de Bruselas de 1910. Por otra parte, el trabajo del Tribunal Superior de Presas Marítimas se estaba acabando, al haber transcurrido diez años desde la finalización de la guerra y, por tanto, sin que se produjera ninguna presa. Por ello, el 20 de junio de 1950, su presidente, el vicealmirante Francisco Rapallo Flores<sup>40</sup> eleva una moción proponiendo modificar la ley de 20 de enero de 1939 de manera que el Tribunal Superior de Presas Marítimas asuma determinadas competencias en materia de salvamentos y hallazgos marítimos.

Como resultado de la moción, por Orden de Presidencia del Gobierno de 5 de marzo de 1951 se constituye una comisión para su estudio, presidida por el presidente del Tribunal Superior de Presas Marítimas y con participación de los Ministerios de Exteriores, Marina e Industria y Comercio (Marina Mercante)<sup>41</sup>.

El 18 de junio del mismo año se designaron los miembros de la comisión<sup>42</sup> y el 27 de junio celebraron la primera reunión, en la que se decidió solicitar a los capitanes generales de los departamentos y comandantes generales de las bases navales principales «cuantas sugerencias estimen convenientes y se introduzcan en la vigente legislación relativa a la materia de que se trata»<sup>43</sup>. Sobre la base de las ideas recibidas, la comisión presentó un primer anteproyecto el 20 de noviembre de 1952<sup>44</sup>.

39 Ley de 17 de julio de 1945 por la que se aprueba y promulga el Código de Justicia Militar. En su Artículo 1072 se derogan diversas normas entre las que se encuentra «la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, a excepción del Capítulo III del Título Adicional de la misma, aprobado por Decreto-Ley de diez de junio de mil novecientos veinticinco».

40 Nombrado presidente del Tribunal Superior de Presas el 6 de marzo de 1945, una vez modificada la ley de 20 de enero de 1939, por la que se creó el Tribunal, por la ley de 25 de noviembre de 1944, de forma que el presidente del Tribunal pudiera elegirse libremente por el Gobierno, en lugar de ser el presidente del Alto Tribunal de Justicia Militar, como hasta entonces.

41 Orden de Presidencia de Gobierno de 5 de marzo de 1951. «1º.- Se constituye una Comisión Interministerial para el estudio de la modificación de la organización y atribuciones del Tribunal Superior de Presas Marítimas con la finalidad de redactar un anteproyecto regulando los aspectos sustantivo y procesal en materia de auxilio, salvamento y hallazgos marítimos. 2º.-Dicha Comisión quedará integrada por el Excmo. Sr. Vicealmirante Presidente del Tribunal Superior de Presas Marítimas, como Presidente, y como Vocales por un representante del Ministerio de Asuntos Exteriores, otro del Ministerio de Marina perteneciente al Cuerpo Jurídico de la Armada y otro por el Ministerio de Industria y Comercio, perteneciente a la Subsecretaría de la Marina Mercante».

42 Orden de Presidencia del Gobierno de 18 de junio de 1951. «Presidente, Vicealmirante Francisco Rapallo Flores; Ministerio de Marina, Comandante (Aud.) José Manuel Gutiérrez de la Cámara; Ministerio de Asuntos Exteriores, Consejero de Embajada Félix de Iturriaga y Codes, Marina Mercante, Capitán de Fragata Ángel Bona y Orbeta».

43 *Libro de actas de la Comisión Interministerial.*

44 Anteproyecto de ley reguladora de los auxilios y hallazgos marítimos, 20 de noviembre de 1952.



*El vicealmirante Francisco Rapallo Flores.*  
Archivo familiar.

El documento consta de 78 Artículos y una disposición final. Toma como base el Convenio de Bruselas de 1910, pero contiene numerosas variaciones en relación con dicho documento.

Tras unas disposiciones generales, trata por una parte los auxilios y por otra los hallazgos<sup>45</sup>, tanto en el título de «disposiciones sustantivas» como en los procedimientos a seguir y los recursos que pueden plantearse, que se incluyen en un segundo título de «disposiciones adjetivas».

En caso de auxilio se podrán reclamar los gastos y perjuicios sufridos hasta un máximo del valor de lo salvado, y un premio que no podrá exceder del 20% del valor remanente<sup>46</sup>, una vez deducidos los gastos y perjuicios citados. La tercera parte del premio irá al propietario del buque auxiliador y el resto a la tripula-

<sup>45</sup> Borrador de anteproyecto, Art. 1. «A los efectos de la presente Ley se considerará: a) -"Auxilio, asistencia o salvamento marítimo" -sin que haya lugar a distinguir entre ambos conceptos- la ayuda prestada a un buque no abandonado, y en situación de peligro, a su cargamento, o a las personas que se encuentren en su bordo o sobre la mar. b) -"Hallazgo marítimo", la ocupación y puesta en lugar seguro, de un buque, pertrechos u objetos cualesquiera, que no sean producidos de la mar, abandonados, y que se encuentren a flote o sumergidos, o que hubieren sido arrojados a la orilla».

<sup>46</sup> Para buques exclusivamente dedicados al salvamento, hasta el 40%.

ción, pasajeros y salvadores de vidas humanas «en proporción a la categoría, funciones y participación de cada uno». Hay derecho a premio cuando el auxilio haya sido solicitado, «aunque la prestación no llegara a efectuarse por causas ajenas a la voluntad del requerido»<sup>47</sup>.

Se prohíben expresamente los acuerdos entre las partes, considerados en el Convenio de Bruselas como el método principal para establecer las indemnizaciones<sup>48</sup>. Todos los bienes salvados (buque, carga, etc.) contribuirán a los gastos y al premio.

El premio por hallazgo será siempre de un tercio del valor de lo salvado, a lo que no se sumará ninguna cantidad por gastos y perjuicios<sup>49</sup>. Con el premio se satisfarán en primer lugar dichos gastos y perjuicios. De lo que reste, la quinta parte irá al armador del buque hallador y el resto a la dotación.

El expediente lo instruirá la autoridad local de Marina, de forma similar a la del Título Adicional de 1925. Las partes pueden recurrir la decisión del instructor ante el tribunal de presas del departamento y las de este, ante el Tribunal Superior de Presas Marítimas. Las normas de procedimiento serán las correspondientes a estos tribunales. Se establecen unos «gastos generales del expediente» que varían entre el 2% del premio y la tercera parte de ese porcentaje, en función del valor de lo salvado<sup>50</sup>. La mitad de estos gastos serán para el instructor y la otra mitad para los órganos jurisdiccionales que hayan intervenido.

El dictamen del Consejo de Estado fue muy desfavorable, entre otras razones por no adaptarse completamente al Convenio de Bruselas y por involucrar a los tribunales de presas en la resolución de los recursos<sup>51</sup>. El 28 de septiembre de 1953, el presidente del Gobierno, almirante Carrero Blanco, ordenó la elaboración de un nuevo anteproyecto, ampliando la comisión con un representante del Ministerio de Justicia<sup>52</sup>.

47 No rige el principio *no cure, no pay* del Convenio de Bruselas.

48 Art. 15. «Se considerarán nulos, para todos los efectos, los pactos referentes a indemnizaciones o premios en los auxilios comprendidos en las disposiciones de esta Ley».

49 En caso de extracción de un buque del fondo del mar, el premio será de la mitad del valor de lo salvado (Art. 31).

50 Menos de 100.000 ptas., el 2%. Hasta 500.000 ptas., el 1%. Más de 500.000 ptas., el 0,67 %.

51 Dictamen de 14 de julio de 1953. «Se trata, pues [el Tribunal Superior de Presas Marítimas], de una institución típica de Derecho de la Guerra. [...] Los salvamentos y hallazgos marítimos, por el contrario, son problemas de paz. [...] La evolución histórica de nuestro Derecho nos conduce, pues, a dos procedimientos, de naturaleza distinta, judicial el uno y administrativo el otro, para las presas y los salvamentos respectivamente. [...] Sería desnaturalizar los expedientes de salvamentos y hallazgos encomendar ahora su decisión a ese Tribunal Superior de Presas Marítimas, de composición y naturaleza diferentes, sin que sea obviado el inconveniente con una modificación del Tribunal Superior de Presas Marítimas, con lo que no sólo quedarían desnaturalizados los expedientes de salvamento, sino el Tribunal de Presas».

52 Se designó a Juan Gómez Montejo, letrado mayor de término del Cuerpo Técnico de Letrados y oficial mayor del Ministerio de Justicia.

La comisión retomó sus reuniones en noviembre de 1953<sup>53</sup>, y en diciembre acordó estudiar separadamente el anteproyecto de ley de auxilios, salvamentos y hallazgos, y la modificación de las atribuciones del Tribunal Superior de Presas Marítimas, de forma que el 10 de marzo de 1954 eleva un anteproyecto de ley para modificar el Artículo 1º de la ley de creación del Tribunal Superior de Presas Marítimas<sup>54</sup>, para dar a dicho Tribunal competencias consultivas en materia de derecho marítimo<sup>55</sup>. La preocupación del presidente de la comisión, que era a su vez el presidente del Tribunal Superior de Presas Marítimas, era que los expedientes de las presas hechas durante la Guerra Civil se estaban terminando, lo que iba a dejar pronto sin trabajo a ese Tribunal<sup>56</sup>. El caso es que la propuesta no prosperó y que, finalmente, como temía el almirante Rapallo Flores, el Tribunal Superior de Presas Marítimas fue disuelto en 1967, atribuyéndose sus competencias al Tribunal Marítimo Central<sup>57</sup>.

En cuanto al anteproyecto de ley sobre auxilios, salvamentos y hallazgos, la comisión elevó su segundo texto el 20 de agosto de 1954<sup>58</sup>. En él se mantenía la remuneración, aunque no se hubiera producido un resultado útil, así como los porcentajes de los premios y su reparto, tal como estaban en el primer texto. Se introduce un concepto de salvamento distinto del auxilio, dedicándoles Capítulos separados. El auxilio, según este segundo texto, es la ayuda prestada a un buque no abandonado que se encuentra en peligro<sup>59</sup>, mientras que el salvamento es la ocupación y el traslado a lugar seguro de buques abandonados o cuya dotación no esté en condiciones de solicitar auxilio<sup>60</sup>. El hallazgo queda reservado a objetos abandonados<sup>61</sup>. En los salvamentos, los premios son los que se establecían para hallazgos en el primer

53 *Libro de actas de la Comisión.*

54 *Ley de 20 de enero de 1939.*

55 Se proponía añadir el siguiente párrafo: «Asimismo, ejercerá las funciones consultivas en materia de Derecho Marítimo Internacional e interno, en los casos que las leyes señalen y cuando el Gobierno o los Ministros estimen conveniente oír su dictamen».

56 De hecho, los dos últimos expedientes tramitados por el Tribunal Superior de Presas Marítimas, correspondientes al vapor danés *Jan* y al francés *Le Gaulois*, quedaron finalizados en 1955.

57 El Tribunal Superior de Presas Marítimas fue disuelto por Real Decreto 2739/1967 atribuyendo sus competencias al Tribunal Marítimo Central. Es interesante resaltar que desde 2014, con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, que deroga la Ley 60/1962 de Auxilios y Salvamentos que crea el Tribunal Marítimo Central, esta atribución ha perdido su eficacia, ya que el Tribunal Marítimo Central solo sigue actuando en régimen transitorio para la aplicación de la citada Ley 60/1962.

58 Anteproyecto de ley sobre auxilios, salvamentos y hallazgos marítimos, 20 de agosto de 1954.

59 Segundo anteproyecto. Artículo 1. «Para los efectos de esta Ley se entiende por auxilio o asistencia marítimos, la ayuda prestada a un buque no abandonado y en situación de peligro, a su cargamento o a las personas que se encuentran a bordo o sobre la mar».

60 Segundo anteproyecto. Artículo 16. «Para los efectos de esta Ley se entiende por salvamento la ocupación y traslado a lugar seguro de un buque abandonado, y por buque abandonado el que se encuentre en la mar en alguno de los casos siguientes: 1º. Sin gente y en condiciones tales que hagan razonable suponer que su dotación y armador han perdido definitivamente la posesión del mismo. 2º. Con ella, pero imposibilitada de pedir cualquier clase de auxilio a consecuencia de sus condiciones o circunstancias físicas o intelectuales».

61 Segundo anteproyecto. Artículo 24. «Para los efectos de esta Ley se entiende realizado un hallazgo marítimo cuando quien encuentre sobre el mar o en la zona marítimo terrestre un objeto abandonado, lo ponga seguidamente a disposición de la Autoridad competente, en lugar seguro. Tendrá igual consideración la extracción, previo el correspondiente permiso si fuera necesario, de

anteproyecto, mientras que para objetos abandonados se establecen porcentajes diferentes si los objetos son hallados en la mar, en la zona marítimo-terrestre o en el fondo del mar. Si transcurren los plazos establecidos sin presentarse los dueños, los objetos pasan a propiedad del Estado y los premios abonados por este son mayores.

Los procedimientos son similares a los del primer anteproyecto, aunque el recurso de alzada, en lugar de hacerlo ante el tribunal de presas del departamento, se hace ante el capitán general. En segunda instancia, en lugar de recurrir al Tribunal Superior de Presas Marítimas, se hace al ministro, aunque es preceptivo el informe previo del Tribunal Superior de Presas Marítimas<sup>62</sup>.

Otra novedad es que se suprimen los «gastos generales del expediente» pero, en cambio, se concede a los instructores la percepción del 0,5% del premio máximo autorizado en la ley<sup>63</sup>, mientras que en el primer texto se establecía que «no se percibirá cantidad alguna por los Jueces Instructores».

El segundo anteproyecto, como se ha visto, no resolvía los problemas planteados por el Consejo de Estado al primer anteproyecto, por lo que no debe extrañar que también fuera rechazado, por motivos similares.

A la vista de los numerosos comentarios recibidos de los Ministerios de Marina, Comercio, Justicia y Asuntos Exteriores, la comisión elaboró un tercer y último anteproyecto<sup>64</sup>, que elevó junto con una propuesta de «exposición de motivos» el 23 de junio de 1956, quedando ese día la comisión definitivamente disuelta.

El tercer texto unifica los salvamentos y hallazgos en un único Capítulo y añade la aplicabilidad de la ley a los auxilios, hallazgos y salvamentos de aeronaves en la mar, pero mantiene en todo lo importante el texto del segundo anteproyecto. Este último intento no llegó siquiera a circularse para informe, y quedó definitivamente aparcado.

objetos sumergidos y abandonados, siempre que sean seguidamente puestos a disposición de la Autoridad española, en condiciones de seguridad».

<sup>62</sup> Art. 47. «La resolución del Ministro, a la que necesariamente precederá el informe del Tribunal Superior de Presas Marítimas, pondrá fin a la vía administrativa».

<sup>63</sup> Art. 50. «Los Instructores tendrán derecho a percibir en concepto de administración, custodia, distribución y quebranto de moneda, el 0,5% del premio máximo autorizado por esta Ley, aunque el señalado sea inferior. Esta cantidad se deducirá del premio concedido».

<sup>64</sup> Anteproyecto de ley sobre auxilios, salvamentos y hallazgos marítimos, 23 de junio de 1956.

## El proyecto de ley de auxilios y salvamentos

En vista del fracaso, en 1961 se crea otra comisión, esta vez por el Ministerio de Marina, mediante la Orden Ministerial 187/61 de 16 de enero<sup>65</sup>,

«con el fin de que se proceda con la posible urgencia al estudio y redacción de un anteproyecto de ley, en el que se regule debidamente todo lo relacionado con salvamentos, hallazgos, extracción de buques y restos de los mismos». La comisión presentó su anteproyecto y, tras efectuar pequeñas correcciones propuestas por los distintos Ministerios y el dictamen favorable del Consejo de Estado, se aprobó el definitivo proyecto de ley en octubre de 1962<sup>66</sup>.



Alfonso Colomina Boti en 1940. España.  
Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval. AC 70-301.

<sup>65</sup> Presidente: CA jefe del Grupo Orgánico del Estado Mayor de la Armada Alfonso Colomina Boti; vocales: Col. (Aud.) Antonio López Blanco, CN Jesús Vaca Arazola, Col. (Aud.) Juan de Dios Blanca Carlier, TCol. (Aud.) Felipe Alfin Delgado y CF Enrique Amador Franco; secretario: Cte. (Aud.) José Duret Abeleira.

<sup>66</sup> *Boletín Oficial de las Cortes de 26 de octubre de 1962.*



En el mismo *Boletín Oficial de las Cortes* que publica el proyecto de ley, se crea una «comisión especial» de 39 procuradores para su estudio, presidida por el procurador almirante don Salvador Moreno Fernández. La comisión discutió numerosas enmiendas incorporando al texto algunas de ellas y lo elevó al pleno, que aprobó el texto el 19 de diciembre. Defendió el dictamen don Raimundo Fernández Cuesta, que era uno de los miembros de la comisión de las Cortes<sup>67</sup>.

Por fin, el 24 de diciembre de 1962, día de Nochebuena, el jefe del Estado sancionó la *Ley por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos*, que se publicó en el BOE 310/1962 de 27 de diciembre y en el DO 294/1962.

<sup>67</sup> GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel; *Ley reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas*. Santillana, Madrid 1966, pág. 13.



**Tercera parte**

# El Tribunal Marítimo Central



## La Ley 60/1962

La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, crea el Tribunal Marítimo Central, cuya historia es el objeto de la presente obra. Por ello, antes de entrar de lleno en esa historia, conviene analizar la ley con algún detalle.

### Descripción general

El preámbulo de la ley comienza indicando, «la conveniencia de unificar las normas relativas a los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos», anuncia la incorporación a la ley del texto del Convenio de Bruselas de 1910 y justifica la atribución de estas competencias a la jurisdicción de Marina por razones de índole práctica, «ya que permite disponer de Órganos especializados en la técnica náutica, indispensable para apreciar las circunstancias de hecho que concurran en cada caso». Igualmente indica, lo que es muy importante, que el procedimiento es gratuito<sup>1</sup>.

Consta de un Título Primero, «Objeto de la Ley», que regula en sendos Capítulos los auxilios y salvamentos, conceptos que la ley considera equivalentes<sup>2</sup>: el remolque en la mar, los hallazgos, las extracciones y los derechos de propiedad de los efectos salvados o hallados; y un Título Segundo, «De la jurisdicción y del procedimiento», en cuyo primer Capítulo se crea el Tribunal Marítimo Central, dependiente del Ministerio de Marina, y una serie indeterminada de «juzgados marítimos permanentes»<sup>3</sup> para instruir los expedientes de auxilio, salvamento y remolque. El Capítulo segundo, que trata de los expedientes de auxilio, salvamento y remolque, establece cómo deben realizar los jueces marítimos la instrucción de dichos expedientes. Una vez terminada la instrucción, el juez marítimo convocará una reunión de los interesados para buscar el acuerdo económico entre ellos y, si no fuera posible, elevará el expediente al Tribunal Marítimo Central para resolución.

Los Capítulos tercero y cuarto se refieren respectivamente a los expedientes de hallazgos y a los de extracciones. En ambos casos la competencia corresponde a las autoridades de la Armada y no al Tribunal

<sup>1</sup> Ley 60/1962. Preámbulo. «permite disponer de [...] un procedimiento rápido y gratuito que facilite a la modesta gente de mar, que preste la asistencia, el resarcimiento de los gastos realizados y el cobro de los premios, sin necesidad de acudir a litigios largos y costosos para el reconocimiento de sus derechos, estimulándose así los salvamentos en beneficio de la economía nacional».

<sup>2</sup> Ley 60/1962. Art. 1: «El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima o aeronaves en el mar que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios del mismo género que se presten entre sí los buques de navegación marítima y los de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados».

<sup>3</sup> Art 32. «En las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales y puertos principales en que se estime necesario, existirá un Juzgado Marítimo Permanente, a cargo de un Jefe u Oficial del Cuerpo Jurídico de la Armada, que tramitará los expedientes de auxilio, salvamento y remolque, y que a tales efectos dependerá del Tribunal Marítimo Central».



Marítimo Central y los juzgados marítimos, por lo que no entraremos en ellos.

Por último, la ley deroga el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina de 1925.

El Tribunal Marítimo Central es una instancia administrativa absolutamente ajena a la jurisdicción militar<sup>4</sup>. Sus resoluciones son vinculantes, como los laudos arbitrales, y para dictarlas, el Tribunal dispone de muy amplias facultades. Incluso puede cambiar el acuerdo entre las partes si considera que es desproporcionado o ha habido engaño.

Cuando se produce una asistencia marítima, hay que presentar obligatoriamente un parte de asistencia al juzgado marítimo<sup>5</sup>, no existiendo ninguna alternativa en la jurisdicción ordinaria a la que se pueda acudir<sup>6</sup>, incluso si ambas partes están de acuerdo.

Es de destacar el interés, expreso en el texto de la ley, de conseguir el acuerdo entre las partes como método principal para determinar el premio que corresponde al salvador. Solo en caso de que no exista acuerdo, debe fijarlo el Tribunal Marítimo Central<sup>7</sup>.

La ley se aplica a los buques de Estado. Cinco años después, se modificó en este mismo sentido el Convenio de Bruselas de 1910, cambio que España no tuvo que suscribir, ya que lo tenía incluido en su legislación nacional.

La ley se aplica tanto a buques como a aeronaves (El Convenio de Bruselas también incluyó las aeronaves desde 1929).

## Organización

El Tribunal Marítimo Central está constituido por un presidente, cuatro vocales y un secretario relator<sup>8</sup>. Su jurisdicción se extiende a todo el territorio nacional.

4 Se aplica subsidiariamente la Ley de Procedimiento Administrativo.

5 Artículo 35. «Los Capitanes o Patrones de los buques que hayan intervenido en auxilios, salvamentos o remolques están obligados a dar el oportuno parte a la Autoridad Local de Marina en el término de veinticuatro horas de su llegada a puerto».

6 Jurisdicción ordinaria, arbitraje privado o cualquier otra.

7 Artículo 6. «Para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre ambas partes y, en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central».

8 Artículo 33. «Será Presidente un Almirante, designado por Decreto, a propuesta del Ministro de Marina. Los Vocales serán: Un Capitán de Navío, dos Coroneles Auditores de la Armada y un funcionario de la Subsecretaría de la Marina Mercante, nombrados por el Ministro de Marina; el último a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante; un Coronel del Arma de Aviación y un Coronel Auditor del Aire, designados por el Ministerio del Aire, que actuarán cuando el auxilio o salvamento afecte a aeronaves. Actuará como Secretario Relator del Tribunal un Teniente Coronel Auditor de la Armada designado por el Ministro de Marina».



*Reunión del Tribunal Marítimo Central.  
Archivo del Tribunal.*

Los juzgados marítimos, situados en las capitales de departamentos marítimos, bases navales y puertos principales, son unipersonales y están constituidos por un juez marítimo, que será un oficial auditor<sup>9</sup>.

### **Auxilios y salvamentos**

Al igual que en el Convenio de Bruselas de 1910, la ley se refiere al auxilio y salvamento de buques y aeronaves que se encuentren en peligro. Si el acto de auxilio o salvamento produce un resultado útil, dará derecho a una remuneración equitativa.

La remuneración no podrá exceder del valor de las cosas salvadas y correrá a cargo del armador del buque asistido, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponderle.

Esta remuneración se establecerá por acuerdo entre las partes y, si no se alcanza, por el Tribunal Marítimo Central, que tendrá en cuenta el resultado obtenido, el esfuerzo y mérito de los asistentes, el peligro corrido, el tiempo empleado, los daños sufridos y, especialmente, el valor de lo salvado.

<sup>9</sup> Art. 32. «En las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales y puertos principales en que se considere necesario, existirá un Juzgado Marítimo Permanente, a cargo de un Jefe u Oficial del Cuerpo Jurídico de la Armada, que tramitará los expedientes de auxilio, salvamento y remolque, y que a tales efectos dependerá del Tribunal Marítimo Central».

La remuneración, una vez descontados los gastos, daños y perjuicios habidos, se repartirá correspondiendo un tercio al armador del buque asistente y los dos tercios restantes a la dotación y otros participantes si los hubiere.

## Remolques

A diferencia del Convenio de Bruselas, la ley distingue entre la figura del salvamento y la del remolque. Para este último, la ley prevé también una remuneración<sup>10</sup>. Se exceptúan los remolques «que, aun prestados en la mar, tengan únicamente por objeto facilitar la entrada en puerto de un buque que se encuentre en sus proximidades, cuando hubiere tarifas establecidas».

Al igual que en los salvamentos, la remuneración por remolque será acordada por las partes y, si no hay acuerdo, por el Tribunal Marítimo Central, que tendrá en cuenta «los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes».

La remuneración se repartirá dando dos tercios al armador y un tercio a la dotación, salvo que se trate de buques destinados a la industria del remolque, en cuyo caso «el importe del premio corresponderá íntegramente al armador»<sup>11</sup>.

## El procedimiento

El procedimiento es casi en su totalidad escrito (salvo la reunión de conciliación) y no hay vista oral en ningún caso. El Tribunal Marítimo Central no tiene trato presencial con ninguna de las partes ni con el juez marítimo.

El procedimiento incluye las siguientes fases:

- Instrucción, que comprende el parte de asistencia, los edictos, personaciones y manifestaciones, las medidas cautelares y, finalmente, la cuenta general de gastos<sup>12</sup>.
- Alegaciones y prueba.
- Reunión de conciliación.

<sup>10</sup> Artículo 15. «Fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento, el remolque prestado a un buque que lo pida hallándose en la mar dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúe el remolque y el abono de un precio justo por el servicio prestado».

<sup>11</sup> En estos casos, la parte que corresponda a la dotación será la que determinen los correspondientes contratos, no siendo responsabilidad del Tribunal Marítimo Central determinarla.

<sup>12</sup> El objeto de la instrucción está en el Artículo 37 de la ley: «El Juzgado Marítimo Permanente de Auxilios y Salvamento del Departamento o Base Naval tramitará el expediente dirigiendo las actuaciones a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de la remuneración, conservación de las cosas y garantía de los derechos de las partes».

- Resolución del Tribunal Marítimo Central (si no hay acuerdo entre las partes).
- Ejecución.

Los jueces marítimos ejercen funciones de mediación, tratando de conseguir el acuerdo entre las partes. Existe una «reunión conciliatoria» específica para ello, que es la única parte oral del procedimiento, junto con las declaraciones de testigos. Esta parte oral pertenece a la fase de instrucción. Si el expediente llega al Tribunal, en ningún caso hay vista oral.

### Hallazgos y extracciones

En casos de hallazgos y extracciones marítimas, las actuaciones corresponden a las autoridades locales de la Armada (comandancias navales) y a las autoridades jurisdiccionales de la Armada (antes los capitanes generales de los departamentos o de las zonas marítimas y ahora el almirante de Acción Marítima).

### Recursos

Las resoluciones de los jueces marítimos se pueden recurrir en vía administrativa ante el Tribunal Marítimo Central y en vía judicial mediante recurso contencioso-administrativo. Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central se pueden recurrir en vía administrativa ante el ministro de Marina y, las de este último, en vía judicial mediante recurso contencioso-administrativo<sup>13</sup>.

La Ley 60/1962 solo se modificó una vez en 1988. En concreto, en la ley de presupuestos para 1989<sup>14</sup> se modificaron los Artículos 21, 48 y 50 de la Ley para actualizar el máximo valor de lo hallado que permite emplear un procedimiento simplificado en los expedientes de hallazgo correspondientes, pasando de 10.000 pesetas a 150.000, y se incluyó un párrafo en la disposición adicional única para establecer que: «Se autoriza al Gobierno a la actualización periódica de las cuantías a que se refieren los artículos 21, 48 y 50».

### Los comienzos del Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos

La ley establecía que su entrada en vigor se produciría a los seis meses de su publicación, esto es el 26 de junio de 1963. Antes de esa fecha deberían estar organizados el Tribunal y los juzgados marítimos. Mientras tanto, los expedientes de auxilios, remolques y salvamentos seguían tramitándose por los juzgados departamentales.

<sup>13</sup> Si la asistencia involucra a aeronaves, debe oírse al ministro del Aire y si hay discrepancias entre ambos Ministerios, resuelve el Consejo de Ministros.

<sup>14</sup> Ley 37/1988 de 28 de diciembre de 1988 (BOE Núm. 312), disposición adicional novena.



*Francisco Benito Perera en 1942. España. Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval. AC 70-135.*

Como era de prever, tras la aprobación de la ley el día de Nochebuena, pasó la Navidad, el Año Nuevo, los Reyes y la cuesta de enero sin que se hiciese nada para ponerla en práctica.

En febrero, el ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez, llamó al vicealmirante Francisco Benito Perera para encargarle la puesta en marcha de la nueva ley.

Este era un marino muy preparado y con gran experiencia. Natural de Valencia, ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en 1915, donde cursó un año de francés y dos de inglés. Se hizo ingeniero electricista en Lieja y, además de un brillante historial a flote, ocupó importantes destinos técnicos en los Astilleros de Cádiz y en el Ministerio de Marina. En mayo de 1936 pasó destinado a Madrid a la sección de Ingeniería Naval del Ministerio de Marina.

Al estallar la Guerra Civil fue expulsado de la Armada y detenido. Consiguió escapar y se refugió en la embajada de Suiza. En febrero de 1938 cruzó las líneas del frente y, tras instruírsele el oportuno «expediente de prisionero o pasado», se incorporó a la Marina del bando nacional, mandando el crucero auxiliar *Mar Negro* hasta el fin de la guerra. En 1951 ascendió a contraalmirante, y fue nombrado director de la Escuela de Guerra Naval, sin cesar en su destino en el Alto Estado Mayor. En 1956 ascendió a vicealmirante y de 1960 a febrero de 1962 fue comandante general de la Flota, mando en el que cesó al cumplir 64 años<sup>15</sup>,

<sup>15</sup> Decreto 313/62 (DO Núm. 42).

pasando a situación «B» a las órdenes del ministro<sup>16</sup>, situación en la que se encontraba cuando fue requerido para arrancar la nueva ley.

El 28 de febrero de 1963 se le nombra presidente del Tribunal Marítimo Central<sup>17</sup>, cargo de nueva creación que no contaba con personal, ni sede ni presupuesto. Por ello, el vicealmirante Benito pidió al ministro que se le nombrara vocal suplente del Tribunal Superior de Presas Marítimas, destino que se aprobó el 17 de abril de 1963. Allí, con autorización de su presidente, el almirante Rapallo Flores, pudo disponer de despacho, teléfono y sala de juntas, desde donde pudo trabajar más cómodamente para poner en marcha el Tribunal Marítimo y los juzgados, que debían estar funcionando en junio. No quedaba mucho tiempo, pero el vicealmirante Benito era un hombre muy capaz y trabajador y, sobre todo, contaba con el apoyo total del ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez. Trabajando infatigablemente, logró arrancar el Tribunal y los juzgados, aunque fuera de forma algo precaria, en la fecha prevista.

El 14 de marzo se nombró a los vocales del Tribunal. El 30 de marzo se crearon los cuatro primeros juzgados marítimos que, en junio, a la entrada en vigor de la ley, ya eran seis.

El 24 de abril de 1963 se convocó por primera vez a los vocales del Tribunal Marítimo Central en la sede del Tribunal Superior de Presas Marítimas, que era un local alquilado desde 1943 en la calle José Antonio 54, 2º piso, de Madrid, mientras se trataba de conseguir un local propio en la Subsecretaría de la Marina Mercante. A dicha reunión se convocó a los dos vocales jurídicos de la Armada, a los dos vocales del Ejército del Aire (uno del Cuerpo General y otro Jurídico), al vocal de Marina Mercante y al secretario relator.

Llama la atención, en primer lugar, que aún no se había designado al vocal del Cuerpo General de la Armada<sup>18</sup> y en segundo lugar que asistieron más vocales que los cuatro que prevé la ley, al convocarse a los dos del Ejército del Aire, a pesar de que no había asuntos que involucraran aeronaves. A partir de este momento, siempre se convocó a todos los vocales, incluyendo los del Ejército del Aire, aunque pasaran de cuatro.

Hubo más reuniones preparatorias antes de la entrada en vigor de la ley y, lógicamente, también después, aunque en los primeros meses el Tribunal no tuvo que resolver ningún expediente, porque aún se estaban instruyendo todos los que no habían terminado por acuerdo entre las partes o por desistimiento, casos en los que el tribunal no necesitaba adoptar ninguna resolución.

<sup>16</sup> Ley de 20 de diciembre de 1952. Art. 9º. «Con independencia de la clasificación que se preceptúa en los artículos anteriores, el personal de los Cuerpos General y de Máquinas pasará automáticamente a la Escala de Tierra al cumplir las edades siguientes: Almirantes, sesenta y seis años. Vicealmirantes y asimilados, sesenta y cuatro años [...] Tenientes de Navío y asimilados, cincuenta y dos años. [...] Se exceptúa de esta condición a los Almirantes y Generales, quienes al alcanzar dichas edades cesarán automáticamente en los destinos reservados en exclusividad a la Escala de Mar, aunque continuarán en ésta sin ocupar número en plantilla, pasando a desempeñar los servicios o funciones que se les asigne».

<sup>17</sup> Decreto de 28 de febrero de 1963 firmado por Franco.

<sup>18</sup> Se designó el 18 de junio de 1963 al CN (EC) Federico Fernández de la Puente.



El Tribunal resolvió su primer expediente el 18 de febrero de 1964, y tras unos meses de ajuste en cuanto a la frecuencia de las reuniones, a partir de noviembre comenzó a reunirse una vez por semana para poder resolver en plazo la totalidad de los expedientes.

Pero nada más entrar en vigor la ley en junio de 1963, comenzaron las dificultades y las dudas. Había que resolver numerosos asuntos, desde la sede definitiva y el presupuesto del Tribunal, pasando por el número y la demarcación de los juzgados marítimos, las instalaciones, personal y gastos de dichos juzgados, la delimitación de competencias con los juzgados departamentales, las numerosas dudas de los propios jueces marítimos en cuanto a la instrucción, al no existir ningún desarrollo de la ley, y un largo etcétera.

Pasaremos revista a los citados asuntos para ver cómo se fueron resolviendo y cómo evolucionaron con el transcurso del tiempo.

### **El desarrollo de la ley. Las primeras Instrucciones**

Tres días antes de la entrada en vigor de la ley el 27 de junio, el presidente del Tribunal, consciente de que faltaba el desarrollo reglamentario previsto en la disposición adicional única de la Ley 60/62<sup>19</sup>, difundió el 24 de junio la Instrucción Núm. 1, en la que recomendaba a los jueces marítimos rapidez y eficacia en la instrucción de los expedientes e instaba a las autoridades locales de Marina a remitir el parte de asistencia acompañado de una información preliminar «a la manera de los atestados que se incoan en la Jurisdicción Penal y sin otro alcance que el que en la misma tienen aquellos», lo que facilitaría la labor del juez marítimo y evitaría su desplazamiento evitando gastos innecesarios. También solicitaba a los jueces marítimos que empleasen la escala Beaufort para especificar el tiempo reinante en la asistencia, que se evitasen en lo posible los costosos dictámenes periciales y que se promoviese de manera activa el acuerdo entre las partes. Por último, establecía un formulario para los partes de inicio de los expedientes.

Unos días después, el 9 de julio, el presidente del Tribunal emite su Instrucción Núm. 2, expresamente dirigida a los cónsules de España que, de acuerdo con la ley, deben realizar las diligencias preliminares en casos de asistencias entre buques españoles que arriben a un puerto extranjero, dándoles normas similares a las de la Instrucción Núm. 1. La Instrucción se remitió al ministro de Marina el 13 de julio: «por si V.E tiene a bien remitirla al Ministerio de Asuntos Exteriores, para que sea circulada entre los cónsules españoles en puertos extranjeros».

<sup>19</sup> Ley 60/1962. Disposición adicional. «Queda facultado el Ministro de Marina para dictar las disposiciones necesarias que complementen y desarrollen esta Ley, habilitándose por el Ministro de Hacienda los créditos necesarios para atender a los gastos que pueda significar la aplicación de la misma».

Pronto empezaron los jueces marítimos a elevar consultas al Tribunal sobre aspectos concretos, de acuerdo con la casuística que se les iba presentando en los primeros expedientes<sup>20</sup>, por lo que el presidente del Tribunal, en respuesta a dichas consultas, y para mantener la deseada unidad de criterio en toda la jurisdicción del Tribunal, el 8 de noviembre de 1963 difundió su Instrucción Núm. 3.

En ella recalca la dependencia funcional de los jueces marítimos respecto al Tribunal, «evitando toda extraña intromisión» y establecía que los desplazamientos de los jueces marítimos fuesen sufragados, en auxilio de jurisdicción, por el capitán o comandante general correspondiente, de acuerdo con las normas sobre dietas, gratificaciones y asignaciones vigente; que el nombramiento de secretario para cada expediente «hasta tanto no se designen con carácter permanente», se hará de acuerdo con las normas del Código de Justicia Militar; que los expedientes se archivarán en los juzgados marítimos, informando al Tribunal Marítimo Central; que no procede establecer un procedimiento abreviado para casos de menor cuantía; que en caso de incomparecencia de las partes se amplíe el plazo previsto en 15 días antes de elevar el expediente al Tribunal; que los depósitos y fianzas se harán a nombre del juez marítimo correspondiente; que no procede detraer de los premios ninguna cantidad como «reintegro de expedientes»; y que tampoco se debe detraer de dichos premios ningún porcentaje para la Caja Central de Crédito Marítimo.

Estas normas daban cumplida respuesta a las consultas planteadas por los jueces marítimos, pero las dos últimas disposiciones, con un contenido económico ajeno al Ministerio de Marina, produjeron diversos problemas y hubo que modificarlas posteriormente, como veremos en lo que sigue.

Pocos meses después, el 6 de febrero de 1964, el presidente del Tribunal se vio obligado a establecer, en la Instrucción número 4, ciertas matizaciones en las normas para los jueces marítimos, como no considerar que hay acuerdo entre las partes si un solo tripulante se manifiesta contrario. También reitera a los jueces marítimos la necesidad de que las situaciones geográficas se indiquen con exactitud, al ser «de gran importancia a efectos de estadísticas y estudios de los parajes en que se producen los accidentes», estudios estadísticos que no se llevaron nunca a cabo en base a los datos de los expedientes de salvamento marítimo.

Pero lo más importante de esta Instrucción es que delimita claramente las actuaciones preliminares de las autoridades locales de Marina, que se pedían en la Instrucción número 1, «sin que en tales informaciones pueda practicarse ninguna actuación que, por su carácter, esté reservada a dicho juez», lo que indica que se estaba generando una indeseada intromisión de las autoridades de Marina en la instrucción de los expedientes sobre la base de estas «actuaciones preliminares» que, con buen criterio, dejaron de pedirse.

<sup>20</sup> El juez de Ferrol, por ejemplo, elevó un escrito de ocho folios con veinte consultas concretas al Tribunal el 20 de agosto y otro escrito adicional el 11 de noviembre con otras 12 consultas.

Nuevas consultas obligaron al presidente del Tribunal a promulgar la Instrucción número 5 el 3 de julio de 1964, esta vez tratando temas de mayor alcance, además de otros menores como la aprobación de la gratuidad de los edictos publicados por los jueces marítimos en el *Boletín Oficial del Estado*<sup>21</sup> o que, en el reparto del premio en casos de pescadores, se tenga en cuenta la parte que corresponda a las tripulaciones, del lucro cesante por pérdidas de marea.

Los dos temas más importantes son, de nuevo, de carácter económico. En primer lugar, la detracción del 5% de los premios para el Instituto Social de la Marina, que se había declarado improcedente en la Instrucción número 3, tuvo que aceptarse como resultado del recurso planteado por dicho organismo. Igualmente, el Tribunal Marítimo Central resolvió aceptar la solicitud realizada por algunos jueces marítimos de percibir el ½ por ciento de los premios, en virtud de dos reales órdenes de finales del siglo XIX.

La forma práctica de realizar estas detracciones resultó un asunto más complicado de lo que en un principio parecía, dado que en numerosas ocasiones el Tribunal no llegaba a establecer los premios ni el juez marítimo a ingresarlos, lo que obligó al presidente a promulgar la Instrucción número 6 el 15 de octubre de 1964. En ella se aclaraba que cuando las partes llegan a un acuerdo, sin que el Tribunal Marítimo Central haya determinado el valor del premio, no corresponde detraer el 5% para el Instituto Social de la Marina, como pedía este organismo.

Ambos asuntos, la detracción del 5% y la del 0,5% se analizarán más adelante con mayor detalle.

En la misma Instrucción se recomienda cautela en la publicación de edictos en los periódicos que, a diferencia de los del *Boletín Oficial del Estado*, no son gratuitos, y si los interesados no comparecen, no puede cargarse su coste a los gastos del expediente, a detraer de la remuneración. También se aclaran las circunstancias en las que es aceptable dar la consideración de parte a las compañías de seguros, que limita a «cuando concretamente se la hayan conferido los interesados o se deduzca de la póliza».

Aparte de estas seis Instrucciones, hubo que determinar muchos otros asuntos. Uno importante era la determinación del número, sede y demarcación de los juzgados marítimos, que no se regulaba ni en la ley ni en el reglamento, asunto que veremos en el apartado «juzgados marítimos».

<sup>21</sup> Comunicación de Presidencia del Gobierno de 2 de junio de 1964. «En relación con su escrito nº 252/22 de fecha 5 de mayo del corriente año, sobre gastos procesales en expedientes de salvamento, tengo el gusto de participar a V.E. que se han cursado las órdenes oportunas al Servicio correspondiente a fin de que los edictos a que se refiere el artículo 38 de la Ley nº 60/1962, de 24 de diciembre, sean insertados gratuitamente en el *Boletín Oficial del Estado*».

## El reglamento

A finales de 1964 era evidente la necesidad de un reglamento para el desarrollo de la ley, por lo que el presidente del Tribunal formuló la correspondiente propuesta, que fue bien acogida<sup>22</sup>. El Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) propuso al ministro «comisionar al Tribunal Marítimo Central para la redacción del oportuno proyecto de reglamento previsto en la disposición adicional a la ley de 24 de diciembre de 1962». El 14 de noviembre, el presidente del Tribunal propuso al ministro el nombramiento de una comisión con participación del Ejército del Aire, la Armada, el Tribunal y la Marina Mercante<sup>23</sup>, idea que fue inmediatamente aceptada. En la reunión del Tribunal de 16 de diciembre el presidente informó del «escrito del Excmo. Sr. Ministro de Marina en el que se comunica al Tribunal la constitución de una comisión [...] de cuya Comisión habrá de formar parte algunos miembros del Tribunal y será presidida por el Presidente del mismo».

El propio Tribunal se encargó de organizar la comisión y en su reunión de 30 de diciembre, acordó remitir escritos al Ministerio del Aire, Subsecretaría de la Marina Mercante e Inspección General del Cuerpo Jurídico de la Armada para que designaran representantes en la comisión. En la reunión de 10 de febrero de 1965, ya con todos los vocales nombrados, se acordó elevar al ministro una moción con la composición de la comisión.

El 23 de febrero se creó la comisión para la redacción del reglamento<sup>24</sup>. La presidió el vicealmirante Benito Perera, presidente del Tribunal Marítimo Central (TMC) y participaron en ella el capitán de navío Carlos Buhígas García del Estado Mayor de la Armada, el capitán de navío Federico Fernández de la Puente del TMC, el de la Armada Gregorio Sanguino Benítez del TMC, el coronel auditor de la Armada Juan de Dios de la Blanca Carlier de la Inspección General del Cuerpo Jurídico de la Armada, el coronel auditor del Ejército del Aire Manuel Uriarte Rojo y el capitán de fragata Pedro Martínez-Avial Bonaplata de la Subsecretaría de la Marina Mercante<sup>25</sup>, actuando como secretario el teniente coronel auditor de la Armada Felipe Alfín Delgado, secretario relator del Tribunal. Posteriormente se nombró escribiente de la comisión al sargento primero (Esc.) José Barberán Villalba, del TMC<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Acta de la reunión del Tribunal de 4 de noviembre de 1964. El presidente informó del «escrito del Estado Mayor de la Armada en el que se interesa de este Tribunal la redacción de un reglamento».

<sup>23</sup> Moción del presidente del Tribunal de 14 de noviembre de 1964. «Esta ley, como conoce V.E. además de los auxilios y salvamentos y remolques en la mar, trata de los hallazgos (Cap. III), de las extracciones (Cap. IV), de los derechos de propiedad de los efectos salvados, disposiciones finales (primera), cuya aplicación no corresponde a este Tribunal, corresponde a las Autoridades Jurisdiccionales de Marina, e incluso intervienen los Tribunales de la Jurisdicción ordinaria; por lo tanto el Reglamento de aplicación y desarrollo de la Ley no corresponde al Tribunal Marítimo Central redactarlo y debe ser redactado, salvo el mejor parecer de V.E., por una comisión nombrada por V.E. con arreglo a la disposición adicional con elementos de los Ejércitos del Aire y de la Marina de Guerra y Mercante, de este Tribunal y demás ponentes o vocales que V.E. considere oportuno».

<sup>24</sup> Creada por OM 960/1965 de 23 de febrero de 1965 (DO Núm. 46).

<sup>25</sup> Sustituido el 31 de marzo de 1967 por el CN Luis de Bona Orbeta.

<sup>26</sup> OM 1313/1965 de 16 de marzo de 1965 (DO Núm. 67).

El anteproyecto de reglamento se elevó al ministro de Marina el 11 de febrero de 1966 y, por decisión del presidente del Tribunal, se empezó a aplicar desde ese mismo día por los jueces marítimos en sustitución de las Instrucciones 1, 3, 4, 5 y 6 del presidente del Tribunal<sup>27</sup>, que fueron expresamente anuladas por este y devueltas por los jueces marítimos al Tribunal<sup>28</sup>.

El 15 de febrero de 1967 se eleva una segunda versión del proyecto de reglamento que incluía las observaciones del Consejo de Estado<sup>29</sup> pero no las de los Ministerios de Hacienda y Secretaría General del Movimiento<sup>30</sup> y, por fin, el 14 de abril de 1967 el Consejo de Ministros aprueba el reglamento definitivo con algunas correcciones introducidas por el ministro de Marina<sup>31</sup>.

El reglamento desarrolla el Título II de la ley y consta de cinco Capítulos y un anexo:

- Capítulo I: Disposiciones generales
- Capítulo II: De los auxilios, salvamentos y remolques en la mar
- Sección primera: Del Tribunal Marítimo Central
- Sección segunda: De los jueces marítimos permanentes
- Capítulo III: De la instrucción de expedientes de auxilios, salvamentos y remolques en la mar
- Capítulo IV: De los expedientes de hallazgos en la mar
- Capítulo V: De los expedientes de extracciones marítimas
- Anexo: Extremos que han de constar en los partes de los capitanes o patrones

En las disposiciones generales, el Artículo primero dice expresamente que «los expedientes regulados por la Ley de 24 de diciembre de 1962 sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, tienen carácter administrativo y, en consecuencia, en lo que no esté previsto por aquella, se regirá por la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958». En el Capítulo II se establecen las competencias del presidente del Tribunal, el secretario relator, los vocales y los jueces marítimos. Los siguientes Capítulos detallan el procedimiento.

<sup>27</sup> La Instrucción Núm. 2, con instrucciones para los cónsules, siguió vigente, ya que el reglamento no incluía ninguna normativa al respecto y nunca fue formalmente anulada.

<sup>28</sup> Escrito del presidente del Tribunal de 11 de febrero de 1966.

<sup>29</sup> *Libro de actas del Tribunal*. Acta de 1 de febrero de 1967: «El Tribunal decidió enviar escrito al Excmo. Sr. Ministro de Marina acompañándolo de las copias del Reglamento citado con las innovaciones introducidas por el referido informe del Consejo de Estado».

<sup>30</sup> *Libro de actas del Tribunal*. Acta de 15 de marzo de 1967: «El Tribunal decidió contestar a las objeciones presentadas por los Ministerios de Hacienda y Secretaría General del Movimiento al proyecto de Reglamento para aplicación de la Ley 60/62, redactando escrito que se eleva al Excmo. Sr. Ministro razonando el por qué no deben de tenerse en consideración ninguna de las correcciones expuestas».

<sup>31</sup> *Libro de actas del Tribunal*. Acta de 19 de abril de 1967: «Por el Tribunal se consideró también a la vista del Reglamento para aprobación de la Ley 60/62 las innovaciones en él introducidas por el Sr. Ministro de Marina una vez que el citado Reglamento fue aprobado por el Consejo de Ministros». El reglamento se aprobó por Decreto 984/67 de 20 de abril de 1967.

Se indica que la instrucción se dirigirá a facilitar la calificación de la asistencia y a la comprobación de los hechos para una correcta determinación de los gastos, daños y perjuicios<sup>32</sup>.

Al comienzo de la instrucción, el juez marítimo puede establecer medidas cautelares para garantizar los derechos de las partes. Estas incluyen la prohibición de venta o gravamen, la prohibición de salida a la mar en tanto no se constituya la fianza que establezca el juez marítimo, e incluso el embargo del buque y su carga<sup>33</sup>.

El reglamento solo se revisó una vez en 1968 para regular la prohibición de venta, embargo y constitución de fianza<sup>34</sup>, en especial para autorizar la fianza mediante aval bancario, ya que el texto original solo preveía su depósito en metálico.

Los cambios que han supuesto la aprobación de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 y, sobre todo, la Ley de Navegación Marítima de 2014, se tratan extensamente en la cuarta parte de este trabajo.

## Nuevas Instrucciones

La aprobación del reglamento en abril de 1967 supuso un gran avance en cuanto a la normalización de los procedimientos empleados por los distintos juzgados, pero no impidió que siguieran siendo necesarias Instrucciones del presidente del Tribunal sobre temas muy concretos no contemplados o mal concretados en el reglamento.

Por ello, siguiendo la pauta establecida por el primer presidente del Tribunal, el almirante Fernando Meléndez Bojart, que lo sustituyó el 13 de julio de 1967, fue emitiendo circulares desde enero de 1968. En la Núm. 02/68, de 8 de octubre, por ejemplo, se aclaraba que el registro que el reglamento establece para anotar la prohibición de vender o gravar el buque asistido mientras no se solventen las responsabilidades derivadas de la asistencia, es el Registro Mercantil, lo que se reiteró el 11 de octubre ante los primeros casos de ventas de buques realizados a pesar de figurar la prohibición de venta en el Registro de Matrículas.

<sup>32</sup> Art. 25 del Reglamento. «Dirigirá las actuaciones en orden a una más acertada calificación de los hechos, procurando establecer el grado de peligro corrido por las embarcaciones o aeronaves que han intervenido o la no existencia de este factor y, en su consecuencia, orientará la investigación de acuerdo con lo que, en principio, resulte de estos extremos. Si han sido varias las embarcaciones o aeronaves que intervinieron en el servicio, delimitará la participación de cada una. Art. 26: 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».

<sup>33</sup> Art. 31 del Reglamento. «Con el fin de garantizar los derechos de las partes, podrá el Juez Marítimo Permanente, cuando lo considere oportuno, decretar el embargo de la embarcación o aeronave asistida con sus pertrechos y respetos y, en su caso, del cargamento y el flete, previo inventario de los mismos. El embargo podrá eludirse o levantarse, prestando fianza bastante, a juicio del juez, para responder del pago de las obligaciones del servicio prestado».

<sup>34</sup> Decreto 2993/68 de 28 de noviembre que modifica los Artículos 23, 31 y 56 del reglamento.



Con la reforma del reglamento en noviembre de 1968, hubo que emitir nuevas circulares, como la 01/69 de 25 de febrero, siendo ya presidente el almirante Indalecio Núñez, aclarando detalles sobre la forma de decretar los embargos.

Los siguientes presidentes optaron por dar Instrucciones concretas mediante simples oficios a los jueces instructores, pudiendo citarse, por ejemplo, una de 1970 determinando que se adjunten a los expedientes certificados de ventas de pesca en lonja, otra de 1972 para que, en caso de recurso, se proceda a deducir testimonio de la resolución recurrida, con objeto de ejecutarla si no se hubiese solicitado la suspensión de la ejecución, una de 1973 estableciendo como referencia para determinar el precio justo de los remolques la cantidad de 1.200 pesetas por hora de remolque, otra de 1973 para que se informe al Tribunal cuando los jueces marítimos remiten expedientes a las audiencias territoriales, y muchas otras similares.

Otro tema objeto de consulta de los jueces era que, al establecer la ley el remolque como figura diferente del salvamento, no había ningún criterio para establecer el precio justo, que el reglamento no proporcionaba<sup>35</sup>. Por ello, el Tribunal, tras consultar las tarifas portuarias y las de diversas empresas de remolque, acordó el 12 de diciembre de 1974 tomar como referencia distintos precios por hora de remolque, en función del tonelaje del buque remolcado, lo que al día siguiente se difundió mediante «nota informativa» a todos los jueces marítimos, para aplicación de esa tarifa con carácter general<sup>36</sup>. Las cantidades establecidas se fueron actualizando en años posteriores en función de la evolución de los precios del gasóleo «A» de uso naval, que se solicitaban periódicamente de CAMPSA<sup>37</sup>.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) creada en 1993 en cumplimiento al Artículo 89 de la ley de puertos de 1992, planteó en abril de 1997 el establecimiento de un sistema de tarifas para autofinanciarse<sup>38</sup>. Tras analizar dicho sistema, entre los Ministerios de Defensa y Fomento se delimitaron los casos de aplicación de tarifas y los de aplicación de la Ley 60/1962 y consiguiente establecimiento de las remuneraciones por el Tribunal Marítimo Central<sup>39</sup> pero, además, a partir de ese momento, la referen-

<sup>35</sup> En diciembre de 1963 el juez de Cádiz solicitaba Instrucciones al Tribunal, informándole que estaba aplicando en casos de remolque una retribución inferior al 5% del valor del buque remolcado.

<sup>36</sup> Resolución adoptada por el TMC en reunión del día 12 de diciembre de 1974. «Nota relativa a las tarifas a aplicar en los expedientes instruidos a partir del día 11 de marzo de 1974. Hasta 100 TRB, 1.500 ptas./hora. De 100 a 500 TRB, 2.500 ptas./hora. De 500 a 1000 TRB, 3.500 ptas./hora».

<sup>37</sup> Las tarifas se actualizaron en 1978, 1979, 1982, 1983, 1985, 1986, 1988, 1989 (en ese año se añadió que pasando de 1.000 TRB se elevará el precio de la hora remolcada en un 10% por cada 100 TRB de exceso) y 1992 (en ese año, las tarifas eran de 20.000, 30.000 y 40.000 ptas./hora).

<sup>38</sup> Las tarifas de remolque se establecían en función de la eslora y no del desplazamiento del buque remolcado. Para buques de 40 metros de eslora, la tarifa propuesta era de 48.000 ptas./hora, acorde con las establecidas por el Tribunal Marítimo Central para buques de más de 1.000 toneladas.

<sup>39</sup> Informe de la Asesoría Jurídica de la Armada de 2 de julio de 1997. «La distinción entre unas y otras instituciones no puede ser otra que la establecida en el artículo cuarto de la Ley 60/1962 y en el correlativo del Convenio de Bruselas de 1910, que es la pres-

cia natural del Tribunal para establecer el precio justo de los remolques pasó a ser la tarifa de SASEMAR, por lo que no se volvieron a establecer por el Tribunal.

La resolución de consultas sobre expedientes concretos se fue resolviendo mediante acuerdos del Tribunal, aunque algunos de ellos resolvían de manera que el criterio establecido era aplicable a otros expedientes similares, como fue el caso de las tarifas de remolque citadas.

Con el tiempo, el número de Instrucciones, Circulares, Notas Informativas, Acuerdos, Oficios y demás documentos o comunicaciones que establecían normas a seguir por los jueces marítimos, se hizo inmanejable, y eran continuos los recordatorios remitidos por la Secretaría del Tribunal a los jueces marítimos instando a su cumplimiento.

Por ello, en 1998 el presidente del Tribunal, a la sazón el almirante Liberal Lucini, las actualizó y agrupó en un único documento, la Instrucción 01/98 de 21 de octubre, en la que en 19 páginas y dos anexos, establecía 28 normas concretas, cinco de carácter general, veinte específicas para la tramitación de los expedientes de asistencia marítima y tres de régimen interior. Entre estas últimas se encuentra una sobre ofimática, que explica detalladamente el uso de los ordenadores recientemente instalados en el Tribunal y los juzgados marítimos, incluyendo en un anexo plantillas para todos los documentos que se utilizaban en la instrucción de expedientes. Ese mismo año se elaboró la base de datos general de expedientes, en la que se vertieron los datos del año anterior y parte de los años inmediatos, y que se mantuvo desde entonces permanentemente actualizada.

La activación de la intranet de la Armada introdujo una nueva complicación, al generalizarse el empleo del correo electrónico tanto para comunicaciones concretas, como para dar Instrucciones de carácter permanente, con las dificultades consiguientes para mantener un adecuado archivo y control de las nuevas Instrucciones dadas por este sistema.

Con vistas a llevar adelante una nueva unificación similar a la de 1998, y para sacar provecho de las nuevas tecnologías disponibles, en octubre de 2010 el presidente del Tribunal, entonces el vicealmirante Pérez Ramírez, solicitó la elaboración de una aplicación informática que, trabajando sobre la intranet de la Armada, permitiera instruir y resolver los expedientes por medios puramente electrónicos, siguiendo la línea marcada por la Ley 18/2011<sup>40</sup> que introduce el expediente electrónico en el Ministerio de Justicia<sup>41</sup>. Esta

*tación de servicios excepcionales por parte del remolcador, que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque. De concurrir esta circunstancia el remolque se transmutará en salvamento o en auxilio».*

<sup>40</sup> *Ley 18/2011, de 5 de julio, reguladora del uso de las tecnologías de la información y la comunicación en la Administración de Justicia.*

<sup>41</sup> El Ministerio de Justicia decidió comenzar a aplicar el expediente electrónico en la Audiencia Nacional, para ir aplicándolo progresivamente en todos los tribunales. El presidente y el secretario del Tribunal Marítimo Central tuvieron ocasión de valorar la

aplicación permitiría, además, mantener adecuadamente unas bases de datos completas de expedientes, recursos, normas y todo aquello que, de otra manera, continuaría disperso y poco sistemático.

Se trabajó casi sin medios en esa aplicación desde febrero de 2011, sin que llegara a prosperar debido a que no se asignó ningún presupuesto para su desarrollo, por lo que, en verano de 2013, el presidente del Tribunal decidió abandonar la idea.

### **Los juzgados marítimos permanentes**

La creación de los juzgados marítimos, cuyo número y localización dejaba parcialmente sin concretar la ley<sup>42</sup>, no siguió una planificación detallada, sino que se fueron creando en la medida en que fue siendo posible, y con grandes limitaciones tanto en personal como en medios.

### **Los primeros juzgados marítimos**

El 30 de marzo de 1963 se ampliaron las funciones de cuatro destinos del Cuerpo Jurídico de la Armada en las Asesorías o Auditorías de la Comandancia de Marina de Barcelona, el Departamento Marítimo de Cartagena y las Bases Navales de Baleares y Canarias, para que asumieran, además, los cometidos de jueces marítimos<sup>43</sup>, lo que supone la creación de dichos juzgados. El 9 de mayo se efectuaron los correspondientes nombramientos que recayeron en el comandante auditor Guillermo Pérez-Olivares Fuentes, asesor jurídico de la Comandancia de Marina de Barcelona, el comandante auditor Manuel de Querol Lombardero, auxiliar jefe de la Auditoría del Departamento Marítimo de Cartagena, el comandante auditor Alejandro Alarcón Trigueros, segundo jefe de la Auditoría de la Base Naval de Baleares y el comandante auditor José Antonio Andino Ruiz, segundo jefe de la Auditoría de la Base Naval de Canarias<sup>44</sup>.

El 14 de mayo se crea el juzgado de Málaga y se designa juez al comandante auditor (EC) Ángel González Caffarena<sup>45</sup>.

aplicación elaborada, en una visita realizada al presidente de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional el 27 de septiembre de 2011.

42 Ley 60/1962, Art. 32. «En las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales y puertos principales en que se estime necesario, existirá un Juzgado Marítimo Permanente».

43 OM Comunicada Núm. 435 de 30 de marzo de 1963.

44 OM 2203, 2204, 2205 y 2206, de 9 de mayo de 1963. «Ampliadas por Orden Ministerial Comunicada número 435, de 30 de marzo de 1963, las funciones a desempeñar por el Asesor de la Comandancia de Marina de Barcelona, se modifica la Orden Ministerial de 1 de marzo de 1949 (DO núm. 53) en el sentido de que el destino a desempeñar por el Comandante Auditor D. Guillermo Pérez-Olivares Fuentes es el de Juez Marítimo permanente y Juez instructor del Sector Naval de Cataluña». Las restantes órdenes ministeriales, correspondientes a los otros tres juzgados marítimos, se expresan en términos similares.

45 Por OM 2243/63, de 14 de mayo de 1963 (DO Núm. 112) se dispone la movilización por un año, prorrogable, del Cte. (Aud.) de la Escala de Complemento Ángel González Caffarena, y se le destina como juez instructor del Sector Naval de Málaga y del juzgado

Las demarcaciones de los cinco juzgados se establecen inicialmente por el presidente del Tribunal Marítimo Central el 19 de julio de 1963<sup>46</sup>,

A la entrada en vigor de la ley el 26 de junio, no había jueces marítimos todavía en las capitales de los Departamentos Marítimos del Cantábrico y del Estrecho, dado que los auxiliares jefes de las correspondientes auditorías, que eran los previstos para ello, como se hizo en Cartagena, estaban sin cubrir, pero se empezaban a presentar los primeros partes de asistencia<sup>47</sup>. Para resolver este imprevisto, el presidente del Tribunal propuso el 15 de junio, que se nombraran jueces marítimos con carácter interino a los segundos jefes de las auditorías de los citados departamentos, que eran los tenientes coroneles auditores Manuel Ojea Otero en Ferrol y Emilio Fernández Maseda en Cádiz.

Se le contestó el día 20 de julio que ya estaban designados por orden ministerial los jueces marítimos permanentes<sup>48</sup>, pero, ante la urgencia de actuar en el auxilio al buque *Ecosol* en Bilbao, ya se había nombrado juez provisional para ese expediente al teniente coronel Ojea<sup>49</sup>, que comenzó su instrucción hasta que fue sustituido por el juez titular, comandante Arturo Paz Curbera, que tomó posesión el día 29 del mismo mes.

El arranque del juzgado de Cádiz fue más complejo. No se llegó a designar al juez interino propuesto<sup>50</sup>, pero en junio se nombró juez marítimo al comandante Amado Alvargonzález Mowinkel<sup>51</sup>, que no llegó a ocupar el cargo por haber solicitado el pase a supernumerario, que se le concedió el 2 de septiembre. El 30 de septiembre, sin que se hubiera iniciado la instrucción de ningún expediente, se nombró interinamente juez marítimo al comandante Emilio Jiménez Villarejo, cuyo nombramiento definitivo se hizo el 7 de

marítimo permanente del mismo. Por OM 2206/64 de 12 de mayo de 1964 (*DO Núm. 112*) se le prorroga el destino por un año. No se le concedió la siguiente prórroga.

46 Oficios del presidente del Tribunal de 19 de julio de 1963, uno por cada juzgado marítimo, cuyo asunto reza: «Delimitación de las Jurisdicciones de los Juzgados Marítimos establecidos dentro de las Jurisdicciones navales de Cádiz y Cartagena». Las delimitaciones son las del Sector Naval de Cataluña y del de Málaga y, para Cádiz y Cartagena, el resto de la extensión de los respectivos departamentos marítimos.

47 El 26 de junio había 11 expedientes pendientes de iniciación, solo en la Zona Marítima del Cantábrico: 2 en Bilbao, 5 en Vigo, 2 en La Coruña, 1 en Corme y 1 en Ribeira.

48 TCol. Arturo Paz Curbera, nombrado por OM 3075/63 de 10 de julio de 1963 (*DO Núm. 157*) como juez marítimo de Ferrol y TCol. Amado Alvargonzález Mowinkel, nombrado juez de Cádiz por OM 2840/63 de 24 de junio de 1963 (*DO Núm. 144*).

49 Orden del ministro de Marina de 11 de julio de 1963, por telegrama. «Se aprueba nombramiento con carácter interino de Teniente Coronel Ojea para instruir expediente auxilio buque ECOSOL de Bilbao-P-Se consulta Tribunal Marítimo Central si información preliminar debe ser instruida por Comandante de Marina o uno de sus Jueces y a la Inspección General Cuerpo Jurídico qué Autoridad debe disponer traslado Juez Marítimo a Bilbao-P-Con fecha diez actual se destina Juez Marítimo Departamento Ferrol al Comandante Auditor Paz Curbera».

50 TCol. Emilio Fernández Maseda.

51 OM 2840/63 de 24 de junio (*DO Núm. 144*).

octubre<sup>52</sup>, simultaneándolo con el de secretario de justicia del departamento, cargo del que fue relevado el 10 de marzo de 1964. Al tomar posesión tenía pendientes de empezar sesenta expedientes. Los partes de asistencia se sucedían y al finalizar el año en ese juzgado había 110 expedientes en marcha, de ellos 80 correspondientes a la Comandancia de Marina de Huelva.

Con esto quedaban constituidos los juzgados marítimos de las capitales de los departamentos marítimos y bases navales, pero faltaban los de los «puertos principales en que se estime necesario», como establecía la ley, de los que solo se había creado uno en Barcelona y otro en Málaga, quedando la costa cubierta de forma muy desigual e incompleta.

Por eso en agosto se creó el Juzgado Marítimo de Vigo y se nombró juez marítimo al capitán auditor José Ramón Fernández Areal<sup>53</sup>. Este último nombramiento, que además era de asesor jurídico de la comandancia militar de Marina, se realizó sin intervención del Tribunal Marítimo Central, cuyo presidente se quejó de ello al inspector general del Cuerpo Jurídico, ministro togado Raimundo Fernández Cuesta que, a su vez, reprochó al vicealmirante Benito el promulgar normas para la aplicación de la Ley 60/1962 sin consultarle<sup>54</sup>, lo que motivó un agrio intercambio de escritos entre julio y octubre, dado el fuerte carácter de ambos.

En cualquier caso, al finalizar el verano de 1963 eran ocho los juzgados creados y cubiertos.

## Nuevos juzgados

Por Decreto de 12 de diciembre de 1963 se cerró temporalmente la Base Naval de Baleares, pasando su jurisdicción al Departamento Marítimo de Cartagena, lo que motivó que el juez de Cartagena consultara al Tribunal si debía hacerse cargo de los expedientes del juzgado de la Base Naval de Baleares, porque, aunque el juzgado marítimo de la base siguió funcionando durante algún tiempo, en marzo de 1964 cesó el juez marítimo en su destino por cambio de situación<sup>55</sup>. El juez de Cartagena se hizo cargo del único expediente que había en el Juzgado Marítimo de la Base Naval de Baleares.

52 OM 4243/63 de 7 de octubre (DO Núm. 232).

53 OM 3609//63 de 13 de agosto (DO Núm. 185).

54 Se refería a la Instrucción número 1 del presidente del Tribunal, de 24 de junio, cuyas normas de apoyo a los jueces marítimos por las autoridades de Marina había sido motivo de consulta del capitán general de Ferrol al ministro togado inspector del Cuerpo Jurídico.

55 Escrito del juez marítimo al Tribunal, de 4 de abril de 1964, en el que informaba que por Orden Ministerial Comunicada Núm. 348 de 24 de marzo de 1964 se modifican las provisiones de destinos del Cuerpo Jurídico de la Armada, dándose de baja, entre otros, las vacantes de auditor, fiscal, 2º jefe de la auditoría y juez del juzgado marítimo permanente, Secretaría de Justicia y auxiliares de la Auditoría de la Base Naval de Baleares, cuyos titulares pasaron destinados a la Base Naval de Rota y diversas comandancias de Marina.

En marzo de 1964, por orden ministerial se dispone que los juzgados ya creados radiquen en las comandancias de Marina de las localidades donde existan<sup>56</sup>, incluso en las capitales de los departamentos<sup>57</sup>, y se establecen sus demarcaciones territoriales pero, además, se les asignan números empezando por Barcelona y siguiendo la costa en sentido reloj, de forma que el juzgado número 1 es el de Barcelona, el 2 el del Departamento Marítimo de Cartagena, el 3 el de Málaga, el 4 el del Departamento Marítimo de Cádiz, el 5 el de la Comandancia de Marina de Vigo, el 6 el del Departamento Marítimo de Ferrol y el 7 el de la Base Naval de Canarias. Como se ve, los nombres son heterogéneos e inadecuados, y no figura el juzgado de la Base Naval de Baleares, que había dejado de funcionar.

La cobertura de la costa seguía siendo desigual, por lo que, en octubre del mismo año 1964, por una nueva orden ministerial se crearon nuevos juzgados y se modificaron adecuadamente las demarcaciones territoriales<sup>58</sup>. En concreto se crearon los juzgados de Valencia, Mallorca y Bilbao, pero no se les asignó número, por lo que internamente el Tribunal Marítimo Central les asignó el número 8 a Valencia, el 9 a Mallorca y el 10 a Bilbao, con lo que la numeración de los juzgados marítimos ya no sigue un criterio único, ni geográfico como los siete primeros, ni de orden de creación como los tres últimos, aunque esto es intrascendente.

56 OM 1688/64, de 26 de marzo (*DO Núm. 85*). «Por diferentes Órdenes Ministeriales se han nombrado Jueces marítimos permanentes de Barcelona, Departamento Marítimo de Cartagena, Málaga, Bases Navales de Baleares y Canarias, Departamento Marítimo de Cádiz, Vigo y Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo, nombramientos que, de manera implícita, indican la extensión territorial de estos Juzgados, pero que conviene fijar más concretamente al objeto de evitar las dudas que puedan surgir al acudir a ellos y que se susciten cuestiones de competencia que redundarían en perjuicio de los interesados por el retraso de las actuaciones. En su virtud dispongo: 1º El Juzgado Marítimo Permanente de Barcelona –Juzgado núm. 1– radicará en la Comandancia de Marina de dicha ciudad, abarcando la jurisdicción del Sector Naval de Cataluña. 2º El Juzgado Marítimo Permanente del Departamento Marítimo de Cartagena –Juzgado núm. 2– radicará en la Comandancia de Marina de la capital departamental para el exclusivo despacho de sus asuntos propios, abarcando la jurisdicción del Departamento, excepto el Sector Naval de Cataluña».

57 Esto no pudo cumplimentarse en Ferrol y Las Palmas por falta de locales adecuados en las comandancias de Marina, aunque sí se hizo en Cádiz. El juzgado de Cartagena, instalado provisionalmente en el edificio de los Servicios Generales del Departamento Marítimo, se trasladó a la comandancia de Marina en abril de 1969 al completarse la construcción del nuevo edificio para dicha comandancia.

58 OM 4618/64 de 23 de octubre (*DO Núm. 243*). «Dictada la Orden ministerial comunicada número 348, de 26 de marzo de 1964, como consecuencia de las necesidades que la puesta en práctica de la Ley de Salvamento de 24 de diciembre de 1962 hizo patente, la experiencia aconseja su modificación ampliando los Juzgados Marítimos existentes, creando otros que atiendan al incremento de asuntos relacionados con la citada Ley y modificando la jurisdicción territorial de los existentes en algún caso. En su virtud, y a propuesta del Estado Mayor de la Armada, oído el Tribunal Marítimo Central y la Inspección General del Cuerpo Jurídico de la Armada, vengo en disponer: 1º. Se crea el Juzgado Marítimo Permanente de Valencia, que estará a cargo del Asesor Jurídico de aquella Comandancia de Marina, con jurisdicción territorial extendida a las Provincias Marítimas de Valencia y Castellón de la Plana. 2º. Se crea el Juzgado Marítimo Permanente de Mallorca, que estará a cargo del Asesor Jurídico de aquella Comandancia de Marina, con jurisdicción territorial extendida a las Provincias Marítimas de Mallorca e Ibiza y Menorca. 3º. Se crea el Juzgado Marítimo Permanente de Bilbao, que estará a cargo del Asesor Jurídico de aquella Comandancia de Marina, con jurisdicción territorial extendida a las Provincias Marítimas de Bilbao, Santander y San Sebastián. 4º. Las sedes respectivas de los Juzgados antes citados serán Valencia, Palma de Mallorca y Bilbao, en las mismas condiciones establecidas en la Orden Ministerial Comunicada número 348, de 24 de marzo de 1964, a efectos de atenciones de personal subalterno y material. 5º. Se amplía la jurisdicción territorial del Juzgado Marítimo Permanente de Vigo, que abarcará también la provincia marítima de Villagarcía. 6º. Como consecuencia de lo anterior, se reducen los Juzgados Marítimos Permanentes de los Departamentos afectados por la presente disposición en la medida correspondiente a las nuevas demarcaciones territoriales».

Tampoco los nombres de los juzgados parecen adecuados, ya que en lugar de «juzgado de Palma de Mallorca» se dice «juzgado de Mallorca», y al Juzgado de la Comandancia de Marina de Vigo (según la nomenclatura de la primera orden ministerial), se le llama ahora «juzgado de Vigo», lo que continúa creando confusión.

La misma orden ministerial designaba jueces marítimos de los tres nuevos juzgados, a los asesores jurídicos de las correspondientes comandancias de Marina, que eran en Valencia el capitán auditor Francisco Mayor Bordes, en Mallorca el teniente coronel auditor Manuel Mateas Real y en Bilbao el comandante auditor Emilio Germán Coley. Sin embargo, este último cesó en la Comandancia de Marina de Bilbao, pasando a la Escuela Naval Militar en enero de 1965, habiendo instruido solo tres expedientes, y se hizo cargo del recién creado juzgado de Bilbao el juez de Ferrol, hasta que en 1971 se nombró juez marítimo de Bilbao al capitán Darío Romaní Martínez. También en junio de 1965 cesó el juez marítimo de Málaga, por lo que el 7 de julio, el presidente del Tribunal propuso al ministro trasladar al juez marítimo de Valencia a Málaga, dado que no había habido más que un expediente en Valencia en 1965, mientras que en Málaga había pendientes de tramitación 4 expedientes de 1963, 36 de 1964 y 48 de 1965. El traslado se produjo el 23 de julio de 1965.

En un esfuerzo por homogeneizar las cargas de trabajo de los juzgados, el presidente del Tribunal elevó al ministro en 1966 un análisis estadístico de la carga de trabajo de los distintos juzgados<sup>59</sup>, en el que informaba que se habían trasladado al juzgado de Cartagena los escasos expedientes del juzgado de Valencia (dos de 1964 y uno de 1965) y se había trasladado al juez de esta última ciudad al juzgado de Málaga, mucho más activo. En el escrito proponía la creación de un nuevo juzgado en Huelva, que abarcaría las provincias marítimas de Huelva y Sevilla, para descargar al de Cádiz y agregar el juzgado de Baleares (sin suprimirlo) al de Barcelona, de forma que el juez de Baleares pudiera ser trasladado a Huelva para hacerse cargo del nuevo juzgado. La creación del juzgado de Huelva se demoró unos años, como veremos en seguida, por lo que no hubo necesidad de considerar la propuesta referente al juzgado de Baleares.

En 1968, también para descargar al juzgado de Cádiz, se traspasó la provincia marítima de Melilla del Juzgado Marítimo de Cádiz al de Málaga<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> Escrito del presidente del Tribunal al ministro, de 25 de abril de 1966.

<sup>60</sup> OM 3003/68 de 27 de junio de 1968 (DO Núm. 148). A pesar de que el título de la orden ministerial es «Demarcación territorial de los Juzgados Marítimos Permanentes», en el texto habla de «jurisdicciones». «Por Orden Ministerial número 1668/64 (DO Núm. 85), se determinaron las jurisdicciones de los Juzgados Marítimos Permanentes. La experiencia adquirida desde entonces aconsejan modificar las jurisdicciones de los Juzgados Marítimos Permanentes de Málaga y Cádiz. En su virtud, a propuesta del Tribunal Marítimo Central, y de conformidad con lo informado por el Estado Mayor de la Armada vengo en disponer: Se modifican los puntos 3º y 4º de la Orden Ministerial número 1688/64 (DO Núm. 85), que quedarán redactados en la forma siguiente: 3º El Juzgado Marítimo Permanente de Málaga –Juzgado número 3– radicará en la Comandancia de Marina de esta ciudad, abarcando la Jurisdicción del Sector Naval de Málaga y la de la Provincia Marítima de Melilla. 4º El Juzgado Marítimo Permanente del Departamento Marítimo de Cádiz –Juzgado número 4– radicará en la Comandancia de Marina de Cádiz, para el exclusivo despacho de sus asuntos propios, abarcando la Jurisdicción del Departamento, excepto el Sector Naval de Málaga y Provincia Marítima de Melilla».



Con objeto de establecer unidad de criterio, fijar oficialmente los números de los juzgados y sus demarcaciones, y evitar confusiones, el presidente del Tribunal, entonces el almirante Meléndez Bojart, elevó al ministro el 12 de diciembre de 1968 un proyecto de orden ministerial que sustituiría a las tres vigentes, resolviendo de esta manera los problemas planteados. El ministro aceptó la propuesta y la nueva «Orden Ministerial de Juzgados Marítimos Permanentes» se aprobó el 23 de diciembre de 1968, tan solo once días después de la propuesta<sup>61</sup>.

En ella se unifican las denominaciones, quedando solo el número y la ciudad, desapareciendo las equívocas expresiones «Juzgado Marítimo del Departamento Marítimo de...», «Juzgado Marítimo de la Comandancia de Marina de...» o «Juzgado Marítimo de la Base Naval de...», que figuraban en la Orden de marzo de 1964. Se aclara en el preámbulo que el Tribunal y los juzgados marítimos actúan «con independencia de la Jurisdicción Militar» y se contempla que los juzgados estén ubicados en las capitanías generales si en la comandancia de Marina no hubiera espacio, lo que ocurría en Ferrol y Cartagena.

### El último juzgado

El alto número de expedientes tramitados por el juzgado de Cádiz, que alcanzó los 314 en 1964 y 312 en 1965, dio lugar a sucesivas propuestas para la creación de un nuevo juzgado, desde una fecha tan tem-

<sup>61</sup> OM 5859/68 de 23 de diciembre (DO Núm. 295) (BOE Núm. 3 de 1969). «Orden de 23 de diciembre de 1968 por la que se fija la situación y extensión territorial de los Juzgados Marítimos Permanentes».

Creados por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre (BOE Núm. 310, DO Núm. 294). «El Tribunal Marítimo Central y dependientes de él los Juzgados Marítimos Permanentes para entender, con independencia de la Jurisdicción Militar, en lo referente a auxilios, salvamentos y remolques en la mar, se han dictado varias disposiciones organizando estos Juzgados.

Transcurrido el tiempo suficiente para adquirir experiencia acerca de esta cuestión, se hace preciso unificar las disposiciones anteriores, por lo que a propuesta del Estado Mayor de la Armada y oído el Tribunal Marítimo Central, dispongo:

Primero. Los Juzgados Marítimos Permanentes dependientes del Tribunal Marítimo Central, que instruirán los expedientes de auxilios, salvamentos y remolques en la mar, serán los que a continuación se indican, que radicarán en los puertos que se mencionan, abarcando la extensión territorial que para cada uno se expresa:

Juzgado Marítimo Permanente número 1. Barcelona. Abarcará las Provincias Marítimas de Barcelona y Tarragona.

Juzgado Marítimo Permanente número 2. Cartagena. Abarcará las Provincias Marítimas de Alicante, Cartagena y Almería.

Juzgado Marítimo Permanente número 3. Málaga. Abarcará las Provincias Marítimas de Málaga y Melilla.

Juzgado Marítimo Permanente número 4. Cádiz. Abarcará las Provincias Marítimas de Ceuta, Algeciras, Cádiz, Sevilla y Huelva.

Juzgado Marítimo Permanente número 5. Vigo. Abarcará las Provincias Marítimas de Vigo y Villagarcía.

Juzgado Marítimo Permanente número 6. El Ferrol del Caudillo. Abarcará las Provincias Marítimas de Coruña, Ferrol y Gijón.

Juzgado Marítimo Permanente número 7. Las Palmas de Gran Canaria. Abarcará las Provincias Marítimas de Las Palmas, Tenerife, Ifni y Sahara Español.

Juzgado Marítimo Permanente número 8. Valencia. Abarcará las Provincias Marítimas de Valencia y Castellón.

Juzgado Marítimo Permanente número 9. Palma de Mallorca. Abarcará las Provincias Marítimas de Mallorca, Menorca e Ibiza.

Juzgado Marítimo Permanente número 10. Bilbao. Abarcará las Provincias Marítimas de Santander, Bilbao y San Sebastián.

Segundo. Los Juzgados Marítimos Permanentes estarán instalados, siempre que sea posible, en el edificio de la Comandancia Militar de Marina existente en la localidad donde radiquen. Cuando por falta de espacio no sea posible hacerlo se instalarán en el edificio de la Capitanía General del Departamento o Comandancia General de la Base Naval en cuya capital radiquen, en el edificio que por la Superior Autoridad correspondiente se decida.

Tercero. Se anulan las Órdenes ministeriales 1668/1964, de 26 de marzo; 4618/1964, de 23 de octubre y 3003/1968, de 27 de junio».

prana como abril de 1966<sup>62</sup>. La última propuesta, de 15 de enero de 1970, fue finalmente aceptada y en abril de 1972 se crea el Juzgado Núm. 11 de Huelva<sup>63</sup> haciéndose cargo como juez provisional el teniente coronel auditor Emilio Jiménez Villarejo, que ya era juez marítimo de Cádiz, hasta el nombramiento del capitán auditor (EC) Manuel Luis Valero Montes en marzo de 1974.

En total tenemos ya los once juzgados marítimos permanentes que desde entonces se han mantenido sin más cambios.

Al mismo tiempo que se crea el nuevo juzgado, y para homogeneizar las cargas de trabajo de los juzgados del Departamento Marítimo de Cádiz, en la misma orden ministerial se modifican las demarcaciones del Juzgado Núm. 4 de Cádiz y el Núm. 3 de Málaga, al que se asigna el distrito marítimo de Algeciras.

En 1976 se vuelven a modificar las demarcaciones, pasando de nuevo Algeciras al juzgado de Cádiz, y Sevilla al de Huelva<sup>64</sup>. Desde esa fecha no se han vuelto a modificar las demarcaciones.



Los juzgados marítimos permanentes.

62 *Vid supra*. El presidente del Tribunal propuso un nuevo juzgado en Huelva en escrito de 19 de noviembre de 1966.

63 OM 203/72 de 4 de abril de 1972 (DO Núm. 80). «Por Orden Ministerial número 5859/68, de 23 de diciembre de 1968 (DO Núm. 295), se determinaron las jurisdicciones de los Juzgados Marítimos Permanentes. La experiencia adquirida desde entonces aconseja la creación del Juzgado Marítimo Permanente número 11 (Huelva) y la modificación de la demarcación territorial de los Juzgados Marítimos Permanentes número 3 (Málaga) y número 4 (Cádiz). En su virtud, a propuesta del Tribunal Marítimo Central, y de conformidad con lo informado por la Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho y Estado Mayor de la Armada, vengo en disponer: 1º Se crea el Juzgado Marítimo Permanente número 11 (Huelva). Abarcará la Provincia Marítima de Huelva y radicará en la citada capital. 2º Se modifica la demarcación territorial de los Juzgados Marítimos Permanentes número 3 (Málaga) y número 4 (Cádiz), que quedarán como sigue. Juzgado Marítimo Permanente número 3 (Málaga). Abarcará las Provincias Marítimas de Málaga, Algeciras y Melilla. Juzgado Marítimo Permanente número 4 (Cádiz). Abarcará las Provincias Marítimas de Ceuta, Cádiz y Sevilla».

64 OM 331/76 de 30 de marzo de 1976 (DO Núm. 77).

La carencia de oficiales del Cuerpo Jurídico iniciada a finales de los años 80 y principios de los 90, hizo inviable cualquier reconsideración de las demarcaciones de los juzgados en función de su carga de trabajo.

El número de expedientes incoados por cada juzgado (Anexo IV), a pesar de los sucesivos cambios en las demarcaciones, nunca estuvo equilibrado, lo que sugiere que la selección de los «puertos principales en que se estime necesario la existencia de un juzgado marítimo permanente», no fue acertada y que habría sido más eficiente establecer más de un juzgado en cada una de las cabeceras de zona.

### Sedes, personal y medios

Los juzgados marítimos permanentes se crearon sin dotarlos de sede propia. Los jueces, al estar designados en destino compartido, han utilizado siempre los locales de su destino principal, con la excepción del de Cádiz que, desde la supresión en 2007 de la comandancia de Marina<sup>65</sup>, donde se encontraba, ocupó un pequeñísimo local en la Delegación de Defensa en Cádiz, hasta su traslado definitivo en marzo de 2011 a los locales de la Asesoría Jurídica de la Flota en San Fernando.

En cuanto a los medios de los juzgados marítimos, al principio fueron muy precarios. En agosto de 1963, el juez de Ferrol solicitaba al presidente del Tribunal el nombramiento de un secretario permanente y un amanuense, además de mobiliario y material de oficina<sup>66</sup>, peticiones que no fueron atendidas.

La situación mejoró, y en diciembre de 1968 se aprobaron diversas partidas de mobiliario y material de oficina para varios juzgados con cargo al «fondo económico» del Tribunal, que se entregaron entre 1969 y 1970<sup>67</sup>. Cuando se incorporó en 1971 el nuevo juez de Bilbao, tuvo que pedir medios materiales al Tribunal<sup>68</sup>, que le facilitó lo necesario<sup>69</sup>, y personal al comandante de Marina, que le asignó a un marinero. El juzgado de Huelva también recibió material en 1976.

<sup>65</sup> Como consecuencia del Plan de Transición a la Nueva Estructura de Fuerza de la Armada, aprobada por el ministro de Defensa el 2 de marzo de 2007.

<sup>66</sup> Escrito de 20 de agosto de 1963. «Este juzgado no cuenta con local propio ni material alguno y sin perjuicio de la determinación que se adopte sobre la designación de aquél en que haya de ejercer sus funciones y dotación de enseres que se estimen precisos para ello, se solicita el material de oficina del Anexo 1 calculado a base de un promedio estadístico anual de 150 expedientes».

<sup>67</sup> En 1970 disponían de mobiliario y material de oficina adquirido por el Tribunal Marítimo Central los Juzgados Marítimos de Ferrol, Cádiz, Málaga, Vigo y Las Palmas. En Cartagena se aprobó un aumento al cargo de la comandancia de Marina, para este fin, en 1965.

<sup>68</sup> ROMANÍ MARTÍNEZ, Darío. «Una vida dedicada a los auxilios y salvamentos marítimos». *Suplemento a la Revista General de Marina*. Noviembre 2012. «En la Comandancia de Bilbao, cuando llegué, había a modo de juzgado general, un local de unos 5 metros cuadrados, al final de un oscuro pasillo, donde le habían puesto un mamparo y una puerta (que tenía que estar siempre abierta, pues corría un peligro de asfixia). El mobiliario era una máquina de escribir de cuando las glaciaciones, y dos mesas y dos sillas del tiempo de la Primera República (me refiero a la ateniense)».

<sup>69</sup> En noviembre de 1971 el Tribunal abonó con su fondo económico 5 facturas a otras tantas empresas de Bilbao para dotar del material necesario al juzgado, por un montante de 5.507 pesetas, que estaba entregado en enero de 1972.

Todavía en 1981, el juez marítimo de Vigo solicitó al Tribunal el abono de los gastos generados por una línea telefónica específica para el juzgado, ya que solo disponía de una línea interior y la comandancia de Marina solo contaba con dos líneas exteriores para la comandancia, la segunda comandancia y las doce oficinas que tenía<sup>70</sup>. La instalación corrió a cargo de la comandancia de Marina y el Tribunal sufragó los recibos bimensuales mientras se mantuvo activo el juzgado.

### Los presidentes del Tribunal

El vicealmirante Francisco Benito Perera tenía casi 65 años cuando fue nombrado presidente del Tribunal. Pasó a reserva por edad al cumplir 68 años el 3 de marzo de 1966, en pleno desarrollo del reglamento, por lo que el ministro de Marina lo mantuvo en su puesto<sup>71</sup> y, una vez aprobado y publicado el reglamento en abril de 1967, cesó como presidente en julio<sup>72</sup>. Unos meses después, en marzo de 1968, pasó a segunda reserva al cumplir 70 años.

Fue sustituido por el almirante Fernando Meléndez Bojart que, desgraciadamente, falleció en diciembre de 1968, cuando llevaba escasamente año y medio en el cargo.

En el Anexo I figura la relación de todos los presidentes. Tras el vicealmirante Benito Perera, los veintitrés siguientes fueron almirantes hasta 2010, año en que se designó de nuevo a un vicealmirante<sup>73</sup>. En abril de 2015, al pasar este a situación de retiro, estando en pleno desarrollo el borrador de reglamento del Consejo de Arbitrajes Marítimos, a propuesta del jefe de Estado Mayor de la Armada se nombró provisionalmente presidente al contraalmirante Cristóbal González-Aller Lacalle, sin cesar en su destino de jefe de Asistencia y Servicios Generales del Cuartel General de la Armada, hasta el nombramiento definitivo, dos meses después, del almirante Javier Pery Paredes.

La ley no especifica la situación administrativa en la que debe estar el presidente, pero en 1967 se incluyó este destino entre aquellos asignados a almirantes y generales en la «Escala de Mar» sin ocupar número, por haber cumplido la edad establecida para el pase a la «Escala de Tierra»<sup>74</sup>, o, en su defecto, en situa-

70 Oficio del juez marítimo al Tribunal Marítimo Central de 15 de octubre de 1981.

71 OMC 336 de 12 de marzo de 1966.

72 Decreto 1502 de 13 de julio de 1967.

73 VA Enrique Pérez Ramírez, autor de esta historia del Tribunal Marítimo Central.

74 Situación contemplada en el Artículo 9 de la ley de 20 de diciembre de 1952 por la que se reorganizan las Escalas de la Armada, que establece las edades para pasar a la Escala de Tierra (entre ellas, para vicealmirantes y asimilados 64 años) y añade en un segundo párrafo: «Se exceptúa de esta condición a los Almirantes y Generales, quienes al alcanzar dichas edades cesarán automáticamente en los destinos reservados en exclusividad a la Escala de Mar, aunque continuarán en ésta, sin ocupar número en plantilla, pasando a desempeñar los servicios o funciones que se les asigne». A partir de la Ley 78/1968 de Escalas y Ascensos de los Cuerpos de Oficiales de la Armada a este colectivo se le denominó Grupo «B». El pase al Grupo «B» se producía a los 66 años para los almirantes y a los 64 años para los vicealmirantes.

ción de reserva<sup>75</sup>. Hasta 1981 los presidentes cesaron al pasar a la situación de «reserva por edad», excepto el vicealmirante Benito Perera, al que se le prorrogó el destino y el almirante Meléndez, que falleció en el cargo, como hemos visto.

En el año 1981 se estableció que el destino de presidente es de almirante en situación de «reserva activa»<sup>76</sup>, aunque se fueron nombrando almirantes del Grupo «B» que continuaban en el cargo al pasar a reserva activa mediante las correspondientes órdenes específicas.

A partir de 1987 se nombra presidentes a almirantes en situación de «reserva», que cesan al pasar a «segunda reserva», lo que no impidió que en algunos casos se designaran almirantes en activo, próximos a pasar a reserva<sup>77</sup>, o incluso sin esa proximidad, como el almirante José Antonio Benítez Carrasco, que estuvo en activo durante todo su destino como presidente, ya que se le nombró presidente del Tribunal en julio de 1989 sin cesar en su destino de almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada, y continuó en dicho destino al cesar en el Tribunal en enero de 1991.

No son estas las únicas excepciones a la norma general. Al igual que al vicealmirante Benito Perera le mantuvieron en su cargo hasta la finalización del reglamento, a pesar de haber pasado a reserva por edad, al almirante Fernando Martín Ivorra se le mantuvo como presidente del Tribunal tras su pase a segunda reserva en diciembre de 1991, mediante una prórroga por un año<sup>78</sup>, para completar el traspaso de competencias al Ministerio de Obras Públicas y Transportes previsto en la Ley de Puertos del Estado de 1992. Tras una segunda e, incluso, una tercera prórroga anual y, visto que la transferencia se iba demorando (de hecho, no llegó a realizarse nunca), cesó en octubre de 1994. También se mantuvo con prórrogas anuales tras pasar a segunda reserva a los tres presidentes que le sucedieron<sup>79</sup>.

Estas prórrogas no pudieron seguir produciéndose al desaparecer la situación de «segunda reserva» el año 1999<sup>80</sup>, siendo sustituida por la de «retiro», situación en la que no se pueden ocupar destinos de plantilla.

75 OM Núm. 3000/67 de 5 de julio (*DO Núm. 153*). «Los siguientes destinos se considerarán de plantilla para almirantes y generales en la situación prevista en el último párrafo del artículo 9º de la Ley de 20 de diciembre de 1952 o, en su defecto, para los que se encuentren en la reserva cuando así lo permitan las disposiciones correspondientes: [...] Presidente del Tribunal Marítimo Central».

76 Normas del ALPER de 13 de octubre de 1981. El presidente del TMC está encuadrado en la Lista 3 (personal en la Reserva Activa). Las normas especificaban que «mientras no sea posible, se seguirán asignando al Grupo "B"». Esta salvedad se basaba en que la Reserva Activa se acababa de crear por la Ley 20/1981, de 6 de julio, y no había Almirantes en esa situación.

77 Es el caso de los almirantes Morgado, Rapallo y R. Lapique.

78 Orden 431/19345/91.

79 Almirantes Regalado Aznar, Liberal Lucini y Antón Pérez-Pardo.

80 Ley 17/1999, de 18 de mayo, del Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas.

Los tiempos de permanencia en el cargo de los presidentes han sido muy variables. Tres han ocupado el cargo durante más de cuatro años<sup>81</sup> mientras que otros cuatro no han llegado al año<sup>82</sup>, siendo la media de unos 2 años, ya que en 53 años ha habido 27 presidentes.

Como puede apreciarse, la política seguida con las situaciones administrativas, los tiempos de permanencia y los ceses de los presidentes del Tribunal ha sido muy flexible, de forma que ha primado la eficacia sobre la aplicación rigurosa de las reglas empleadas con carácter general para la adjudicación y cese en los destinos, aunque en todos los casos se ha cumplido escrupulosamente la legalidad vigente.

### Los vocales y secretarios del Tribunal

El 14 de marzo de 1963 se nombra a los vocales del Tribunal: dos coroneles auditores de la Armada, Hermenegildo Altozano Moraleda y Federico Acosta López; un coronel del Ejército del Aire, Manuel Mulas García; un coronel auditor del Aire, Tomás Garicano Goñi; un representante de la Marina Mercante, el capitán de fragata Pedro Martínez-Avial Bonaplata y el secretario relator del Tribunal, teniente coronel jurídico de la Armada Felipe Alfin Delgado<sup>83</sup>, todos ellos, incluso el secretario relator, sin cesar en sus destinos<sup>84</sup>. Hasta junio de 1963 no se nombraría al primer vocal del Cuerpo General de la Armada, que fue el capitán de navío (EC) Federico Fernández de la Puente y Gómez, en destino único, ya que cesó en su destino anterior<sup>85</sup>.

Los dos vocales del Cuerpo Jurídico de la Armada, así como el secretario relator pertenecían a la primera promoción de auditores del Cuerpo Jurídico de la Armada, cuyo nombramiento de tenientes es del 20 de diciembre de 1940, tras ser previamente «tenientes provisionales». De los 16 miembros de esa promoción, nueve desempeñaron en algún momento destinos de vocal, secretario o juez marítimo, y algunos participaron en las comisiones que redactaron bien el proyecto de ley o bien el del reglamento<sup>86</sup>.

81 El VA Benito Perera, el Alte. Lostau y el VA Pérez Ramírez.

82 El Alte. Pery Junquera, el Alte. García Teibel, el Alte. González-Irún y el CA González-Aller.

83 OM 1357/63 de 14 de marzo (DO Núm. 65). «Se nombra Secretario Relator del Tribunal Marítimo Central al Teniente Coronel Auditor de la Armada D. Felipe Alfin Delgado».

84 El secretario relator, teniente coronel auditor Felipe Alfin, era desde 1957 fiscal de la Flota y jefe de Negociado de la Asesoría General.

85 OM 2748/63 (DO Núm. 137). «Se nombra Vocal del Tribunal Marítimo Central al Capitán de Navío de la Escala Complementaria D. Federico Fernández de la Puente y Gómez, que cesará en el Negociado de Reglamentos del Estado Mayor de la Armada una vez sea relevado».

86 La citada promoción estaba integrada por Miguel de Páramo y Cánovas, Alfonso de los Santos Lasúrtegui, Hermenegildo Altozano Moraleda, Agustín Vigier de Torres, Juan de Dios Blanca Carlier, Luis Orcasitas Llorente, Federico Acosta López, Gabriel Quevedo del Corral, Juan Ignacio Núñez Iglesias, Alfonso Garrote Rojas, Juan Nepomuceno Domínguez Lassere, José Espinos Barberá, José Manuel Gutiérrez de la Cámara, Manuel Ojea Otero, Juan de Goytia Schuck y Felipe Alfin Delgado.

De acuerdo con la ley de 1962, el Tribunal está constituido por el presidente, el secretario relator y cuatro vocales. Sin embargo existían seis vocales, al incluirse a los dos coroneles del Ejército del Aire, uno del Cuerpo General y otro Jurídico, previstos para los casos en que el auxilio o salvamento afecte a aeronaves.

De hecho, se convocó siempre a los seis, y los vocales del Ejército del Aire asistían regularmente. Hay, sin embargo, reuniones del Tribunal en las que, por problemas de agenda de algunos vocales, solo participaron el presidente, el secretario y dos vocales<sup>87</sup>. En muchas ocasiones faltaban vocales de la Armada, por estar vacantes o por imposibilidad de asistir. Entonces, los vocales del Ejército del Aire permitieron frecuentemente alcanzar el *quorum* necesario para poder dictar las resoluciones<sup>88</sup>. Por ejemplo, a la reunión de 22 de junio de 1988 asistieron únicamente, además del presidente y el secretario, un auditor de la Armada y el auditor del Ejército del Aire. Igualmente, las resoluciones tomadas el 4 de junio de 1992 están firmadas por el presidente, el secretario, el capitán de navío y el auditor del Ejército del Aire.

Finalmente, las restricciones de personal terminaron alcanzando a todos. El vocal jurídico del Aire dejó de asistir a las reuniones por decisión del jefe de Estado Mayor del Aire a partir del 27 de septiembre de 1994, salvo que los expedientes incluyeran aeronaves. De hecho, en varias ocasiones se solicitó su asistencia para resolver distintos expedientes en que participaron helicópteros de la Junta de Galicia<sup>89</sup>. El coronel del Cuerpo General del Ejército del Aire siguió asistiendo hasta 1996, quedando igualmente a disposición del Tribunal a partir de esa fecha, para expedientes con aeronaves.

En cuanto al vocal de la Marina Mercante, asistió regularmente a las reuniones del Tribunal hasta 1985, fecha de cese del capitán de navío Moreu Curbera. Los vocales posteriores fueron civiles y los dos primeros de ellos eran los subdirectores generales de Política del Transporte Marítimo que, por el volumen de sus ocupaciones nunca pudieron asistir a las reuniones del Tribunal. Por ello, en noviembre de 1997 el presidente del Tribunal, entonces el almirante Liberal Lucini, propuso al Director General de la Marina Mercante (DIMAMER) el nombramiento de un vocal con mayor disponibilidad. Aceptada la propuesta, el DIMAMER el 2 de enero de 1998 comunicó al jefe de Estado Mayor de la Armada el nombramiento como vocal del jefe del Área de los Asuntos Jurídico-políticos Marítimos, José Francisco Hernández Gutiérrez,

<sup>87</sup> Especialmente a partir de 1992. En concreto una en 1987, otra en 1988, 2 en 1991, 5 en 1992, 5 en 1993, 5 en 1994, 7 en 1995 y muchas más en 1996. Hay incluso dos actas en las que figura un solo vocal, una en 1994 y otra en 1996.

<sup>88</sup> La validez de las resoluciones del Tribunal requiere la asistencia de al menos la mitad de sus miembros. La STSJ de Madrid de 24 de abril de 2006 dice: «la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, no regula la cuestión del quórum necesario en el Tribunal Militar Central para la adopción de acuerdos por lo que resulta de aplicación supletoria la normativa general...Ha de aplicarse entonces la regla general que rige con carácter supletorio y prevista no sólo en el referido artículo 26 de la Ley 30/1992, sino también en la anterior Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, vigente al tiempo de aprobarse la referida Ley de 24 de diciembre de 1962, cuyo artículo 11.1 preveía la válida constitución del órgano con la asistencia de la mayoría absoluta de sus miembros».

<sup>89</sup> Por ejemplo, el 23 de mayo de 1995 o el 12 de febrero de 1996, en ambos casos para resolver recursos relativos al expediente 98/94.



licenciado en Derecho y experto en derecho marítimo, que comenzó a asistir regularmente a las reuniones del Tribunal, lo que siguieron haciendo los vocales sucesivos.

La procedencia que prevé la ley para los cuatro vocales (dos del Cuerpo Jurídico, uno del Cuerpo General de la Armada y uno de la Marina Mercante), ha demostrado ser extraordinariamente acertada, primando los conocimientos jurídicos pero no limitándose a ellos, de forma que los conocimientos técnicos del oficial de la Armada y del representante de la Marina Mercante dan al Tribunal una solvencia tan notable, que ha dado lugar a que en numerosas sentencias del Tribunal Supremo se reconozca el acierto y la moderación del TMC<sup>90</sup>, achacando este buen hacer en 1982 a los conocimientos profesionales de sus miembros<sup>91</sup> llegando a reconocerle «presunción de acierto», dada la objetividad y especialización de sus miembros<sup>92</sup>, reconocimiento que se repite en numerosas sentencias<sup>93</sup>.

### Los jueces marítimos permanentes

Desde el principio hubo dificultades para cubrir todos los puestos de juez marítimo, por lo que el presidente del Tribunal propuso en octubre de 1964<sup>94</sup> que se nombrara jueces marítimos permanentes, en

<sup>90</sup> STS de 9 de diciembre de 1974: «es notorio que el Tribunal administrativo al resolver valoró correctamente las circunstancias concurrentes». STS de 22 de junio de 1976: «se comprende lo moderado que el Tribunal Marítimo ha estado en la fijación de la indemnización por el concepto controvertido». STS de 29 de noviembre de 1977: «extremos todos ellos no ignorados sino apreciados ponderadamente y con acierto por el tribunal administrativo, tanto en el señalamiento de la cifra remuneratoria del salvamento como de las sumas fijadas por daños a las embarcaciones afectadas y de perjuicios ocasionados». STS de 20 de abril de 1979: «la legalidad de lo resuelto por dicho Tribunal Marítimo y que ratifica el Ministerio de Marina, no puede ampararse solamente en una imputación fundada en su propia apreciación o criterio estimativo de los hechos y sus circunstancias discrepantes de las que estima y aplica con acierto en su resolución el referido Tribunal Marítimo Central». STS de 5 de diciembre de 1979: «Considerando: Que es preciso reconocer dadas las circunstancias que concurrieron en el presente evento, se trata de un salvamento propiamente dicho y no de un simple remolque, de acuerdo a como con acierto así lo han entendido las autoridades marítimas».

<sup>91</sup> STS de 1 de junio de 1982: «apreciación de los hechos la que se hace en la resolución del Tribunal Marítimo Central que, aun sin fuerza de obligar, merece la consideración que emana del alto Tribunal de que procede, del que forman parte quienes, por razón de su profesión, poseen conocimientos científicos y prácticos de la navegación que les permiten valorar con acierto los sucesos acaecidos en la mar».

<sup>92</sup> STS de 10 de febrero de 1998. Fundamento octavo: «A la vista de lo anterior y teniendo en cuenta además que el Tribunal Marítimo Central, es un Órgano permanente con competencia para todo el territorio nacional, cuyos componentes además de altamente especializados son ajenos a los intereses de las partes, artículos 31 a 34 de la citada Ley 60/1962, es claro que a partir de esa regulación hay que reconocer, como así lo ha declarado esta Sala en Sentencias de 18 enero 1982, que recoge doctrina de las anteriores de 16 marzo 1963, 10 mayo 1965, 19 octubre 1981 y en la de 10 mayo 1983, que las resoluciones del Tribunal Marítimo Central gozan de la presunción de acierto, fundada en la preparación técnica y especialización de sus miembros, y, que sólo cabe rectificar moderando el importe total del premio, cuando se acredite que la Administración no haya apreciado en forma o modo conveniente los hechos o circunstancias determinantes del tema discutido o haya desconocido las exigencias de principio de proporcionalidad facilitando enriquecimientos injustificados que son rechazables. [...] esta Sala en Sentencia de 9 diciembre 1986, tiene declarado que no es posible sustituir el criterio de la Administración sin aportar elementos de juicio que demuestren una errónea apreciación de la Administración de los supuestos fácticos sobre los que haya ejercido su potestad decisoria basada en la equidad».

<sup>93</sup> Por ejemplo, STS de 18 de noviembre de 2003 y otras posteriores.

<sup>94</sup> Moción del presidente del TMC de 22 de octubre de 1964.

destino compartido, a los jueces y asesores jurídicos de las comandancias de Marina donde radicaran los juzgados. Poco a poco esta va siendo la norma para los juzgados de Barcelona, Málaga, Vigo, Valencia, Palma de Mallorca, Bilbao y Huelva, mientras que en las cabeceras de departamento marítimo (Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas) se designan oficiales auditores de las asesorías jurídicas del departamento correspondiente. Esto complicó innecesariamente las relaciones de dependencia funcional de estos últimos con el Tribunal, así como malos entendidos y problemas de competencia con los capitanes o comandantes generales.

Planteado el caso de las sustituciones de los jueces marítimos de las capitales de los departamentos marítimos, el presidente del TMC dispuso en la Instrucción número 3 de noviembre de 1963, que debería nombrarse a un jefe u oficial de la asesoría jurídica, «pero siempre a resultas de lo que resuelva este Tribunal». Igualmente, aclaraba que no se debe «nunca declinar en el Secretario las funciones privativas del Juez». El nombramiento de jueces sustitutos en vacaciones o comisiones prolongadas, terminó haciéndolo el capitán general, a solicitud del presidente del Tribunal.

En cuanto a los juzgados establecidos en las comandancias de Marina y sectores navales, no siempre estaban cubiertos, teniendo que designar en alguna ocasión a oficiales jurídicos de la «Escala de Complemento» movilizados al efecto.

Las medidas propuestas por el presidente del Tribunal para estos juzgados no fueron suficientes y, con cierta frecuencia, este tuvo que designar o proponer la designación de jueces interinos, normalmente el juez marítimo de otro juzgado. Esta situación se dio de manera reiterada en el juzgado de Valencia, cuyos expedientes fueron tramitados en distintos periodos, a veces superiores a un año, por los jueces de Málaga, Cartagena, Palma de Mallorca y Barcelona. El juez de Cartagena también suplió a veces al de Palma, el de Ferrol al de Bilbao y el de Cádiz a los de Málaga y Huelva.

La situación fue empeorando progresivamente. La promulgación de la Ley de Planta y Organización Territorial de la Jurisdicción Militar<sup>95</sup> y la creación del Cuerpo Jurídico Militar de la Defensa<sup>96</sup>, ambas en 1988, tuvo como una de sus consecuencias la reducción de la cobertura de los destinos de vocales del Tribunal y de jueces marítimos. En las cabeceras de zona se fue resolviendo el problema con el nombramiento con carácter eventual de oficiales auditores destinados en las asesorías jurídicas, pero las comandancias de Marina, empezaron a sufrir periodos crecientes sin oficial auditor, por lo que los juzgados marítimos radicados en ellas, empezaron a quedar vacantes.

Por otra parte, desde que se conoció la existencia del proyecto de ley de puertos (aprobada en 1992), que

<sup>95</sup> Ley 8/88 de 21 de abril de 1988.

<sup>96</sup> Ley 6/88 de 5 de abril de 1988.

preveía el traspaso en un año de las competencias del Tribunal Marítimo Central al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Personal Jurídico de la Defensa dejó de cubrir las vacantes de jueces marítimos<sup>97</sup>. Planteada por el presidente del Tribunal en febrero de 1991 la necesidad de cubrir las vacantes, la Dirección General de Personal contestó en junio que ante la previsible transferencia de competencias «a la Dirección General de la Marina Mercante», hay que reconsiderar las vacantes de los juzgados marítimos con criterios de funcionalidad, de forma que los expedientes puedan tramitarse en su totalidad desde las cabeceras de zona marítima<sup>98</sup>,

A principios de 1992, de los 11 juzgados marítimos, solo disponían de juez el de Barcelona y el de Cartagena. Sirve de muestra para comprender el alcance del problema, el hecho de que el juzgado de Vigo quedó vacante en enero de 1989 por pasar a la situación de «ajeno al servicio activo» su titular, el teniente auditor de la Escala de Complemento Urcelay Alonso que, además de ese destino, desempeñaba el de asesor jurídico de las Comandancias Militares de Marina de Vigo y Villagarcía y de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, sin perjuicio de su destino principal como profesor de la Escuela Naval Militar<sup>99</sup>.

Ante la carencia de jueces marítimos y las escasas probabilidades de que se cubrieran las vacantes de oficiales auditores de las comandancias de Marina, el presidente del Tribunal Marítimo Central propuso al Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) en junio de 1992 la reducción del número de juzgados marítimos a cinco, las zonas marítimas y el Sector Naval de Cataluña<sup>100</sup>. Considerando que «no era el momento para que el Ministerio de Defensa dispusiese una reestructuración orgánica de los juzgados marítimos permanentes, pues es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes el llamado a hacerlo en breve», el AJEMA, al aprobar el informe de su asesor jurídico<sup>101</sup>, decidió afrontar la situación con los medios disponibles, para lo que estableció las siguientes dos directrices: 1. Que «la situación se reglamentase por el propio Tribunal Marítimo Central mediante escritos de régimen interno», y 2. Que «se potenciase

97 *Memoria-resumen de las actividades del Tribunal Marítimo Central del año 1993*, elevada el 18 de enero de 1994.

98 Escrito de DIGENPER de 27 de junio de 1991. «Resulta previsible que, en un futuro próximo, las competencias del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes, así como sus respectivas organizaciones pasen a depender de la Dirección General de la Marina Mercante. La desaparición de la jurisdicción del Tribunal Marítimo Central del ámbito del Ministerio de Defensa plantea, por lo tanto, la necesidad de considerar la provisión de vacantes de los Juzgados Marítimos Permanentes con criterios objetivos, de funcionalidad adecuada y temporal, en relación, además, con la precaria situación de personal del Cuerpo Jurídico Militar de la Defensa. En este sentido y según los datos estadísticos proporcionados por ese Tribunal, la Dirección General de Personal estima que el funcionamiento del servicio, siempre referido a la provisión de vacantes, puede mantenerse adecuadamente con un Juzgado Marítimo Permanente en cada Zona Marítima».

99 Informe de inspección al Juzgado Marítimo de Vigo, 10 de julio de 1992.

100 Escrito del presidente del Tribunal de 8 de junio de 1992 proponiendo la sustitución de la OM 331/76 de 30 de marzo de 1976 (DO Núm. 77), de radicación de los juzgados marítimos permanentes, por una nueva con solo cinco Juzgados.

101 Informe del asesor jurídico de 30 de junio.

al máximo a los juzgados marítimos permanentes de las capitales de las zonas marítimas que, en prórroga o auxilio de jurisdicción, deberían ser capaces de hacer frente al reto que impone el estadio final de la situación actual»<sup>102</sup>.

En consecuencia, el presidente del Tribunal circuló una Instrucción el 18 de noviembre de 1992 que disponía la concentración de las actividades de los juzgados marítimos en las cuatro cabeceras de zona (Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas) y en Barcelona. El Juzgado Marítimo de Barcelona siguió funcionando hasta el cese del asesor jurídico del Sector Naval de Cataluña en 1995, pasando en esa fecha a cubrir sus actividades el juzgado de Cartagena. Esta situación se mantuvo ya de forma permanente, sin más cambios. Los jueces marítimos de las cabeceras de zona actuaban, en prórroga de jurisdicción, como jueces marítimos de todos los juzgados de su antigua zona marítima<sup>103</sup>.

Al principio, todos los juzgados continuaron funcionando en sus sedes, donde permanecían los secretarios. Finalmente, en diciembre de 1993 se trasladaron a las cuatro cabeceras de zona los archivos de los otros siete juzgados<sup>104</sup>, cuyos secretarios dejaron de cubrirse, dado el carácter irreversible que se adivinaba en la falta de cobertura de esos siete jueces marítimos y, con mucho esfuerzo, se consiguió cubrir, en auxilio de jurisdicción, los de Ferrol, Cádiz y Las Palmas. El Juzgado Marítimo de Bilbao mantuvo a su secretario, en este caso una funcionaria de la comandancia de Marina<sup>105</sup>, hasta 1995.

En enero de 1994 estaban cubiertos los juzgados de Barcelona, Cádiz y Canarias, inactivos los de Málaga, Vigo, Valencia, Baleares, Bilbao y Huelva, y cubiertos en auxilio de jurisdicción por las capitanías generales los de Cartagena y Ferrol. Por ello, en octubre, el presidente del TMC, entonces el almirante Martín Ivorra, propuso formalmente al AJEMA, y este al ministro, la reducción por orden ministerial del número de juzgados marítimos, limitándolos a las cabeceras de las zonas marítimas (Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas)<sup>106</sup>, propuesta que no fue atendida.

Los retrasos acumulados fueron importantes, tardándose mucho tiempo en recobrar la normalidad, ya con solo cuatro juzgados activos desde que en 1995 quedara vacante el de Barcelona. En ese momento, viendo que la transferencia a Fomento finalmente no iba a producirse, el presidente del Tribunal, entonces

102 Escrito del AJEMA de 1 de julio de 1992.

103 Las actividades de los Juzgados Marítimos de Valencia y Palma de Mallorca, y después Barcelona, se concentraron en el juzgado de Cartagena, las de los juzgados de Huelva y Málaga en el de Cádiz y las de Bilbao y Vigo en Ferrol.

104 El AJEMA dio su conformidad el 28 de septiembre de 1993 a la propuesta en tal sentido del presidente del TMC de 24 de septiembre de 1993.

105 La normativa vigente para el personal de las Comandancias de Marina de Bilbao y San Sebastián, con relevos cada seis meses, hacía muy complicada la designación de un suboficial como secretario del Juzgado Marítimo de Bilbao.

106 Oficio del presidente del Tribunal al AJEMA de 11 de octubre de 1994. «Propuestas. [...] Legalizar la situación actual con la publicación de Orden Ministerial de reducción de Juzgados Marítimos Permanentes a los de cabecera de los Departamentos».

el almirante Regalado, propuso al AJEMA que los jueces marítimos permanentes que estaban designados con carácter eventual, fueran nombrados con carácter definitivo, lo que se fue haciendo progresivamente.

Sin embargo, los nombramientos de jueces marítimos, comenzaron a realizarse a partir de 1996, en destino compartido con su destino principal en las asesorías jurídicas correspondientes, en lugar de ser destino exclusivo, como había sido hasta entonces.

Como paliativo de tantas penurias, desde finales de los 90 se ha dado una circunstancia muy favorable para la eficacia del sistema, que es la muy larga permanencia de los jueces marítimos. En 2015 la situación era la siguiente: el juez de Cádiz, capitán Francisco Javier Fuerte, es juez marítimo desde 1999; el de Las Palmas, capitán Pedro María Pinto, desde 2002; el de Ferrol, capitán Luis Antonio Insúa desde 2005. El juez marítimo de Cartagena, capitán Carlos Manuel Fernández Ferrer, es el que lleva menos tiempo, desde 2014, pero sustituyó al teniente coronel Luis López Alcázar que ocupó el puesto entre 1996 y 2014.

Sin estas largas permanencias, que proporcionan una inestimable experiencia, sería muy difícil instruir adecuadamente los expedientes, dado que el destino de juez marítimo se comparte con un destino en la correspondiente asesoría jurídica, destino que requiere una gran dedicación, sobre todo en los últimos años en los que también las propias asesorías han visto reducido su personal.

### **Los secretarios de los juzgados marítimos**

En su Instrucción número 3, de 8 de noviembre de 1963, el presidente del Tribunal Marítimo Central estableció que «hasta tanto no se designen con carácter permanente, el nombramiento de Secretario lo hará el Juez con arreglo a las normas del Código de Justicia Militar de entre el personal que, en auxilio de jurisdicción, le designe el Capitán General o Comandante General que corresponda».

Consecuentemente, los jueces marítimos designaban secretario para cada expediente entre el personal disponible, que en algunos casos eran únicamente marineros o personas de insuficiente formación. Ante esta situación y en vista del extraordinario volumen de trabajo con que se encontraron los primeros jueces marítimos, no es sorprendente que desde el primer momento empezaran a solicitar que los secretarios de los juzgados tuvieran carácter permanente y que no se nombraran para cada expediente, como se hacía habitualmente en los expedientes administrativos.

Las peticiones se suceden. En agosto de 1963 el juez de Ferrol, como ya vimos, estimaba precisa la designación de un secretario permanente de plantilla<sup>107</sup>, solicitud que reiteró en septiembre, octubre y

<sup>107</sup> Escrito del juez marítimo de Ferrol al presidente del Tribunal de 20 de agosto de 1963. «Sin perjuicio de lo resuelto por este Tribunal, evacuando consulta telegráfica que al efecto fue formulada, se estima precisa la designación de un Secretario Permanente de plantilla, elegido entre el personal de Oficinas Militares o Auxiliares Administrativos de la Maestranza, con alguna práctica judicial y capacitación en mecanografía, atendida la necesidad procesal de su intervención en los expedientes y con dedicación exclusiva,

diciembre, sin resultado. Al juez marítimo de Cádiz a partir de diciembre de 1963 se le permitió designar sistemáticamente al secretario del juzgado de plenarios del departamento, un sargento primero de Infantería de Marina.

En mayo de 1964 el juzgado de Ferrol disponía de un sargento de Infantería de Marina destinado en el Tercio del Norte que ejercía de secretario con carácter interino<sup>108</sup>. En Cartagena, el capitán general del departamento marítimo designó a un funcionario de Maestranza para prestar sus servicios como secretario del juzgado marítimo permanente<sup>109</sup>.

La situación seguía sin resolverse con carácter general en 1966, por lo que el presidente incluyó la propuesta de designar secretarios permanentes en un informe al ministro de 25 de abril de 1966<sup>110</sup>. El presidente del Tribunal pidió a los jueces marítimos que propusieran personal concreto para su designación cuando se aprobara su propuesta. Los jueces marítimos propusieron a personal diverso, en general auxiliares administrativos de la Maestranza o suboficiales escribientes, aunque también se proponía a un cabo primero de Infantería de Marina y otro artillero, que ya desempeñaban ese destino con carácter provisional. El juez de Canarias proponía a un brigada de Infantería de Marina que llevaba actuando como secretario con carácter provisional desde octubre de 1964. La propuesta no prosperó.

El 14 de noviembre de 1968, el presidente del Tribunal vuelve a pedir la designación de suboficiales escribientes, al menos para cinco de los juzgados<sup>111</sup>. Por fin, en diciembre de 1968, se atiende parcialmente a su petición y el almirante de Personal comunica por carta al presidente del Tribunal su intención

como medio de llegar a alcanzar la formación técnica que le convierta, además de un elemento útil, necesario para la continuación y enlace de las actuaciones en los casos de interinidades, suplencias o ausencias del Juez Marítimo, sin perjuicio de todo lo cual, se solicita su designación provisional de la Superior Autoridad Departamental».

<sup>108</sup> Escrito del juez marítimo de Ferrol de 14 de mayo de 1964. «Actualmente desempeña las funciones de Secretario, con carácter interino, un Sargento de Infantería de Marina que, aun destinado en el tercio del Norte, a petición de este Juzgado, va a ser propuesto por el Sr. Comandante de Marina de esta Ciudad, de acuerdo con la Orden Ministerial número 1688/64 (DO Núm. 85) para su nombramiento como Secretario Permanente». Posteriormente fue nombrado por OM 1688/64 (DO Núm. 86).

<sup>109</sup> Oficio del juez marítimo al presidente del Tribunal Marítimo Central de 7 de julio de 1964. «Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. que por orden del Capitán General de este Departamento, ha pasado a prestar sus servicios como Secretario del Juzgado Marítimo Permanente, el Auxiliar Administrativo de 3ª de Maestranza de la Armada D. José A. Piñana Calderón».

<sup>110</sup> Informe al ministro de 25 de abril de 1966. «También considero indispensable proponer a V.E., que si no a todos los Juzgados, por lo menos a los de Málaga, Cádiz, Vigo, El Ferrol del Caudillo y Canarias y de aceptar V.E. mi propuesta de crear el Juzgado Marítimo Permanente de Huelva, a éste también, se les nombren Secretarios Permanentes, para que adquieran cierta práctica en su trabajo pues de otra manera cada vez que hay un cambio en este personal no consiguen los Jueces terminar los expedientes en el plazo establecido por la Ley. Tal vez sería posible encontrar personal apto y eficaz para estos destinos entre el de la Maestranza Permanente de la Armada, pues por tratarse de expedientes administrativos y no judiciales, no creo haya nada que se oponga al empleo de este personal como Secretarios Permanentes de los Juzgados. Se necesitarían pues 6 Secretarios Permanentes para los Juzgados citados anteriormente».

<sup>111</sup> Los cinco que tramitaban más de 100 expedientes al año: Cádiz, Ferrol, Canarias, Vigo y Málaga.

de crear las vacantes de secretarios de los diez juzgados marítimos<sup>112</sup> y, dada la escasez de suboficiales escribientes, de incluirlas en la «Previsión de Destinos» de la especialidad de Artillería del Cuerpo de Suboficiales<sup>113</sup>. La «previsión», que se publicó en enero de 1969<sup>114</sup>, incluía diez destinos para los juzgados marítimos permanentes, tres de mayores de primera o segunda para los juzgados marítimos de los departamentos marítimos y siete de sargentos primeros o sargentos para los restantes, de los que seis eran para el «Juzgado Militar y Marítimo Permanente» de Bilbao, Málaga, Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca y Las Palmas de Gran Canaria y el séptimo para el Juzgado Marítimo Permanente de Vigo, para el que se preveía otro destino diferente para el juzgado militar. En cumplimiento a dicha previsión, en febrero se nombran ocho suboficiales de Artillería para los juzgados marítimos<sup>115</sup>, un condestable mayor de primera para el juzgado marítimo permanente del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo<sup>116</sup>, un condestable mayor de segunda para el juzgado marítimo permanente del Departamento Marítimo de Cádiz<sup>117</sup>, un subteniente condestable para el Juzgado Militar y Marítimo Permanente de Barcelona<sup>118</sup>, tres sargentos primeros condestables para los Juzgados Militar y Marítimo Permanente de Valencia, Málaga y Palma de Mallorca<sup>119</sup> y dos sargentos condestables para Vigo y Las Palmas<sup>120</sup>. Estos destinos son específicos para los juzgados marítimos sin compartir con otro destino salvo el de secretario del juzgado militar en algunos casos, y para personal en activo.

En septiembre de 1969 se destinó al juzgado de Cartagena a un brigada condestable<sup>121</sup>. El secretario del juzgado de Bilbao quedó sin cubrir, dadas las peculiaridades de las vacantes en la comandancia de Marina, con una permanencia de solo seis meses. Por ello, el secretario del juzgado de Bilbao fue desempe-

112 El juzgado de Huelva aún no estaba creado.

113 La comunicación oficial se efectuó por escrito del almirante jefe de la División de Orgánica del EMA al presidente del Tribunal Marítimo Central de 21 de diciembre de 1968. «En relación con lo interesado en el escrito citado en la “referencia”, tengo el honor de manifestar a V.E. que, ante la actual escasez de Suboficiales Escribientes, no es posible asignar personal de esta Especialidad para dicho cometido en los Juzgados Marítimos Permanentes. No obstante, estas necesidades de Secretarios para todos los Juzgados Marítimos Permanentes han sido tenidas en cuenta en la Previsión de Destinos de la Especialidad de Artillería del Cuerpo de Suboficiales, próxima a publicarse».

114 Orden Ministerial núm. 254/69 de 17 de enero de 1969 (DO Núm. 16). Previsión de Destinos de la Especialidad de Artillería del Cuerpo de Suboficiales. Sustituye a la Previsión de Destinos aprobada por OM 2902/63 de 26 de junio de 1963.

115 Orden Ministerial Núm. 752/69 de 12 de febrero de 1969 (DO Núm. 38).

116 Jesús Paz Pena.

117 Juan Fernández Macías.

118 Manuel Rey Millán.

119 Francisco Contri Gaya, Eduardo Martín Fernández y Alfonso Feliz García, respectivamente.

120 Oswaldo París Rodríguez para el Juzgado Marítimo Permanente de Vigo y Mario Pascasio Cruz para el Juzgado Militar y Marítimo Permanente de Las Palmas de Gran Canaria.

121 Mariano Fajardo Molina, nombrado por Resolución 361/69 (DO Núm. 20).



ñado por personal de la comandancia, muy cambiante, incluyendo algunos de marinería y, más adelante, por una funcionaria que desempeñó el destino desde 1987<sup>122</sup>.

Los secretarios comienzan a ser piezas vitales de los juzgados y en muchos casos, como hemos visto, el mismo suboficial atendía al juzgado militar y al juzgado marítimo, por lo que el 27 de enero de 1977 el presidente del Tribunal Marítimo Central propuso la creación de una especialidad de suboficiales de «auxiliar de los servicios de justicia». Como resultado de esta propuesta, en mayo de 1977 se creó la aptitud de «secretario de juzgados»<sup>123</sup> «para auxiliar en sus misiones a los jueces en las cuatro zonas marítimas, jurisdicción central, Flota y jueces marítimos permanentes». Esta aptitud existió hasta 1989, habiéndose reiterado en numerosas ocasiones la conveniencia de recuperarla, sin que nunca se atendiera la petición.

La ley de puertos y la consiguiente reducción de personal en las comandancias navales, también afectó a los secretarios, algunos de los cuales quedaron vacantes.

Las dificultades para cubrir los destinos de secretario, movieron en 2004 al presidente del Tribunal, entonces el almirante Rapallo Comendador, a proponer<sup>124</sup> que las vacantes de secretarios de los juzgados marítimos se incluyeran en las plantillas orgánicas de la Armada y se publicaran para suboficiales de la especialidad de administración en activo o, alternativamente, asignar para estos puestos a personal civil administrativo, funcionario o laboral. Como consecuencia, en 2007 se modificó la plantilla atendiendo a estos requerimientos.

Una larga permanencia en el destino de secretario es tan importante como la que se citó de los jueces marítimos. En este sentido las vacantes de secretario producidas a partir de 2013 se publicaron con una permanencia mínima de 6 años, lo que se pretende continuar en el futuro<sup>125</sup>.

### Otro personal del Tribunal Marítimo Central

El 4 de junio de 1963, el vicealmirante Benito solicita al ministro la asignación de un «ayudante secretario»<sup>126</sup>, puesto para el que propone al capitán de Intervención de la Armada Luis Manzano Vereá.

122 La oficial primero administrativo María Jesús Nuche García.

123 OM 665/77 de 31 de mayo (DO Núm. 127), modificada posteriormente por la OM 993 de 11 de diciembre de 1979 (DO Núm. 290).

124 Oficio de 9 de junio de 2004.

125 En julio de 2013 se destinó como secretario del juzgado de Cádiz al Subte. ADS Andrés Posada por un periodo máximo de 6 años. En abril de 2014, secretario del Juzgado Marítimo Permanente de Cartagena al Subte. ELS Félix Alonso por un periodo máximo de 6 años y mínimo de 2, y en junio de 2014 secretario del Juzgado Marítimo Permanente de Ferrol al Subte. MNS José Antonio Perera por un periodo máximo de 7 años y mínimo de 4. En el juzgado de Canarias actúa como secretario la funcionaria de la asesoría jurídica Elisa Sánchez Martín, desde el año 2003.

126 «Nombrado Presidente del Tribunal Marítimo Central, y en plena organización de este Tribunal, considero necesario en este destino se me asigne un Ayudante Secretario, por lo que tengo el honor de proponer a V.S. si lo tiene a bien, me nombre como Ayudante personal al Capitán de Intervención de la Armada, Don José Luis Manzano Vereá».

El 14 de junio de 1963, expuso al ministro sus necesidades de instalaciones y personal. En concreto propuso la asignación de un jefe u oficial de Intendencia, y como personal subalterno un portero de la Maestranza de la Armada, tres ordenanzas, que sean «marineros o soldados de Infantería de Marina que sepan leer y escribir», dos mecanógrafos y un suboficial del Cuerpo de Oficinas de la Armada.

El ministro aceptó la propuesta, que se concretó por el vicealmirante Benito el 28 de septiembre, proponiendo al teniente coronel de Intendencia Luis Dorda Morgado, sin cesar en su destino del Consejo Supremo de Justicia Militar, a la auxiliar administrativo de 2ª de la Maestranza Emma Gutiérrez de la Cámara y al portero José Magadán Villarmide, ambos en destino compartido con el Tribunal Superior de Presas Marítimas, además de un suboficial de Oficinas y cinco marineros (dos mecanógrafos y tres ordenanzas).

Todas las propuestas de nombramientos fueron aceptadas y en junio se designó ayudante personal del vicealmirante Benito al capitán de Intervención José Luis Manzano. El 16 de octubre se destinó en destino compartido a Emma Gutiérrez de la Cámara<sup>127</sup>, y al subteniente escribiente Ramón Lara Gorrecher<sup>128</sup> en destino exclusivo. El 21 de noviembre se nombró comisario tesorero al teniente coronel Dorda, también en destino compartido<sup>129</sup>

En junio de 1964, a la entrada en vigor de la ley, el Tribunal estaba constituido por el presidente, el secretario relator, el ayudante del presidente, un vocal de la Armada (capitán de navío), un vocal de la Marina Mercante (capitán de fragata), un vocal del Ejército del Aire (coronel), dos vocales auditores de la Armada (coroneles), un vocal auditor del Ejército del Aire (coronel), un comisario tesorero (teniente coronel) y el personal subalterno, constituido por un subteniente escribiente, una auxiliar administrativo y un mozo de oficio<sup>130</sup>, a los que habría que añadir otro personal destinado en el Cuartel General de la Armada y asignado al Tribunal, en concreto dos marineros mecanógrafos, tres ordenanzas y un portero.

Este personal se fue reduciendo rápidamente. En febrero de 1971, tras el cese de la funcionaria en diciembre de 1968 y de un cabo primero escribiente en febrero de 1970, solo quedaban en el Tribunal en destino exclusivo el presidente, el secretario relator, el ayudante y el suboficial escribiente.

Finalmente, en 1976 dejó de asignarse ayudante, y el Tribunal quedó únicamente con el presidente, el secretario relator y el suboficial.

127 OMC 1260 de 16 de octubre de 1963.

128 OM 4451/63 (D) de 19 de octubre (DO Núm. 241).

129 OMC 1435 de 21 de noviembre de 1963.

130 OM Comunicada Núm. 743 de 11 de junio de 1964.

Durante algunos años se continuó asignando al Tribunal algún personal escribiente destinado en el Ministerio de Marina, dependiendo de las posibilidades de cada momento. Así, en septiembre de 1974 prestaban servicio en el Tribunal, además del personal de plantilla, un cabo primero escribiente y un marinero mecanógrafo, ambos pertenecientes a la Ayudantía Mayor del Ministerio.

En febrero del año 2007, por falta de disponibilidad de suboficiales, se nombró para la oficina del Tribunal a un suboficial, destinado en Ferrol, en comisión de servicio durante dos meses, hasta que en marzo se autorizó el movimiento interno dentro del Cuartel General de la Armada de la funcionaria Lydia Vallarino Lizaur, que pasó a trabajar en el Tribunal y fue sustituida en 2009 por el funcionario Francisco Javier Ruiz Pascual, también mediante movimiento interno en el Cuartel General de la Armada, situación que se mantuvo sin más cambios.

## Las plantillas

La necesidad de una plantilla aprobada se hizo patente en 1968, cuando no se publicó ningún destino de funcionarios civiles de la Armada para el Tribunal Marítimo Central<sup>131</sup> y se obligó a todos los funcionarios a solicitar vacantes de la «Provisión de Destinos» publicada. En el Tribunal estaban destinados un brigada escribiente y una funcionaria, a la que afectaba la disposición. Planteado el problema por el presidente del Tribunal, el Departamento de Personal de la Armada contestó que las plantillas de funcionarios estaban muy ajustadas y que la vacante de la funcionaria sería cubierta por un suboficial o cabo primero escribiente. En diciembre cesó la funcionaria sin ser sustituida por nadie<sup>132</sup>.

El mismo mes de diciembre de 1968 se fija la plantilla de suboficiales del Tribunal en un subteniente o brigada escribiente<sup>133</sup>.

En 1979 se aprobó finalmente una plantilla completa del Tribunal, que quedaba constituido por un almirante presidente, un capitán de navío vocal, dos coroneles auditores vocales, un teniente coronel auditor secretario relator, un subteniente escribiente para la secretaría y un sargento escribiente para la oficina<sup>134</sup>, que estuvo vigente hasta 2003, año en que se aprobó una plantilla experimental de un almirante en situación de reserva como presidente y un subteniente de la especialidad de administración en activo para

131 La OM 4615/68 (DO Núm. 236) publica los puestos de trabajo vacantes en los Cuerpos Generales de Funcionarios Civiles de la Armada y dispone que el personal que no ocupe puesto de trabajo de los incluidos en la Provisión de Destinos aprobada por la OM 4564/68 (DO Núm. 234), tendrá obligatoriamente que solicitar alguna de las vacantes publicadas.

132 Por OM Núm. 5378/68 (D) de 26 de noviembre de 1968, cesa en el Tribunal Marítimo Central y pasa destinada al Servicio de Normalización del Estado Mayor de la Armada la funcionaria D<sup>a</sup>. Emma Gutiérrez de la Cámara.

133 OM Núm. 5683/68, de 13 de diciembre de 1968 (DO Núm. 287).

134 Resolución Comunicada del almirante director de Reclutamiento y Dotaciones Núm. 002/79 de 8 de enero de 1979.

la secretaría, que habría de durar un año<sup>135</sup>, «pasado el cual y si lo considera oportuno<sup>136</sup>, proponga las modificaciones o sugerencias que estime necesarias».

Sin embargo, la plantilla no se modificó hasta 2007, en que se aprobó la plantilla definitiva por Resolución Comunicada 636/80012/07 del almirante director de Personal, de 7 de marzo de 2007. Esta contempla un almirante de la Escala Superior de Oficiales del Cuerpo General en situación de reserva como presidente, un capitán de navío o coronel de cualquier cuerpo de la escala superior de oficiales en situación de reserva como secretario relator y cinco brigadas o subtenientes de cualquier especialidad en activo o reserva, uno en el Tribunal y los otros cuatro, uno en cada uno de los cuatro juzgados marítimos activos, como secretarios de los mismos. Esta plantilla no ha vuelto a modificarse<sup>137</sup>.

Llama la atención que en la plantilla figure que puede ser secretario relator un capitán de navío o coronel que no sea del Cuerpo Jurídico, lo que, afortunadamente, no ha ocurrido nunca.

## Los expedientes

El primer expediente abierto, el 1/63, se inició el 17 de julio de 1963 por el juzgado de Canarias y corresponde al auxilio prestado por el pesquero *María Romero* al también pesquero *Joaquín y Javiera*.

A la entrada en vigor de la ley, el número de expedientes que se inician es impresionante: 260 solo en el segundo semestre de 1963, 842 en 1964, 865 en 1965, y así sucesivamente. En el «anexo IV» figuran los expedientes incoados anualmente por cada juzgado marítimo. Desde su creación en 1964, los juzgados marítimos han instruido cerca de 20.000 expedientes.

Al principio, la mayoría de los expedientes fueron de remolque y se resolvieron por acuerdo entre las partes o por desistimiento. Solo una pequeña parte se elevó al Tribunal para resolución. De ellos, la mayoría se calificaron como remolque y solo unos pocos fueron declarados salvamento por el Tribunal algún tiempo después, cuando se aprobaron las correspondientes resoluciones. El expediente más antiguo que fue calificado de salvamento es el 28/63, instruido por el juzgado de Málaga y correspondiente al salvamento del pesquero *Piedra del Castillo* por la motonave *Cantón Grande* los días 14 y 15 de agosto de 1963, que fue resuelto por el Tribunal en febrero de 1966. En 1963 hubo otras dos asistencias declaradas salvamento en sendas resoluciones del Tribunal de 1965 y 1966.

<sup>135</sup> Resolución Comunicada del almirante director de Personal Núm. 636/80048/03 de 3 de diciembre de 2003.

<sup>136</sup> El 2º AJEMA y el presidente del Tribunal, que son los destinatarios de la Resolución Comunicada.

<sup>137</sup> La plantilla permitía modificaciones, ya que en el escrito de remisión de la Resolución Comunicada se decía que: «Conforme a lo dispuesto en la instrucción de la “referencia”, se remite la Plantilla Orgánica del “Anexo”, una vez regulada con carácter definitivo por el periodo de dos (2) años, transcurrido el cual podrá proponer las modificaciones que considere oportunas».

En cualquier caso, el número de salvamentos es muy pequeño en relación con el de remolques. Tres en 1963, seis en 1964, cuatro en 1965, y números similares en años sucesivos.

### Pesqueros

Es significativo que en los primeros años la mayoría de las asistencias, tanto remolques como salvamentos, son entre pesqueros<sup>138</sup>. De los cuatro salvamentos de 1965, tres fueron entre pesqueros, incoados por el juzgado de Ferrol<sup>139</sup>. El cuarto, del juzgado de Cartagena, es el salvamento del mercante *Vesper*, de 7.300 toneladas, por el buque hidrógrafo *Juan de la Cosa* y el remolcador *RA-3*, ambos de la Armada.

### Buques de la armada

Esta no es la primera asistencia prestada por buques de la Armada. Ya en 1963, el dragaminas *Segura* remolcó al pesquero *Rosas de Otoño* (en colaboración con el pesquero *Torres Gracia*) y en 1964, el dragaminas *Lerez* al pesquero *Sierra Bermeja*. En 1965, además del salvamento del *Vesper* citado, la Armada realizó dos remolques: el guardapescas *Serviola* al pesquero *Cabieces* y la fragata *Pizarro* y la corbeta *Descubierta* al mercante *Capitán Segarra*, de 2061 toneladas. Incluso hay constancia de asistencias realizadas por buques de guerra extranjeros, como el remolque realizado en 1965 del mercante *Eolo* por los remolcadores *Tenace* y *Pacific*, el primero de ellos de la Marina francesa, o el remolque del *Bahía Geditana* en 1968 por el destructor de la Royal Navy *Diana*.

La Armada continuó auxiliando en la mar a los buques que lo necesitaron, numerosas veces cada año, en algunas ocasiones con asistencias difíciles o importantes. Así, en 1970, siete buques de la Armada, entre ellos el crucero *Canarias*, participaron en la asistencia al petrolero *Polycommander*, incendiado a la entrada de la ría de Vigo, en 1976 la fragata *Andalucía* hizo lo propio en el incendio del petrolero *Urquiola*, varado frente a La Coruña. En 1977, el destructor *Gravina* extinguió un incendio al pesquero *Paco Vázquez*, abarloándose a su costado para atacar inicialmente el fuego y enviando posteriormente a un «trozo de auxilio» a bordo, que lo extinguió por completo.

Permítanme que, de las numerosas asistencias en que he participado personalmente a bordo de diversas unidades de la Armada, recuerde especialmente el auxilio prestado en 1986 al pesquero *Miguel el Cuco*, sin propulsión y con una grave vía de agua, que fue asistido y remolcado a Cádiz en medio de un fuerte temporal por el patrullero *Nautilus*, del que por aquel entonces era segundo comandante. La remuneración, de más de un millón de pesetas, se ingresó en el Tesoro.

<sup>138</sup> De las 260 asistencias realizadas en 1963, 234 fueron entre pesqueros, en otras 15 el remolcador o el remolcado era pesquero, y solo 9 fueron entre buques no pesqueros. Dos expedientes fueron anulados.

<sup>139</sup> Expedientes 515/65, salvamento efectuado por el Regente al *Genoveva II*, 521/65 *Peña Negra* al *Acebal* y 526/65 *San Fernando* al *San Estanislao*.

Las asistencias más simples son muy numerosas. Podemos citar como ejemplos que en 1979 el destructor *Gravina* remolcó al pesquero *Cigala I* y el destructor *Blas de Lezo* al pesquero griego *Altona*. En 1982 el remolcador de la Armada AR 33 remolcó a la motonave *Urona* y el destructor *Lángara* y el remolcador AR 51, junto con el pesquero *Pleamar*, asistieron al también pesquero *Arosa I*. Las asistencias prestadas por patrulleros y remolcadores de la Armada son innumerables.

También han llegado al Tribunal dos expedientes de asistencia prestada a unidades de la Armada por buques civiles. El primero fue un remolque a la fragata *Baleares*. Esta fragata se encontraba participando en la Operación Sharp Guard de bloqueo de la antigua Yugoslavia en el mar Adriático, cuando el día 12 de abril de 1993 tuvo una avería en máquinas y solicitó remolque, que fue proporcionado por el remolcador civil *Vinicio Barreta*, de la empresa italiana Barreta, basado en Brindisi. Se efectuó el remolque, pero, en lugar de solicitar el pago por los medios habituales como contrato de remolque, la empresa armadora presentó un parte de asistencia en abril de 1995 ante el Tribunal Marítimo Central, calificando la asistencia de salvamento. El Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) designó «juez marítimo especial» al juez marítimo permanente de Ferrol, quien instruyó el expediente y lo elevó al Tribunal Marítimo Central, que resolvió en enero de 1996 que la asistencia había sido un remolque en la mar, estableciendo un precio justo de 700.000 pesetas y unos gastos de 750.000. Recurrido en alzada, el AJEMA aumentó la cuantía del precio justo hasta 1.750.000 pesetas en julio de 1996. Presentado recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, esta en sentencia de 15 de noviembre del año 2000 confirmó la resolución del AJEMA, sentencia que, a su vez, fue confirmada por el Tribunal Supremo el 9 de diciembre de 2004. El expediente se archivó en 2005 tras el abono de la remuneración establecida más los intereses correspondientes.



*El Patrullero de Altura Infanta Elena remolca a un pesquero en aguas de Somalia. Fotografía de Armada Española.*

El segundo caso fue el remolque del patrullero *Arnomendi* por el buque factoría arrastrero congelador español *Puente Pereiras IV*. El patrullero se encontraba en operaciones de vigilancia de pesca en las zonas NAFO, cerca de Canadá<sup>140</sup>, en noviembre de 2003, cuando el día 20 tuvo una avería importante en el motor que lo dejó inoperativo. Ante la imposibilidad de repararlo a bordo, solicitó al pesquero *Puente Pereiras IV*, que se encontraba en las proximidades, que lo remolcara al puerto de St. John's. Se efectuó el remolque sin incidencias, con una duración de tres días. Presentado parte de asistencia por la empresa armadora en el juzgado de Vigo, se instruyó el expediente correspondiente, con el número 14/2004. El Tribunal Marítimo Central resolvió en noviembre de 2004 que la asistencia fue un remolque en la mar de los contemplados en la Ley 60/62 y fijó una remuneración total de 83.401 euros, que fueron abonados sin que mediara ningún recurso.

### Aeronaves

La ley prevé el salvamento o auxilio a buques y aeronaves. El caso más conocido de asistencia a una aeronave fue el del carguero español *Alraigo*, que navegaba de Bilbao a Tenerife. Cuando se encontraba a unas 120 millas de la costa de Portugal el día 6 de junio de 1983 ocurrió algo absolutamente insólito. Un avión *Harrier STOVL*<sup>141</sup> británico basado en el portaviones *Illustrious* se quedó sin combustible para regresar al portaviones y, sin ningún preaviso, se dispuso a tomar sobre los contenedores que llevaba el *Alraigo* en cubierta. El avión quedó inclinado con la proa levantada, pero no cayó al agua ni se incendió, ni el piloto sufrió daños.

Las autoridades británicas intentaron que el *Alraigo* se desviara de su ruta y se dirigiera a Gibraltar a entregar el avión a la Royal Navy, pero el armador no aceptó y el *Alraigo* atracó finalmente en Santa Cruz de Tenerife, como estaba previsto. Se inició el correspondiente expediente de salvamento y tras una larga negociación, que duró toda la noche, entre los representantes del armador y de la Royal Navy, dirigida por el juez marítimo, el capitán auditor Ángel Montero, se llegó al acuerdo de someter el caso al arbitraje del Comité del Lloyd's de Londres, sin que llegara a intervenir el Tribunal Marítimo Central<sup>142</sup>.

Pero este caso no es el único en que han intervenido aeronaves. En el año 1973, un helicóptero *Sikorski S-55* de la empresa HELICSA, auxilió al mineralero italiano *Donatella*, abonándose, de común acuerdo,

<sup>140</sup> Tal como figura en la publicación *El sector pesquero en Vigo*, de la autoridad portuaria, «La zona que regula la NAFO (Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental) abarca las aguas del noroeste del océano Atlántico al norte de 35° N. y al oeste de la línea que se extiende desde el norte a 35° N. 42° O. hasta 59° N., de esta posición al oeste a 42° O. y de ahí al norte hasta la costa de Groenlandia y las aguas del golfo de St. Lawrence, estrecho de Davis y la Bahía Baffin al sur de 78° 10' N. siempre fuera de la zona económica exclusiva (200 millas) de cualquier país ribereño».

<sup>141</sup> Siglas en inglés de «Despegue corto y toma vertical».

<sup>142</sup> Un rápido análisis de algunos aspectos jurídicos de la instrucción de este expediente puede verse en LUIS GOÑI, José: «La otra proeza del *Harrier*», periódico *El País*, 16 de junio de 1983.





*El Alraigo a su llegada a Tenerife con un avión Harrier en cubierta, 1983.*  
<https://nauticajonkepa.wordpress.com/2010/09/17/el-alraigo-el-mercante-que-se-convirtio-en-portaaviones/>.

una remuneración de más de 60.000 pesetas. Igualmente, en 2003 el pesquero *Conde de Gondomar* auxilió al ultraligero *Martin Hidro*, que había caído al agua cerca de la playa de Lapamán, y lo remolcó hasta la Escuela Naval de Marín.

También hay casos de auxilio por parte de aeronaves militares extranjeras. En concreto, en julio de 2004 un helicóptero Sea King de las Fuerzas Aéreas de Rescate y Salvamento del Reino Unido auxilió al pesquero español *Mareton* con vía de agua, rescatando a nueve tripulantes y transfiriéndole un operador con una bomba de achique portátil, que consiguió controlar la inundación permitiendo al pesquero navegar por sus propios medios hasta entrar en un puerto francés de Douarnenez.

El coronel auditor Darío Romaní, que fue secretario relator del Tribunal durante catorce años, cita<sup>143</sup> el auxilio a una avioneta de propaganda aérea que fue asistida por una lancha de la Cruz Roja en la playa de Bastiagueiro en La Coruña y el proporcionado a un globo caído en aguas de Barcelona y auxiliado por un pesquero que recogió a los tripulantes y remolcó el globo a puerto.

En los últimos años son frecuentes las asistencias en que participan helicópteros o aviones de Salvamento Marítimo (SASEMAR), Policía Nacional, Comunidades Autónomas, etc.

<sup>143</sup> ROMANÍ MARTÍNEZ, Darío. «Una vida dedicada a los auxilios y salvamentos marítimos». *Suplemento a la Revista General de Marina*, Madrid, noviembre 2012, p. 46.

## Casos insólitos

Además del *Alraigo* y el avión *Harrier*, podemos encontrar otros casos curiosos. Por ejemplo, el del buque de prospecciones petrolíferas *Discoverer Enterprise*, de 69.500 toneladas de peso muerto, que se encontraba en construcción en los Astilleros de Astano en Ferrol. El día 13 de enero de 1998, el fuerte temporal de viento hizo saltar las amarras y el buque fue abatiendo hasta chocar con el puente de As Pías, que conforma el acceso por carretera a Ferrol, causando daños considerables.

Con la subida de la marea, que hubo que esperar debido al calado de 14 metros del buque, fue remolcado de nuevo a su muelle por nueve remolcadores. El Tribunal Marítimo Central declaró que la asistencia fue un remolque y fijó una remuneración de más de 87 millones de pesetas.

También podemos citar el auxilio prestado al velero *Velamar XIV* que, en julio de 1988 y como consecuencia de un fuerte temporal, quedó a la deriva y, tras abandonarlo la tripulación, que llegó a tierra en la embarcación auxiliar, varó entre rocas, de forma que estaba sufriendo importantes daños por los golpes de mar<sup>144</sup>. Dos personas que lo vieron, acudieron al lugar y afirmaron unos cabos al barco, que llevaron hasta un tractor propiedad de uno de ellos. Tirando con el tractor desde tierra, lo sacaron de varada y lo remolcaron hasta dejarlo en la arena de la playa, desde donde fue recogido por representantes de Naviera Velamar S.A. El Tribunal se planteó si la asistencia puede ser prestada por medios diferentes de un buque<sup>145</sup>, resolviendo finalmente que sí, por lo que la asistencia se calificó de salvamento y se determinó una remuneración de cerca de medio millón de pesetas.

En 1988 el buque de carga español *García Lorca*, navegando por el Caribe con rumbo al puerto de Davant, en los Estados Unidos, recogió del agua un drone<sup>146</sup> de los empleados por las Fuerzas Armadas norteamericanas como blanco para ejercicios de tiro antiaéreo. Quiso entregarlo a las autoridades norteamericanas al hacer escala en Nueva Orleans pero, al no acudir nadie a recibirlo, lo llevó a bordo hasta Sagunto, donde dio parte del hallazgo y lo entregó a las autoridades de la Armada. El Tribunal Marítimo Central resolvió el 24 de enero de 1989 que no era competente, dado que el artefacto recogido no podía considerarse aeronave al no estar destinado al transporte de personas o cosas, como exige la definición del Artículo 11 de la Ley de Navegación Aérea<sup>147</sup>.

144 Expediente 31/90 del juzgado de Baleares.

145 Resolución 22/90. «Fundamento primero: [...] es dable afirmar que aún cuando en la inmensa mayoría de los casos un auxilio o salvamento se resuelve mediante una operación de remolque prestada por otro u otros buques, ello no elimina la posibilidad de que en circunstancias de peligro para una embarcación, esta pueda ser auxiliada por otros procedimientos, que podrían consistir en ayudas materiales prestadas desde tierra, bien en forma exclusiva o combinada con otros de distinta índole».

146 Avión teledirigido no tripulado.

147 Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960. «Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsados».

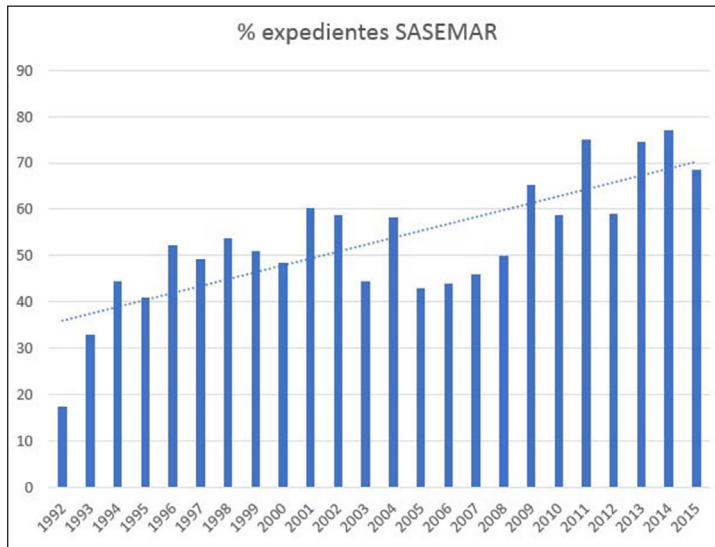
Los incendios de petroleros son siempre muy graves y espectaculares. Hemos citado los casos del *Poly-commander* y el *Urquiola*, a los que habría que sumar el *Mar Egeo* y algunos otros, pero en 1993 se produjo un accidente verdaderamente peligroso que podía haber terminado en una gran catástrofe. El juez marítimo de Cartagena, de aquella el teniente coronel auditor Jesús López Alcázar, lo describe en estos términos<sup>148</sup>: «Otro caso interesante fue el accidente del buque tanque *Robert Maerks*, de bandera danesa, en el puerto de Tarragona. Sobre las 08:45 horas del día 12 de febrero de 1993 el referido mercante colisionó contra las construcciones del pantalán de Repsol provocando la rotura de los circuitos de fluidos del pantalán. Se produjo una explosión y posterior incendio con nuevas explosiones y un derrame de nafta incendiada al mar. Hubo riesgo para los otros buques que estaban operando en ese momento en el lugar. Entre estos buques estaba el *Gaz Coral* cargando butadieno, gas licuado altamente inflamable, así como el *Kapitan Putillin* de bandera rusa, realizando operaciones de descarga de nafta. Diversos remolcadores del puerto separaron a los referidos buques del pantalán mientras que se sofocaban los incendios de la terminal de la refinería. Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central consideraron estos supuestos como de remolque marítimo y fijó unas indemnizaciones que, en vía de recurso administrativo de alzada, el AJEMA elevó considerablemente por entender que se trataba de un salvamento; en concreto estableció para los armadores de los remolcadores 150, 46 y 32 millones de las antiguas pesetas respectivamente. La resolución fue confirmada en vía contencioso administrativa».

### Barcos «asiduos»

En la primera resolución del Tribunal, de 1964, el asistente fue el pesquero *Canero*, que fue el asistido en la segunda. Este buque, entre los años 1963 y 1995 efectuó 11 asistencias y fue asistido tres veces. No es un caso aislado. El *Constante Barreiro* efectuó ocho asistencias entre 1971 y 1974 y fue asistido en otras dos, una en 1964 y otra en 1971. El *Costa Catalana* efectuó 11 asistencias y fue asistido en ocho ocasiones entre 1976 y 1982. El *San Eduardo* efectuó 16 asistencias y fue asistido cuatro veces. El *Navegante Magallanes* 10 asistencias y 7 veces asistido. El *Teresa Simo* 11 asistencias y 13 veces asistido. El *Vamos con Dios* 13 asistencias y 16 veces asistido. El *Felix Villar* 10 y 8. La relación sería interminable.

Sin embargo, a partir de la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) en 1992, sus buques y embarcaciones de salvamento van apareciendo una y otra vez como asistentes de un número cada vez mayor de expedientes, de forma que en 2011 el 75% de los expedientes fueron asistencias proporcionadas por unidades de SASEMAR, llegando en 2014 casi al 77%. La tendencia es ligeramente creciente, de forma que estos porcentajes podrían aumentar aún más en el futuro.

<sup>148</sup> LÓPEZ ALCÁZAR, Luis Jesús. «Competencias de la Armada en los salvamentos, auxilios, hallazgos y extracciones marítimos». *Suplemento a la Revista General de Marina*, noviembre 2002. p. 50.



*Porcentaje de expedientes en los que intervienen unidades de SASEMAR.*

La presencia de unidades de salvamento marítimo en toda la costa<sup>149</sup> y la actividad permanente de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo<sup>150</sup> hace que las asistencias prestadas por otras unidades de servicio público, como la Armada, se haya reducido notablemente. Por otra parte, las importantes me-



*Buques polivalentes de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Fotografía de SASEMAR.*

149 SASEMAR tiene desplegados en la costa 73 buques de salvamento de distinto porte, además de unidades aéreas.

150 19 Centros de Coordinación de Salvamento en la costa y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, en Madrid.

oras de los buques actuales en relación con los de los años 60 y 70, han hecho disminuir drásticamente los buques que han necesitado ser asistidos más de una vez.

Así pues, los únicos «barcos asiduos» que van quedando son los de SASEMAR y, lógicamente, otros remolcadores y buques de salvamento de empresas privadas.

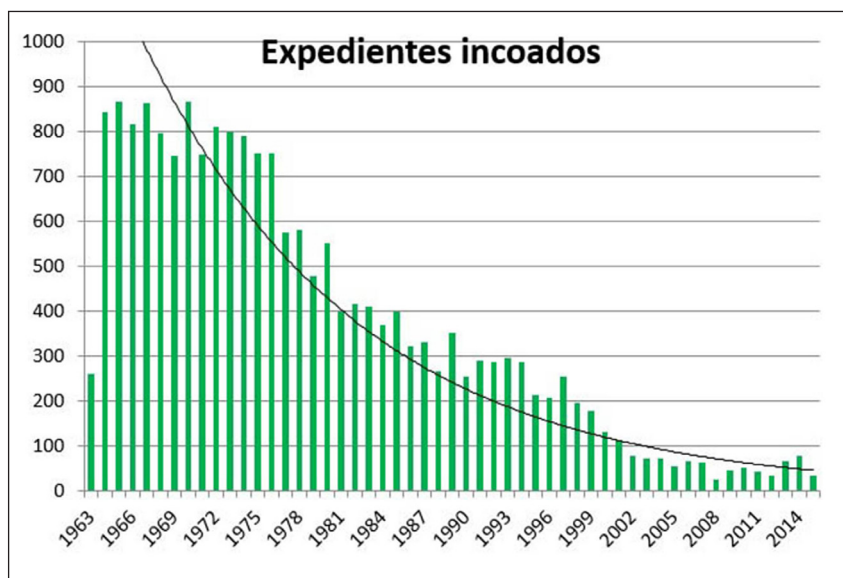
### Número de expedientes

Tras los primeros diez años, en los que se iniciaban unos 800 expedientes cada año, este número comenzó a decrecer, bajando de 500 en los años 80, de 300 en los 90 y de 100 en los 2000.

En los años 2013 y 2014 se produjo un pequeño repunte, que volvió a bajar en 2015. Los valores detallados se encuentran en el «anexo IV».

La importante reducción que se aprecia desde finales de los 70 se debe a causas diversas, entre las que debemos considerar la notable mejora de los buques, los puertos, la señalización, etc. Otro importante factor ha sido la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) por la ley de puertos de 1992.

El repunte del número de expedientes en los últimos años tiene mucho que ver con el incremento del número de embarcaciones de recreo, que han pasado a constituir la mayoría de los buques asistidos. Este incremento es aún más notable si se tiene en cuenta que las asistencias entre pesqueros, que en los primeros años eran la inmensa mayoría, se han reducido drásticamente en la última década.



*Expedientes incoados por todos los Juzgados entre 1963 y 2015.*

## Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central

Los juzgados marítimos comenzaron a trabajar en verano de 1963 pero, al terminar el año, solo habían finalizado los expedientes en los que se había alcanzado un acuerdo rápido entre las partes. No se elevó ningún expediente para resolución del Tribunal hasta febrero de 1964. El día 18 de febrero se reúne el Tribunal por primera vez para resolver un expediente. En concreto, el expediente 80/63, de remolque del pesquero *Canero* por el también pesquero *Ángel Vilar*, instruido por el juez de Vigo.

Era el primer expediente que llegaba al Tribunal, no había aún reglamento y el presidente del Tribunal estaba promulgando Instrucciones para aclarar las dudas que le iban planteando los jueces marítimos. Por ello, no es de extrañar que, en esta primera ocasión, el Tribunal aprobara un acuerdo, al que no se asignó ningún número, devolviendo el expediente al juez para completar la instrucción con una serie de diligencias concretas, que se detallan<sup>151</sup>.

No llegaron más expedientes hasta finales de abril, pero el Tribunal volvió a reunirse el 7 de abril «para resolver sobre la reclamación formulada por el Instituto Social de la Marina que ha sido objeto de estudio por la ponencia designada al efecto»<sup>152</sup>. Se reclamaba la deducción del 5% de los premios para dicho Instituto, que se denegaba expresamente en la Instrucción número 3 del presidente del Tribunal, como luego veremos. Se aprobó el texto de la ponencia, que consideraba adecuado el texto de la citada Instrucción y rebatía uno por uno los argumentos presentados por la Dirección General Técnica del Instituto Social de la Marina acordándose elevarlo al ministro de Marina para su remisión al Instituto Social de la Marina.

El 6 de mayo el Tribunal se reúne para resolver dos expedientes, el 161/64 del juzgado de Barcelona, para el que el Tribunal declara válido el acuerdo suscrito entre las partes, como proponía el juez marítimo, devolviéndoselo para archivo, y el 7/64, del juzgado de Cartagena, que también se devuelve para corregir deficiencias en la instrucción. En la reunión del 1 de junio también se devuelve al juez marítimo de Cádiz el expediente 133/63 para la práctica de diligencias y en la de 10 de junio el Tribunal se declara no competente en el expediente 127/63 por plantear un conflicto entre el armador y la compañía aseguradora, y devuelve 10 expedientes a distintos jueces marítimos para diversas correcciones, como se vuelve a hacer el 17 de junio con un expediente del juzgado de Málaga.

<sup>151</sup> Resolución de 18 de febrero de 1964. «estimándose que al mismo no se han aportado todos los antecedentes de hecho necesarios ni practicadas las pruebas bastantes para poder emitir resolución en cuanto al fondo de la cuestión que se plantea, se acuerda la reposición del citado expediente a la fase de instrucción y devolución al Juez Marítimo Permanente de Vigo, para la práctica de las siguientes diligencias».

<sup>152</sup> Acta de la reunión de 7 de abril de 1964.



Por fin, en la reunión de 1 de julio de 1964, el Tribunal resolvió un caso de remolque, estableciendo el precio justo así como los gastos y perjuicios que debían abonarse. Se trataba del expediente 118/63, de remolque del pesquero *Jesús Vilar* por el pesquero *Canero*. El Tribunal estableció un precio justo de 7.000 pesetas y ninguna cantidad por daños y perjuicios<sup>153</sup>. Quince días después, el Tribunal resolvió el expediente 80/63, el primero que se recibió en el Tribunal y se devolvió al juez marítimo de Vigo para completar la instrucción. Se estableció un precio justo de 9.925,25 pesetas, unos gastos por el exceso de consumo de gasoil de 915 pesetas y unos perjuicios por pérdida de pesca de 20.774,75 pesetas, cantidades que debería pagar el armador del pesquero *Canero* al del *Ángel Vilar*. Como veremos más tarde, también fue el primer expediente que se recurrió ante el Supremo, que confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central.

No hubo nuevas reuniones hasta la de 7 de octubre, en la que el Tribunal declaró decaídos en su derecho a los originadores de 13 expedientes de remolque y se declaró incompetente en otro.

A partir del 4 de noviembre, el Tribunal comienza a reunirse regularmente todos los miércoles. A la reunión de 4 de noviembre asistieron el presidente, el secretario relator y los seis vocales. En las sucesivas, faltaba a veces uno o dos de ellos, lo que no causaba ningún problema de *quorum* para aprobar las resoluciones, dado que se convocaba sistemáticamente a los seis vocales. A partir de finales de los años 80 son frecuentes las reuniones con tres vocales, e incluso con solo dos, siendo algunas veces uno de ellos del Ejército del Aire<sup>154</sup>, lo que demuestra la importancia que tuvieron estos vocales en el trabajo del Tribunal.

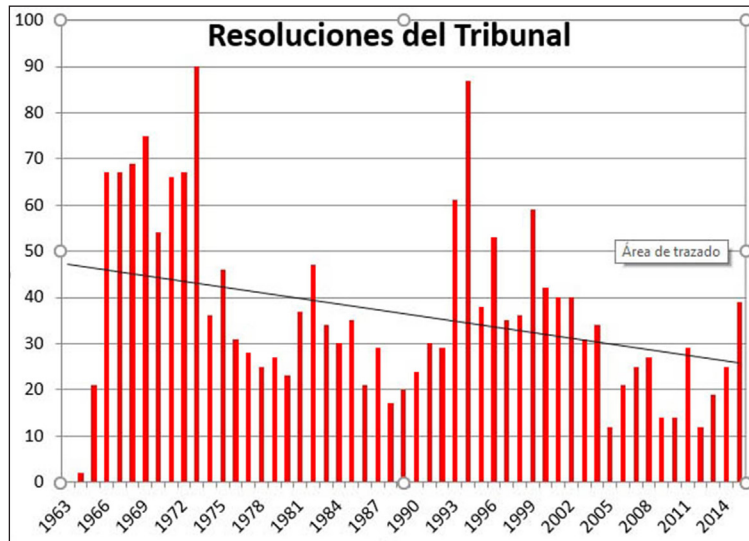
La mayoría de los acuerdos de 1964 fueron de archivo por decaimiento de derechos, de declaración de incompetencia o de devolución para completar la instrucción. El 13 de enero de 1965 el Tribunal resuelve por tercera vez un expediente de remolque, también del juzgado de Vigo estableciendo el precio justo y los gastos. El 28 de abril otros dos, también de Vigo, tres en mayo, uno en junio, uno en julio, dos en octubre, dos en noviembre y a partir de aquí en casi todas las reuniones semanales se establecen remuneraciones por salvamentos o remolques, reduciéndose sensiblemente el número de expedientes devueltos a los jueces marítimos para completar la instrucción.

En 1965 ya se dictaron 21 resoluciones y 67 en 1966. En el «anexo IV» figuran las resoluciones del Tribunal por años, que totalizan cerca de 2.000. Podemos apreciar que el número de resoluciones varía de forma muy notable de unos años a otros, pasando de las 90 resoluciones de 1973 y las 87 de 1994 a las 12 de 2005 y 2012 o las 17 de 1988.

<sup>153</sup> Extrañamente, no figura en el libro de actas del Tribunal esta reunión de 1 de julio.

<sup>154</sup> Por ejemplo, la reunión de 22 de junio de 1988, con solo un auditor de la Armada y el del Ejército del Aire, o la reunión de 4 de junio de 1992, solo con el capitán de navío y el auditor del Ejército del Aire.





Resoluciones del Tribunal entre 1963 y 2015.

No pueden compararse directamente el número anual de expedientes nuevos con el de resoluciones de los mismos años, ya que estas últimas corresponden en su mayoría a expedientes iniciados uno o dos años antes. El número de expedientes incoados da un índice del trabajo de los juzgados marítimos, mientras que el de resoluciones cuantifica el del Tribunal. De todas formas, la ley pretende que se resuelvan las remuneraciones por acuerdo entre las partes y, solo en caso de desacuerdo, se recurra al Tribunal Marítimo Central. La realidad es que este objetivo se ha cumplido muy razonablemente, ya que durante muchos años solo llegaban al Tribunal un 10% o menos de los expedientes, aunque en los últimos diez años este porcentaje subió a un tercio.

En cualquier caso, igual que se observa una reducción continua del número de expedientes incoados cada año hasta estabilizarse en la última década, o incluso crecer, también disminuyen las resoluciones, aunque mucho menos claramente, como puede observarse en el gráfico, observándose un incremento en 2015, por motivos similares a los expuestos al comentar el incremento del número de expedientes incoados. El «anexo IV» incluye datos estadísticos más detallados.

## Salvamentos

En la reunión de 1 de diciembre de 1965 el Tribunal califica por primera vez un expediente como «salvamento». En concreto fueron tres: el del pesquero *Nuestra Señora de la Atalaya* por el pesquero *Nuevo Desengaño*, el del pesquero *Laida* por el pesquero *Rafael* y el del buque de recreo británico *Mary Stewart* por el pesquero *Ubilla*. Quince días después se califica de salvamento la asistencia prestada al pesquero

*Domenech de Varo* por el pesquero *Campello Hermanos*. A partir de esa fecha se califica de salvamento aproximadamente un expediente al mes<sup>155</sup>.

En general, las remuneraciones establecidas por salvamento son mucho mayores que las aprobadas para remolques.

### Auxilios

La ley no distingue entre auxilios y salvamentos, conceptos que en su Artículo 1 considera indistinguibles. Por ello, los primeros años solo existen expedientes de salvamento o de remolque. Sin embargo, en la reunión del Tribunal de 15 de marzo de 1967 se califica por primera vez un expediente como «auxilio», con un significado distinto del de salvamento. Se trata de la asistencia prestada por el remolcador *Finisterre* al yate francés *Cybis*, expediente 411/66 instruido por el juzgado de Ferrol. En la resolución, el Tribunal argumenta que el asistente se limitó a proporcionar orientación técnica y mantener su presencia lo que, a pesar de producir un resultado útil, no puede calificarse de salvamento<sup>156</sup>.

155 17 en 1966 y 14 en 1967.

156 Resolución de 15 de marzo de 1967. «CONSIDERANDO: Que el servicio prestado por el remolcador “Finisterre” constituye una asistencia marítima, revistiendo las características de auxilio, ya que si bien es de apreciar un peligro corrido por el “Cybis” y del que indudablemente fue librado por el “Finisterre”, ello fue realizado por éste sin el empleo de medios materiales propios de

Salvamento de un buque incendiado.  
Fotografía de SASEMAR.





*El Trozo de Auxilio del patrullero Chilreu acude en auxilio del pesquero Pilar Teresa. Fotografía de Armada Española.*

El mismo año volvió el Tribunal a emplear la calificación de auxilio en otras dos asistencias entre pesqueros, también limitadas a acompañamiento y apoyo, pero sin remolcar ni emplear medios materiales de ninguna clase<sup>157</sup>.

Con estos precedentes, el Tribunal empezó a calificar de auxilio aquellas asistencias que, empleando medios materiales y produciendo un resultado útil, no llegan a cumplir la totalidad de los requisitos requeridos para considerarla salvamento, lo que hizo por primera vez en mayo de 1974 en el caso de la asistencia del remolcador *San Roque* al petrolero *Galdácano*<sup>158</sup>.

ninguna clase, sino solamente por su orientación técnico marítima y su sola presencia, con resultado útil para el auxiliado, por lo que dicha calificación se depende de los términos en que se hallan redactados los artículos 1 y 2 tanto de la Ley española 60/62 de 24 de diciembre, como del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1.910, en la significación que le atribuye una continuada interpretación doctrinal y jurisprudencial de la materia».

157 Exp. 667/65, del juzgado de Cádiz, de asistencia del pesquero *Lagares* al pesquero *Chubasco*, resuelto el 7 de junio de 1967 con una remuneración de 83.670 pesetas. «CONSIDERANDO: Que examinadas las diversas circunstancias que en la asistencia concurren, y muy especialmente en las de encontrarse sin mando el buque auxiliado por haber desaparecido en el mar su patrón y el maquinista, ignorancia de la situación en que se encontraba, ya que hubo que localizarlo con la ayuda del gonio y llamadas de radio, y la vía de agua que sufría, el servicio prestado por el “Chubasco” merece la calificación de auxilio comprendido en el artículo 1º de la Ley 60/62». Exp. 141/65, del juzgado de Cádiz, de asistencia del pesquero *Bacoreta* al pesquero *Ángel José*, resuelto el 29 de noviembre con una remuneración de 36.000 pesetas.

«CONSIDERANDO Que dadas las especiales circunstancias que concurren en el servicio prestado por el pesquero “Bacoreta” al de igual clase “Ángel José” y que no se tradujeron en la efectividad de un remolque sino en el simple acompañamiento ante la eventualidad de un peligro inminente de naufragio del último de ellos, lo que no llegó a producirse, el Tribunal Marítimo estima que es procedente en este caso, calificar la asistencia prestada como constitutiva de un auxilio conforme a lo dispuesto en el artículo 2º de la ley reguladora de esta Jurisdicción, y como tal originador del derecho al percibo de una remuneración».

158 Resolución de 7 de mayo de 1974, correspondiente al expediente 83/72 del juzgado de Málaga: «CONSIDERANDO que a los efectos de señalar la calificación legal que merece el servicio prestado por el remolcador “San Roque” al buque-tanque “Galdácano”, este TMC, dadas las circunstancias que concurrieron en el mismo, el estado del tiempo y de la mar, estima que si bien no cabe apreciar la concurrencia de factores que indefectiblemente habrían ocasionado la pérdida del buque asistido de no mediar la intervención del remolcador que se menciona, y que en tal supuesto habrían generado la figura del salvamento, tampoco es dable considerar su intervención como la de un simple remolque de los que define la LAS, pues la situación de hecho en que se encontraba el buque asistido

Tres años después, el 10 de mayo de 1977, el ministro de Marina acepta la calificación de auxilio como un salvamento reducido, o algo de menos entidad que el salvamento pero que no es un remolque por existir situación de peligro, en la resolución del recurso de alzada interpuesto en el caso de un remolque efectuado en condiciones meteorológicas muy duras, calificado como auxilio por el Tribunal Marítimo Central, en el que se solicitaba una retribución mayor que la establecida por dicho Tribunal<sup>159</sup>.

El Tribunal Supremo comenta en abril de 1974 que podría existir una posible distinción entre salvamento y auxilio, aunque no entra en su examen<sup>160</sup>. Posteriormente mantuvo siempre la equivalencia entre ambos conceptos y únicamente se producen distinciones conceptuales entre esta figura del «salvamento o auxilio» y la del remolque, para la que no se exige la existencia de una situación de peligro<sup>161</sup>, postura también defendida por la Audiencia Nacional y el Tribunal Superior de Justicia de Madrid<sup>162</sup>.

Sin embargo, la Audiencia Nacional hace en una ocasión una distinción entre las figuras de asistencia y salvamento, considerando que la primera se encamina a evitar una situación de peligro mientras que el segundo trata de paliar los efectos de un siniestro ya producido<sup>163</sup>.

Merece citarse también que, en sentencia del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1993, se explicita la diferencia entre auxilio y salvamento en unos términos poco habituales<sup>164</sup>, que no se han mantenido en sentencias posteriores ni se han adoptado por otros Tribunales Superiores.

implicaba un riesgo que no puede calificarse como el potencial que conlleva toda navegación; razones por las cuales estima este Tribunal que la calificación legal procedente es la de un auxilio del artículo 1º de la LAS, en relación con el 2º de dicha Ley».

**159** Resolución 586 del MINSIMAR de 10 de mayo de 1977, citada por Luis Fernández Estrada, *op. cit.* p. 147. «Antecedente segundo. Porque aceptada, como expresamente se acepta, la calificación del servicio como “auxilio” no cabe duda que el premio tiene que ser justamente inferior al caso de que el servicio constituyese un salvamento, que constituye la asistencia marítima de máxima importancia o categoría por suponer el libramiento del buque asistido de un peligro serio e inmediato de perderse».

**160** Sentencia del TS de 16 de abril de 1974, correspondiente al expediente 90/67 del juzgado de Vigo de asistencia por el pesquero *La Isla* al carguero *Virgen del Lluch*: «ni ser tampoco pertinente el examinar ahora y en esta Jurisdicción, esencialmente revisora, la posible calificación como auxilio a que la demanda también alude, por tratarse de una cuestión nueva no planteada con anterioridad en la vía administrativa, en la que la discrepancia estuvo limitada a las contrapuestas calificaciones de salvamento y remolque mantenidas por los respectivos interesados, procede desestimar el recurso».

**161** Sentencias del TS de 3 de julio de 1979, 15 de febrero de 1988 y de 30 de octubre de 1996, entre otras.

**162** Sentencia de la Audiencia Nacional de 1 de marzo de 1985 y sentencia del TSJ de Madrid de 30 de enero de 2002, entre otras.

**163** Sentencia de la AN de 10 de junio de 2009, que reproduce el siguiente párrafo de la SAN de 28 de octubre de 1987: «entre la asistencia y el salvamento existen solo diferencias de grado y momento, pues en el primero se procura evitar un siniestro posible mientras que en el salvamento se quieren evitar las consecuencias catastróficas de un siniestro ya producido»

**164** STS de 27 de octubre de 1993. «Fundamento tercero: La asistencia marítima es un concepto jurídico indeterminado, que aparece contemplado en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, en función de las siguientes realidades: Que un buque, con ocasión de la navegación, se encuentre en situación de peligro, bien por las circunstancias del mar (que presupongan un peligro para el buque, cuyo peligro sólo puede ser superado por ayuda de otro), bien porque el buque se encuentre en situación tal que no pueda navegar sin la ayuda de otro. La primera objetiva realidad da origen al concepto “auxilio marítimo”; la segunda objetiva realidad da origen al concepto “salvamento marítimo”. La asistencia y salvamento son expresión de peligro del buque (art. 1º de la Ley 60/1962)».



## Premios

Los premios por salvamentos o remolques son al principio cantidades modestas. Las remuneraciones superiores al millón de pesetas son muy raras. La primera corresponde al expediente 456/64, de remolque por los pesqueros *Rompido* y *Peares* al también pesquero *Aquilino* el 3 de julio de 1964, en el que el Tribunal estableció en 1966 una remuneración de 1,5 millones de pesetas, que el Tribunal Supremo elevó a tres millones en 1970; y el mismo año tenemos el expediente 577/64 del juzgado de Vigo, correspondiente al salvamento del pesquero *Capitán Jorge* por el remolcador *Vulcano* y dos embarcaciones, con una remuneración total de 1,1 millones de pesetas. Ya en 1966 encontramos el expediente 441/66, correspondiente al remolque del buque norteamericano *Flying Spray* por los remolcadores *Jove*, *Arañón* y *Adelantado*, a los que correspondió una remuneración de 2,4 millones de pesetas entre precio justo y gastos, y el expediente 318/66, de remolque efectuado por el pesquero portugués *Fao* y el remolcador español *Vulcano* al pesquero chileno *Pedro de Valdivia*, para la que se aprobó una remuneración de 1,5 millones de pesetas.

Poco a poco van apareciendo premios mayores. Ocho millones en el salvamento del transatlántico *Montserrat* por los remolcadores *Prioriño* y *Finisterre* en enero de 1970<sup>165</sup>. El *Montserrat* había sufrido un incendio en el cuadro eléctrico que lo dejó sin gobierno frente a Cabo Prior. También en 1970, se produjo la varada del petrolero noruego *Polycommander* a la entrada de la ría de Vigo<sup>166</sup>. En el salvamento participaron siete buques de la Armada, tres remolcadores civiles y otros seis buques también civiles, además de aviones T-4 y T-9 del Ejército del Aire. El premio fue de 13.310.000 pesetas y los gastos de 16.072.692,75 pesetas.

El salvamento del *Soledad María*, cargado con mineral de hierro, que fue asistido por once remolcadores tras varar a la entrada de Santurce<sup>167</sup>, se valoró por el Tribunal en 21 millones.

El salvamento de los restos del petrolero *Urquiola*, varado e incendiado a la entrada de La Coruña en mayo de 1976 fue muy complejo. Hubo que apagar el enorme incendio, incluidas varias explosiones, trasegar todo el crudo posible y retirar los restos del casco, además de la terrible marea negra que se produjo en las rías gallegas. El valor de lo salvado, prácticamente el crudo que se pudo sacar del barco, no sumaba más de unos 35 millones y medio de pesetas. Al ser esta cantidad el tope de remuneración, de acuerdo con la ley, el Tribunal estableció como premio el 100% de dicha cantidad, aunque luego la Audiencia Nacional la redujo al 80%.

<sup>165</sup> Expediente 82/70 del juzgado de Ferrol.

<sup>166</sup> Expediente 329/70 de Vigo.

<sup>167</sup> Expediente 28/72 de Bilbao.

En el auxilio del carguero alemán *Otto Leunhardt*, que varó entrando en la ría de Bilbao en junio de 1977 y fue asistido por cinco remolcadores<sup>168</sup>, el Tribunal aprobó una remuneración de casi 53 millones. En 1980, el Tribunal estableció una remuneración de 100 millones por el salvamento del carguero *Sota Aránzazu*, que se dirigía de Ferrol a Sevilla en marzo de 1979 y tuvo una importante vía de agua<sup>169</sup>. Fue asistido por el mercante alemán *Canopus*, el español *Ciudad de Pamplona* y el pesquero, también español, *Cachamuiña*.

Las remuneraciones continuaron aumentando con el paso de los años. En 1981, el transatlántico soviético *Kareliya* tuvo una importante vía de agua al atracar en Arrecife (Lanzarote)<sup>170</sup>. Con la ayuda del remolcador *Anaga*, el Ro-Ro *Volcán de Timanfaya* y los pesqueros *Don Vicente* y *Falan*, llamados y dirigidos por el práctico del puerto, se consiguió varar el barco en una playa inmediata. Allí se pudo resolver provisionalmente la vía de agua y el buque fue remolcado de nuevo al puerto, a través de un contrato privado. El Tribunal calificó la asistencia de auxilio y estableció una remuneración de 133,5 millones de pesetas.

Tenemos que llegar a 1996 para encontrar una remuneración superior, en concreto 172 millones de pesetas, correspondientes al salvamento del bulk carrier chipriota *Nikitas Roussos* por los remolcadores de salvamento marítimo *Punta Salinas* y *Punta Mayor* en agosto de 1994<sup>171</sup>.

Hasta 2002, año de la adopción del euro, la remuneración más elevada fue de 348 millones de pesetas (algo más de 2 millones de euros), que se aprobaron por el auxilio prestado al yate *Constellation* por los remolcadores *VB Cartagena* y *Salvamar Alcor*, este último de SASEMAR.

Ya en euros, tenemos premios importantes desde 2003, año en que se aprobaron dos de más de 400.000 euros<sup>172</sup>. En 2007 se estableció una remuneración de 900.000 euros por el salvamento de la draga *Josef Möbius*<sup>173</sup>, aunque luego fue reducida por el Tribunal Supremo, como luego veremos.

Ha habido otros premios superiores a 250.000 euros<sup>174</sup>, pero el mayor de todos, después del año 2002, ha sido el correspondiente al salvamento del carguero holandés *Abis Calais* que se realizó en enero de 2014 por los remolcadores *SAR Gavia*, de SASEMAR, *Ibaizabal IX* e *Ibaizabal III*<sup>175</sup>. En octubre de 2015 el Tribu-

168 Expediente 267/77 del juzgado de Bilbao.

169 Expediente 102/79 de Vigo.

170 Expediente 195/81 de Canarias.

171 Expediente 206/94 de Las Palmas.

172 Exp. 28/03 de Baleares, 499.639 €.; Exp. 51/02 de Canarias, 469.695 €.

173 Expediente 29/05 de Barcelona.

174 Exp. 14/07 de Bilbao, 292.000 €.; Exp. 9/09 de Bilbao, 257.000 €.; Exp. 24/03 de Bilbao, 315.140 €.; Exp. 9/09 de Ferrol, 257.000 €.

175 Expediente 6/14 de Ferrol.

nal Marítimo Central estableció como premio la cantidad de 1.310.045 euros, aparte de otras cantidades menores en concepto de gastos y de daños y perjuicios.

### Numeración de las resoluciones

En 1980 se aprobaron las *Normas para la Numeración de Disposiciones administrativas*<sup>176</sup>, estableciendo un sistema de tres bloques de números separados por barras. El primer bloque corresponde al código del organismo que promueve la disposición administrativa, correspondiendo a la Armada los números del 400 al 499, el segundo es un número de orden y el tercero el año. Siguiendo dichas normas, el Estado Mayor de la Armada (EMA) estableció los códigos de los distintos organismos de la Armada<sup>177</sup>, correspondiendo al Tribunal Marítimo Central el código 460. Dado que las normas de la orden ministerial citada entraron en vigor el 1 de mayo, la primera resolución del Tribunal Marítimo Central que se numeró por el nuevo procedimiento fue la 460/00001/80, de 6 de mayo de 1980, relativa al remolque prestado por el pesquero *Giráldez* al también pesquero *Pino Ladra*.

En 1985 se aprobaron nuevas *Normas para la Numeración de Disposiciones*<sup>178</sup> y se crearon los Códigos de Identificación de Organismos (CIO), que entraron en vigor el 1 de abril de 1985, con motivo de los importantes cambios orgánicos realizados en las Fuerzas Armadas, correspondiendo de nuevo a la Armada los números 400 al 499. Como consecuencia, se instaura en la Armada el nuevo sistema<sup>179</sup>, y asigna de nuevo al Tribunal Marítimo Central el código 460.

En verano de 1987, debido a nuevos cambios orgánicos en el Ministerio de Defensa, se volvieron a modificar las *Normas citadas*<sup>180</sup>, asignándose a la Armada los códigos del 600 al 699, con vigencia desde el 15 de septiembre. Al Tribunal Marítimo Central se asignó el nuevo código 660<sup>181</sup>, que se sigue empleando hasta ahora. La primera resolución del Tribunal Marítimo Central que se numeró con el nuevo código es la 660/00020/87, de 25 de septiembre de 1987 relativa al remolque prestado por el pesquero *Mar del Con* al también pesquero *María del Mar*.

Con los sucesivos cambios orgánicos, la Armada asignó nuevos códigos en sucesivas Instrucciones<sup>182</sup>. En la de 2009 no se asigna código específico al Tribunal Marítimo Central ni se asigna el código 660

176 OM (DEF) de 24 de marzo de 1980.

177 Instrucción de Organización 001/80.

178 OM 7/1985, de 20 de febrero, por la que se aprueban nuevas Normas para la Numeración de Disposiciones, que deroga la OM de 24 de marzo de 1980.

179 Instrucción de Organización 004/85, de 26 de marzo de 1985, que sustituye a la 001/80.

180 Resolución Núm. 42/1987, de 9 de julio, que modifica la OM 7/1985.

181 Modificación número 1 a la Instrucción 004/85, de 31 de agosto de 1987.

182 Instrucción del AJEMA 129/2004, de 28 de junio, que fue modificada por la Instrucción 92/2005 y, posteriormente, por la Resolución 600/16133/2009.



a ningún organismo, aunque asigna el código 609 a «otros organismos dependientes directamente del AJEMA».

La asignación de número concreto a cada documento de los correspondientes al código 609, al igual que con los otros códigos, se realiza automáticamente al publicarse las disposiciones en el *Boletín Oficial* mediante una aplicación informática<sup>183</sup>. Esto, que parece muy cómodo y razonable, ha impedido al Tribunal el empleo del código 609, ya que el Tribunal numera sus resoluciones y las remite a los jueces marítimos para comunicación a las partes, pero debe esperar a que sea firme para publicarla en el *Boletín Oficial*, lo que a veces tarda debido a los recursos que se plantean. Para evitar dobles numeraciones, el número asignado inicialmente por el Tribunal a sus resoluciones, con el antiguo código 660, se remite al *Boletín Oficial* como parte del texto, no haciendo uso, por tanto, del número que asigna automáticamente la aplicación informática.

### **Publicación en el boletín oficial**

Las resoluciones del Tribunal se comenzaron a publicar íntegramente en el *Diario Oficial de Marina*, tal como establece la ley<sup>184</sup>. En enero de 1985 desapareció el *Diario Oficial de Marina*, ocupando su lugar el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa*<sup>185</sup>. Todo hacía prever que las resoluciones pasaran a publicarse en versión íntegra en el nuevo boletín. Sin embargo no ocurrió así, y no comenzaron a publicarse en el *Boletín Oficial de Defensa* hasta 1986, y, además, solo la parte dispositiva, lo que ya no volvió a modificarse.

Los recursos

Una buena forma de valorar la eficacia del Tribunal Marítimo Central es analizar el número de recursos presentados contra sus resoluciones y el porcentaje de sentencias favorables o desfavorables que hayan resultado.

### **Recursos contra las resoluciones finales del tribunal**

En el «anexo IV» figura una tabla con los recursos presentados contra las resoluciones del Tribunal<sup>186</sup>, que podían recurrirse en alzada ante el ministro de Marina, lo que agotaba la vía administrativa. Desde septiembre de 1977, los recursos de alzada contra las resoluciones del Tribunal se dirigen al Jefe de Estado

183 SIABOD: Aplicación para enviar comunicaciones al BOD para su publicación.

184 Ley 60/1962 «Disposición final tercera. Las resoluciones firmes que se dicten por el Tribunal Marítimo Central o por el Ministro de Marina se publicarán íntegramente en el “Diario Oficial de la Marina” y las dictadas por el Consejo de Ministros serán publicadas en la misma forma en el “Boletín Oficial del Estado”».

185 OM 2/85, de 15 de enero.

186 Los datos corresponden a la situación a 31 de diciembre de 2015.

Mayor de la Armada (AJEMA) en lugar de al ministro, en virtud de la delegación de funciones realizada al crearse el Ministerio de Defensa<sup>187</sup>.

Las resoluciones del ministro de Marina (o del AJEMA) pueden recurrirse por vía contencioso-administrativa.

Antes de 1977 no había Audiencia Nacional ni Tribunales Superiores de Justicia<sup>188</sup>, por lo que los recursos contencioso-administrativos contra las resoluciones del ministro de Marina que habían resuelto los recursos de alzada contra las resoluciones del Tribunal Marítimo Central, se presentaban directamente al Tribunal Supremo.

En 1973 se revisó la ley de 1956 reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa<sup>189</sup> con objeto de descongestionar las salas de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en las que se empezaban a producir demoras indeseables. Para ello, se aumentaron las competencias de las audiencias territoriales para conocer en primera instancia algunos tipos de recursos contencioso-administrativos<sup>190</sup>. El presidente del Tribunal circuló en octubre una Instrucción sobre el envío de expedientes a dichas audiencias<sup>191</sup> y entre los años 1974 y 1975 se plantearon ocho recursos contencioso-administrativos ante distintas audiencias territoriales<sup>192</sup>. Sin embargo, los recursos de los que eran competentes las audiencias territoriales no incluían los correspondientes a las resoluciones del Tribunal Marítimo Central, por

187 OM 1061/1977, de 7 de septiembre, sobre Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

188 La Audiencia Nacional se creó por Real Decreto Ley de 4 de enero de 1977. Los Tribunales Superiores de Justicia, contemplados en la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985, se constituyeron el 23 de mayo de 1989.

189 Ley 10/1973, de 17 de marzo, sobre modificación de la de 27 de diciembre de 1956, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

190 Ley 10/1973. Nuevo Artículo 10 de la ley de jurisdicción: «Uno. Las Salas de lo Contencioso-Administrativo de las Audiencias Territoriales conocerán, en única o primera instancia, según las reglas que se contienen en el artículo noventa y cuatro, de los recursos que se formulen en relación a: [...] b) Los actos y resoluciones dictados por órganos de la Administración Pública, cuya competencia se extienda a todo el territorio nacional, y cuyo nivel orgánico sea inferior a Ministro en materias de personal, propiedades especiales y expropiación forzosa. c) Los actos expresos o presuntos de Ministros, Autoridades y órganos centrales de inferior jerarquía, resolutorios de recursos administrativos, incluido el económico-administrativo, y los que se dicten en el ejercicio de la función fiscalizadora sobre órganos o Entidades cuya competencia no se extienda a todo el territorio nacional, cualquiera que sea la materia a que se refiera y el contenido de la decisión que se dicte. Se exceptúan las resoluciones de los Ministros que reformaren el acto del inferior». Nuevo Artículo 14: «Uno. Las Salas de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo conocerán de los asuntos siguientes: [...] c) De los actos y resoluciones dictados por órganos de la Administración Pública, cuya competencia se extienda a todo el territorio nacional y cuyo nivel orgánico sea inferior a Ministro, en las materias no incluidas en el apartado b) del artículo diez».

191 Circular a los jueces marítimos de 2 de octubre de 1973. «La Ley de la "referencia" dispone que los recursos contencioso-administrativos serán resueltos por las Audiencias Territoriales. En consecuencia, cuando por las Audiencias Territoriales se interesen directamente de los Juzgados Marítimos Permanentes expedientes de asistencias marítimas para la resolución de recursos contencioso-administrativos, se remitirán directamente por los referidos Juzgados a las Audiencias Territoriales que los soliciten, debiendo informarse de ello a este Tribunal para la debida constancia».

192 Cuatro en 1974 y otros cuatro en 1975.

lo que aquellas, en todos los casos, se declararon incompetentes para resolverlos, por corresponder al Tribunal Supremo.

En enero de 1977 se creó la Audiencia Nacional, a la que sí se dan competencias para resolver en primera instancia los recursos contencioso-administrativos en distintos casos, entre ellos los de asistencias marítimas<sup>193</sup>, por lo que su Sala de lo Contencioso empezó a resolver los recursos contra las resoluciones del ministro de Marina<sup>194</sup>.

La primera sentencia de la Audiencia Nacional en temas de salvamento marítimo es de 1979 y corresponde al salvamento del carguero *Soledad María* (expediente 28/72 del juzgado de Bilbao), que varó en las Restingas de San Ignacio cuando procedía a entrar en Santurce cargado con mineral de hierro, y fue reflatado y remolcado a Santurce por doce remolcadores. El Tribunal Marítimo Central estableció premios para los 12 remolcadores, pero el armador del *Soledad María* recurrió a la Audiencia Territorial de Madrid, que se inhibió en favor del Tribunal Supremo. Este resolvió en 1978 que la asistencia se había producido en aguas portuarias, por lo que la competencia era de la jurisdicción ordinaria y no del Tribunal Marítimo Central. Simultáneamente, la compañía aseguradora había presentado recurso ante la Audiencia Nacional, que resolvió en 1979 en los mismos términos que el Tribunal Supremo, citando expresamente su sentencia de 1978, y añadiendo que debían devolverse las cantidades que ya fueron abonadas, lo que se ejecutó seguidamente.

En 1989 se crearon los Tribunales Superiores de Justicia de las comunidades autónomas y, a partir de esa fecha, los recursos se dirigen al Tribunal Superior de Justicia de Madrid si la resolución del AJEMA es favorable al Tribunal Marítimo Central y a la Audiencia Nacional si es desfavorable, de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo<sup>195</sup>. Si los recursos se refieren a actuaciones de los jueces marítimos, se dirigen al Tribunal Superior de Justicia de la comunidad autónoma correspondiente.

Las sentencias de estos Tribunales Superiores y de la Audiencia Nacional pueden recurrirse en casación ante el Tribunal Supremo.

<sup>193</sup> Real Decreto-Ley 1/1977 de 4 de enero por el que se crea la Audiencia Nacional. «Artículo sexto. Uno. La Audiencia Nacional, en el orden judicial contencioso-administrativo, conocerá de los recursos que se formulen en relación con los actos dictados por órganos de la Administración Pública, cuya competencia se extienda a todo el territorio nacional y cuyo nivel orgánico sea inferior al de las Comisiones Delegadas del Gobierno, cualquiera que fuere la materia, excepto los atribuidos a las Salas de lo Contencioso-Administrativo de las Audiencias Territoriales».

<sup>194</sup> Desde septiembre de 1977, el ministro de Defensa delegó en el AJEMA los recursos de alzada contra las resoluciones del Tribunal Marítimo Central.

<sup>195</sup> Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En el «anexo IV» se recogen de forma detallada los recursos presentados ante las distintas instancias y los resultados de los mismos. A la vista de estos datos, lo primero que observamos es que el número de recursos que se han presentado contra las resoluciones del Tribunal es pequeño y que en la gran mayoría de los casos se confirmó la resolución del Tribunal. De hecho, solo se han modificado algo más del 4% de sus resoluciones. Vamos a analizar los datos con más detalle.

De las 1.940 resoluciones dictadas por el Tribunal desde 1963, se recurrieron por vía administrativa ante el ministro (o posteriormente el AJEMA), 463, o sea menos de la cuarta parte. El ministro (o el AJEMA) modificó la resolución del Tribunal en 45 ocasiones y la confirmó en las otras 418.

Las resoluciones<sup>196</sup> recurridas ante la jurisdicción ordinaria (recursos contencioso-administrativos) en más de cincuenta años han sido solo 139<sup>197</sup>. En 100 ocasiones se confirmó la decisión del ministro (o del AJEMA) y en otras 39 se modificó<sup>198</sup>. Las sentencias de la Audiencia Nacional o de los Tribunales Superiores de Justicia han sido modificadas por el Tribunal Supremo, en recurso de casación, únicamente en 3 ocasiones<sup>199</sup>.

Es interesante constatar que de las 84 resoluciones del Tribunal Marítimo Central que han sido modificadas en instancias superiores<sup>200</sup>, más de la mitad (45 en concreto) lo han sido en vía administrativa y solo 39 en vía contenciosa.

Hay expedientes que han sido recurridos por distintas partes una y otra vez, obligando al Tribunal Marítimo Central a dictar sucesivas resoluciones. Entre ellos citaremos dos especialmente complejos.

El primero de ellos es el del buque *Milanos*<sup>201</sup> que en 1975, tras cargar en la estación de carga de mineral de la empresa Fosfatos de Fos Bucraa SA, cerca de El Aaiún, salió a la mar con mal tiempo y práctico a bordo, con la ayuda de un remolcador de la empresa. Durante la maniobra, el viento lo hizo abatir sobre el pantalán, con el que chocó produciendo grandes desperfectos tanto en el propio pantalán como en las cargadoras y otras estructuras metálicas que cayeron sobre el barco con gran peligro para la tripulación,

196 Resoluciones del ministro (o el AJEMA) correspondientes a recursos de alzada planteados contra resoluciones del TMC.

197 64 ante la Audiencia Nacional, 44 ante los Tribunales Superiores de Justicia (casi todas en Madrid y unas pocas en Galicia y Canarias) y 31 ante el Tribunal Supremo (antes de la creación de la Audiencia Nacional).

198 20 por la Audiencia Nacional, 9 por los Tribunales Superiores de Justicia, 7 por el Tribunal Supremo como instancia única y otras 3 por el Tribunal Supremo en casación.

199 Se casaron dos sentencias de la Audiencia Nacional (una en 1978 en la que el TS declaró no competente al TMC en esa asistencia «por ser en aguas portuarias», y otra en 1982 en la que el TS reduce la remuneración) y una del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en 2006, en la que el TS establece que la asistencia no fue auxilio sino remolque.

200 Esto supone el 4,38% del total de resoluciones.

201 Expediente 195/76 del juzgado de Canarias.

tan grande que el capitán ordenó el abandono del buque, cuya dotación se trasladó a tierra en una lancha. Pasado el temporal, se volvió a bordo y se consiguió separar al barco del pantalán y fondearlo en franquía.

El Tribunal resolvió en 1978 el archivo del expediente por considerar que se trató de un incidente portuario, del que no era competente. Distintos asistentes recurrieron en alzada al ministro de Marina que en diciembre de 1978 confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central. Planteado un recurso contencioso-administrativo, en 1982 la Audiencia Nacional lo estimó parcialmente<sup>202</sup>, declarando que «el indicado expediente administrativo deberá ser decidido por el Tribunal Marítimo Central». Planteado recurso de apelación por el abogado del Estado, el Tribunal Supremo confirmó en 1985 la sentencia de la Audiencia Nacional.

Como consecuencia, el Tribunal Marítimo Central dictó nueva resolución en marzo de 1986, calificando la asistencia de salvamento y estableciendo una remuneración de 11,5 millones de pesetas, que fue recurrida en alzada por el armador del *Milanos*. El ministro de Marina confirmó la resolución del Tribunal en junio del mismo año de 1986.

Pero mientras esto ocurría, el mismo armador había recurrido en amparo al Tribunal Constitucional por no haber sido emplazado directa y personalmente por la Audiencia Nacional. Este alto Tribunal estimó el recurso y, como consecuencia, declaró en septiembre de 1987 la nulidad de las sentencias de la Audiencia Nacional de 1982 y del Tribunal Supremo de 1985<sup>203</sup>. Esta anulación dejaba también sin efecto las resoluciones de 1986 del Tribunal Marítimo Central y del ministro, que se amparaban en aquellas, quedando de nuevo vigentes las iniciales de 1978 que, de nuevo, fueron recurridas ante la Audiencia Nacional. Esta, en julio de 1989, volvió a repetir su sentencia de 1982 de que resolviera el Tribunal Marítimo Central. El armador del *Milanos* apeló al Supremo, que en junio de 1991 confirmó la sentencia de la Audiencia Nacional.

Por tercera vez el Tribunal Marítimo Central dictó resolución sobre el expediente en octubre de 1991, calificando la asistencia de salvamento y estableciendo una remuneración total de 23 millones de pesetas.

<sup>202</sup> Sentencia de la AN de 16 de junio de 1982. «El tantas veces aludido pantalán no puede entenderse que tenga la consideración de puerto a los efectos que ahora se examinan, pues si lo que caracteriza a los puertos es el ser zonas de abrigo para la navegación como destacan la Ley de Puertos de 1928 y la Ley de Costas de 1969, el indicado pantalán ningún abrigo ofrece a los buques».

<sup>203</sup> Sentencia 153/1987 del Tribunal Constitucional de 13 de octubre de 1987. Fundamentos jurídicos. «3. Por lo que se refiere ya al fondo de la cuestión controvertida, es doctrina constante de este Tribunal que el art. 24.1 de la Constitución contiene un mandato implícito al legislador –y al intérprete de la misma– encaminado a promover la defensa, en la medida de lo posible, mediante la correspondiente contradicción, lo que obliga a los Jueces y Tribunales a emplazar personalmente a quienes puedan comparecer como demandados, siempre que ello sea factible porque resulten conocidos e identificables a partir de los datos que consten en las actuaciones judiciales o en el expediente administrativo previo; y asimismo viene reiterando que, en tales casos, el simple emplazamiento por edictos, previsto en el art. 64 de la LJCA, resulta insuficiente para garantizar la defensa de quienes poseen legitimación pasiva para comparecer en procesos que inciden directamente en sus derechos o intereses legítimos, de tal suerte que la omisión del emplazamiento directo y personal constituye entonces una vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva reconocido en el mencionado precepto constitucional».

Recurrida de nuevo en alzada por uno de los asistentes para que se actualizara el valor contribuyente del *Milanos*, el ministro confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central, que fue por fin cumplimentada, finalizando el expediente en octubre de 1992, más de 16 años después de que se comenzara la instrucción en marzo de 1976.

Esta extremada duración y el hecho de haber participado en varias ocasiones la Audiencia Nacional, el Tribunal Supremo e incluso el Tribunal Constitucional, es lo que justifica haber descrito con tanta extensión las vicisitudes de este expediente, del que se han omitido las numerosas peticiones de suspensión de ejecución de las sucesivas resoluciones y sentencias, que también fueron resueltas por todos los Tribunales citados, incluido el Constitucional, y que no habrían añadido más que complicaciones innecesarias al ya de por sí farragoso relato.

El segundo expediente que comentaremos es el del buque draga *Josef Möbius*, de 117 metros de eslora y 6000 TRB, que sufrió un incendio del que fue asistido (y remolcado) los días 28 al 30 de julio de 2005 por cinco remolcadores y un equipo de bomberos del puerto de Tarragona. Se personaron los armadores de los cinco remolcadores e, independientemente, las dotaciones de los mismos remolcadores y los bomberos del puerto. La instrucción fue complicada y larga dado el número de partes personadas con intereses diversos. Finalmente, el Tribunal Marítimo Central resolvió en enero de 2007 que uno de los remolcadores había realizado un salvamento y el resto un auxilio marítimo, y estableció las correspondientes indemnizaciones, no asignando remuneración alguna a los bomberos porque, a juicio del Tribunal, no habían proporcionado ningún resultado útil. Recurrida la resolución por casi todas las partes, el AJEMA confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central en 2009. Se plantearon numerosos recursos contencioso-administrativos, que la Audiencia Nacional acumuló en lo posible, dictando cinco sentencias entre enero y junio de 2009<sup>204</sup>.

Tres de ellas desestimaron los recursos (una de las tres se recurrió al Supremo que confirmó la sentencia de la Audiencia Nacional<sup>205</sup>), pero las dos de 28 de enero, la modificaban. En una de ellas se estimaba que la participación de los bomberos del puerto de Tarragona fue útil y, por tanto, acreedora de un premio, y en la segunda se rebajaba el valor del buque salvado de 9 millones de euros a 2,5 millones, por lo que había que recalcular los premios. En cuanto a la primera, fue recurrida al Supremo, que confirmó la sentencia de la Audiencia Nacional en 2010<sup>206</sup>. El Ministerio de Defensa, al enviar la sentencia del Tribunal Supremo al Tribunal Marítimo Central, urgió a este a su ejecución, por lo que se dictó nueva resolución en marzo de 2011, asignando un premio a los bomberos, aunque se hizo considerando como valor de la draga el

204 Dos sentencias el 28 de enero, una el 25 de marzo, otra el 10 de junio y la última el 17 de junio.

205 STS de 18 de octubre de 2011.

206 STS de 13 de diciembre de 2010.



Buque draga Josef Möbius.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Josef\\_Moebius.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Josef_Moebius.jpg).

original de 9 millones, dado que el Tribunal Marítimo Central había solicitado aclaración sobre la sentencia de la Audiencia Nacional que rebajaba esta cantidad, en relación de si sería o no necesario para ello modificar la resolución. La Audiencia Nacional contestó afirmativamente en noviembre mediante un auto, por lo que el Tribunal Marítimo Central suspendió la ejecución de su segunda resolución.

Mientras tanto, este auto de la Audiencia Nacional fue recurrido ante el Supremo, que en 2012 lo casó estableciendo que la Audiencia Nacional debería tratar este asunto como incidente de ejecución<sup>207</sup>. Seguidamente, la Audiencia Nacional, en nuevo auto de 2 de octubre de 2012 estableció que el Tribunal Marítimo Central dictara nueva resolución considerando como valor de la draga 2,5 millones de euros, lo que hizo el Tribunal el 19 de diciembre de 2012. Mientras el juez marítimo procedía a su ejecución, esta tercera resolución fue recurrida en alzada al AJEMA, que respondió en febrero de 2013 que el recurso debería dirigirse a la Audiencia Nacional que era quien había ordenado la revisión de los premios. Hecho así, la Audiencia Nacional desestimó el recurso en abril de 2013, y otro de reposición en julio. Llevado de nuevo al Supremo por una de las partes, esta desistió sin que llegara a dictarse sentencia. Los pagos y la devolución de las garantías se habían ejecutado entre febrero y abril, de forma que en total el expediente

<sup>207</sup> STS de 10 de abril de 2012.



requirió ocho años, tres resoluciones del Tribunal Marítimo Central, cinco sentencias y varios autos de la Audiencia Nacional, y tres sentencias del Tribunal Supremo.

Ha habido, lógicamente, muchas otras complicaciones en la tramitación de recursos contencioso-administrativos, pero hay dos casos que merecen citarse por haberse dictado sentencias contradictorias por distintos Tribunales Superiores del mismo nivel.

El primero es el expediente correspondiente al salvamento del buque de bandera yugoslava *Ploce* por los remolcadores *Ur e Ibaizabal III*<sup>208</sup>. El Tribunal Marítimo Central resolvió que el primero de ellos había realizado un auxilio o salvamento mientras que al segundo asistente no se le concedió remuneración por no haber producido un resultado útil. Recurrida la resolución por varias de las partes, uno de los recursos fue resuelto por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central, pero otro de los recursos se resolvió por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, que anuló la resolución del Tribunal Marítimo Central y estableció que el segundo asistente tenía derecho a premio. Planteado recurso de reposición ante el segundo de los citados Tribunales, este mantuvo su posición y confirmó la nulidad de la resolución del Tribunal Marítimo Central. Esta situación tenía difícil solución, aunque afortunadamente pudo resolverse al alcanzarse un acuerdo entre las partes que incluía un premio al segundo asistente.

El segundo caso se produjo en el expediente correspondiente al auxilio prestado al yate *Constellation* el 3 de abril del año 2000<sup>209</sup>. El Tribunal Marítimo Central dictó resolución en enero de 2001. Varias de las partes recurrieron en alzada ante el AJEMA, que confirmó la resolución del Tribunal. Las mismas partes presentaron sendos recursos ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la suspensión de la resolución del AJEMA hasta que se resolviera un problema planteado sobre el pago de intereses. La Sección 6ª de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Madrid resolvió el 15 de octubre uno de los recursos en el sentido de que sí procedía la suspensión, pero la Sección 8ª de la misma Sala resolvió el 26 de noviembre que no procedía. Presentado un recurso de súplica ante esta última, acordó la suspensión mediante auto de febrero de 2002. Recurrido ante el Supremo, este confirmó la suspensión en enero de 2003, suspensión que estuvo vigente hasta que en enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid resolvió sobre el fondo del asunto confirmando la resolución del AJEMA. Esta sentencia fue confirmada por el Supremo en 2008, aunque nuevos recursos demoraron la ejecución completa hasta octubre de 2012, lo que supone que la tramitación duró doce años, que podían haberse ampliado más, dado que en septiembre de 2012 se presentó un nuevo recurso ante el Tribunal Superior de Justicia de Murcia del que, afortunadamente, desistió el proponente. La remuneración fue superior a

208 Expediente 93/89 del juzgado de Bilbao.

209 Expediente 38/2000 del juzgado de Palma.



los 300 millones de pesetas y durante toda la tramitación se dictaron, además de la resolución del Tribunal Marítimo Central y la del AJEMA, seis autos y una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y dos sentencias del Tribunal Supremo.

### **Recursos contra las resoluciones del tribunal que resuelven en alzada sobre decisiones de los jueces marítimos**

Cuando una de las partes personadas está en desacuerdo con una decisión del juez marítimo durante la instrucción del expediente, puede recurrir en alzada ante el Tribunal Marítimo Central, cuyas resoluciones pueden recurrirse por vía contencioso-administrativa ante la Audiencia Nacional o los Tribunales Superiores de Justicia, lo mismo que sucede con las resoluciones finales que determinan la calificación de la asistencia y la remuneración correspondiente. Igualmente, las sentencias de estos altos Tribunales pueden recurrirse en casación ante el Tribunal Supremo.

A lo largo de los años, estos recursos contra decisiones de los jueces marítimos se han dado con mucha frecuencia, aunque la vía contenciosa ha sido muy poco empleada y el Tribunal Supremo se ha pronunciado en escasas ocasiones<sup>210</sup>.

Deben destacarse, sin embargo, entre los asuntos recurridos, uno de gran importancia que es el de la competencia del Tribunal Marítimo Central y los jueces marítimos, poniendo en cuestión la vigencia de la propia ley de auxilios y salvamentos de 1962<sup>211</sup>, como consecuencia de la promulgación de la Constitución de 1978 y de su desarrollo legislativo, en especial la Ley Orgánica del Poder Judicial, así como de los acuerdos internacionales firmados por España.

Con carácter general, la atribución de competencias en la determinación de las retribuciones por salvamento marítimo a la Administración, y en concreto al Tribunal Marítimo Central, a pesar de tratarse de un asunto de derecho privado, se basa en el interés público en mantener y fomentar el salvamento marítimo, como ya indicó el Consejo de Estado en 1944<sup>212</sup>.

El Tribunal Supremo continuó dictando sentencias relativas a resoluciones del Tribunal Marítimo Central después de la entrada en vigor de la Constitución, de la Ley Orgánica del Poder Judicial y de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, lo que supone que el Tribunal Supremo seguía reconociendo la vigencia de la ley de 1962<sup>213</sup>. Además, en una sentencia de 1991 se refiere expresamente a la ley de

<sup>210</sup> Hay 5 sentencias de la Audiencia Nacional, 16 de los Tribunales Superiores de Justicia (3 de Galicia y el resto de Madrid) y dos del Tribunal Supremo relativas a expedientes de los años 60. El Tribunal Supremo resolvió en casación en dos ocasiones, una en 2003 para declarar competente al Tribunal Superior de Justicia de Galicia para decidir sobre un gasto en el expediente 02/99, del juzgado de Ferrol, y otra en 2006 para confirmar la resolución de la Audiencia Nacional que confirmó la del Tribunal Marítimo Central que ordenó al juez marítimo de Cádiz continuar la tramitación del expediente 157/96 en recurso de alzada contra la diligencia del juez de archivarlo.

<sup>211</sup> Las numerosas resoluciones y sentencias que resuelven la competencia o incompetencia del TMC en casos concretos de asistencias realizadas dentro de aguas portuarias, de remolques en los que existe contrato previo de remolque y otros casos similares, no se discutirán en este trabajo, que se limitará a analizar los recursos que plantean de hecho la vigencia de la propia ley de auxilios y salvamentos de 1962.

<sup>212</sup> CARRERO RAMOS, Justo. «Carácter del Tribunal Marítimo Central y su encuadramiento en la Justicia Administrativa». *Revista de Administración Pública*, Madrid, 1965, pág. 383: «Nos encontramos, pues, ante una materia de derecho mercantil marítimo que se convierte en administrativa por el interés público de mantener la institución humanitaria, pero indemnizable y premiable, del auxilio mutuo en los accidentes de mar. Que es ese predominante interés público del salvamento lo que justifica su atribución a la jurisdicción de Marina lo recalcó el Consejo de Estado en su dictamen sobre el “Castillo de Mombeltrán” en 1944».

<sup>213</sup> STS de 9 de octubre de 2006. Fundamento tercero D): «Como argumento autoritativo –aunque sin valor estrictamente jurisprudencial en el ámbito de este orden jurisdiccional– es, finalmente, de ver cómo las sentencias dictadas por la Sala Tercera de este Tribunal han venido aceptando con posterioridad a la entrada en vigor de la LPMM la competencia del TMC para resolver sobre la determinación de las indemnizaciones privadas en materia de auxilio y salvamento, sin poner en cuestión la cobertura legal de las expresadas competencias, en el bien entendido de que el carácter administrativo del órgano determina, con arreglo a la Ley

1962 como «un singular ordenamiento por virtud del cual una materia de naturaleza privada [...] es sometida a la intervención decisoria de órganos administrativos»<sup>214</sup>.

En 1993 se planteó directamente al Tribunal Marítimo Central la vigencia de la ley de 1962 en un recurso de alzada contra la cuenta general de gastos elaborada por el juez marítimo de Cádiz en el expediente 192/91 correspondiente al auxilio prestado por el remolcador *Polaris* al bulk carrier de bandera chipriota *Kapitan Dimov*. El representante de este último recurrió argumentando que la ley 60/1962 estaba derogada por la Constitución española<sup>215</sup>. El Tribunal Marítimo Central desestimó el recurso en base a una sentencia de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 10 de abril de 1992<sup>216</sup> y un auto del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 9 de abril de 1992<sup>217</sup>. Recurrida esta resolución ante la Audiencia Nacional, esta se declaró incompetente el 27 de octubre de 1993.

Finalmente, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid resolvió el recurso contencioso en septiembre de 1996 reconociendo la constitucionalidad de la Ley 60/1962 y la competencia del Tribunal Marítimo Central<sup>218</sup>.

reguladora de la jurisdicción Contencioso-Administrativa, en aras del respeto al derecho constitucional a la tutela judicial efectiva, la competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa para conocer de las pretensiones deducidas en relación con las resoluciones dictadas (SSTS, [Sala de lo Contencioso-Administrativo] de 18 de octubre de 2005 [ RJ 2005, 8534] y 18 de noviembre de 2003, recurso de casación, núm. 4231/2000 [ RJ 2004, 546] )».

**214** STS 5770/1991 de 28 de octubre de 1991. Fundamento de derecho tercero: «La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, constituye un singular ordenamiento por virtud del cual una materia de naturaleza privada por afectar a cuestiones meramente patrimoniales entre particulares derivada de la remuneración o resarcimiento por operaciones de auxilio a otros bienes patrimoniales es sometida a la intervención decisoria de órganos administrativos sin duda por consecuencia de las especiales circunstancias y riesgos que lleva consigo la navegación y las operaciones de auxilio a los siniestros producidos en ella».

**215** Recurso de alzada de 22 de septiembre de 1992: «el acto administrativo que aquí se recurre [...] ignora la derogación por la Constitución Española de la atribución de jurisdicción, para resolver sobre cuestiones entre Administrados, como lo es la del expediente, que daba la Ley 60/62 a la Administración, a través de los órganos administrativos concretos creados por tal Ley. [...] a virtud de la Disposición derogatoria Tercera, quedaron derogadas, sin precisar previa declaración de anticonstitucionalidad, al ser anteriores a la Constitución, tanto la Ley 60/62 como su Reglamento, en cuanto daban jurisdicción a la Administración, para y a través de unos órganos administrativos, decidir y resolver contenciosos entre Administrados».

**216** Resolución del TMC Núm. 660/00005/93 de 2 de marzo de 1993. «La STSJ de Galicia de 10 de abril de 1992, al recordar que la potestad de la Administración en orden a la ejecución de sus resoluciones, se encuentra en nuestro derecho positivo vigente, legalmente reconocida (arts. 101 y 116 de la Ley de Procedimiento Administrativo; art. 33 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado; art. 122 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa y art. 103 de la Constitución –principio de eficacia– y no puede considerarse que sea contraria a la Constitución (S. del Tribunal Constitucional de 17 de febrero de 1984)».

**217** Misma Resolución. «E igualmente el Auto del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de fecha 9 de abril de 1992, en el que manifiesta, entre otros razonamientos, “que en absoluto la Ley [...] en la materia de que tratamos, cierra el acceso a la tutela judicial efectiva, al ser susceptible la decisión final que se acuerde, de recurso en vía de revisión ante la jurisdicción ordinaria, posibilidad que salva limpiamente las exigencias del derecho a la tutela judicial efectiva”».

**218** Sentencia Núm. 692 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Novena, del TSJ de Madrid, de 12 de septiembre de 1996. Fundamentos de derecho: «Segundo.- La cuestión a resolver en el presente litigio no es otra que la de determinar si la entrada en vigor de la Constitución Española y, especialmente de lo preceptuado en el apartado 3 de su Disposición Derogatoria, llevó consigo la derogación tácita del Título II y los arts. 6, 7, 9 y 16 de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, y, asimismo, del Reglamento para la aplicación de dicha Ley. [...] Tercero.- En contra de lo que la actora afirma, por el hecho de que la Administración decida cuestiones surgidas entre particulares no se puede necesariamente concluir que tal actuación invada la función jurisdiccional. Al contrario, hay

En 1993, se volvió a plantear enalzada al Tribunal Marítimo Central la cuestión de la derogación de la Ley 60/62 por la Constitución, en el expediente 170/93 correspondiente a la asistencia prestada al buque de bandera rusa *Kapitan Putilin* por el remolcador *Drissa*. El Tribunal Marítimo Central desestimó el recurso con los mismos argumentos y cita de las sentencias indicadas en el párrafo anterior, lo que fue confirmado por el AJEMA en 1995 y por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en 2004<sup>219</sup>.

Más adelante ha tenido ocasión de pronunciarse el propio Tribunal Supremo en el expediente de salvamento de la embarcación *Azalea* por la *Alcatraz II*. Llevado el caso al Juzgado de Primera Instancia Núm. 4 de Almería, este dictó sentencia el 15 de enero de 1998 en autos de juicio declarativo de menor cuantía Núm. 255/1996, cuyo fallo indica textualmente «que la intervención del Tribunal Marítimo Central prevista en el art. 16 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 (RCL 1962, 2320) ha quedado fuera de lugar como consecuencia de la previsión que contiene el art. 22.3 en relación con el art. 9 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (RCL 1985, 1578, 2635), que determina la jurisdicción civil como competente para el conocimiento de este tipo de controversias»<sup>220</sup>. Sin embargo, la Audiencia Provincial de Almería revocó dicha sentencia

casos en que la ley, atendiendo al número de personas afectadas, al interés general, sea éste público o privado, a las dificultades de la materia sobre la que resolver, etc. encomienda, a priori, a un órgano administrativo la decisión de la controversia sin que la resolución que al efecto se dicte tenga carácter jurisdiccional pues la misma no es firme sino que puede ser revisada por los órganos jurisdiccionales, como en este momento se lleva a cabo. [...] Tal actuar administrativo no es exclusivo de los casos en que se aplica la Ley 60/62, de 24 de diciembre, pues con el mismo espíritu y finalidad hay que examinar la actuación de la Administración en materia de propiedad intelectual [...] o la denominada Administración laboral [...]. Cuarto.- El Tribunal Supremo viene reconociendo la competencia del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes en múltiples resoluciones de fechas posteriores a la Constitución. Así, cabe citar ad exemplum las sentencias de [...].»

219 Sentencia del TSJ de Madrid de 2 de noviembre de 2004. Fundamento cuarto: «La Ley 60/62, de 24 de diciembre, que regula el régimen de auxilio, salvamento, hallazgos y extracciones marítimas, constituye un singular ordenamiento en virtud del cual una materia de naturaleza privada, por afectar a cuestiones patrimoniales entre particulares derivadas de la remuneración o resarcimiento por operaciones de auxilio a otros bienes patrimoniales, es sometida a la intervención decisoria de órganos administrativos sin duda, por consecuencia de las especiales circunstancias y riesgo que lleva consigo la navegación y operaciones de auxilio a los siniestros producidos en ella. El procedimiento regulado en los artículos 31 y siguientes de la Ley de 24 de diciembre de 1962 reviste carácter administrativo, [...] No obsta, por tanto, a ese carácter, la denominación de Juzgado Marítimo Permanente o Tribunal Marítimo Central [...] y sí por el contrario aparece confirmado al deferir a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa la impugnación a que se refiere el artículo 48 del Decreto de 1.967. Por ello no puede hablarse de vulneración del artículo 117.1 de la Constitución Española toda vez que los Juzgados Marítimos Permanentes y el Tribunal Marítimo Central son órganos de naturaleza administrativa y no jurisdiccional, tanto es así, que sus decisiones son revisables por los órganos jurisdiccionales».

220 Sentencia del juzgado número 4 de Almería: «Primero; Que con carácter previo a desarrollar el fondo de la materia litigiosa debatida en estos autos, se ha de resolver las excepciones alegadas por la parte demandada opuesta a la demanda, en cuanto a la falta de jurisdicción y la falta de legitimación pasiva formuladas. Y así en primer lugar hemos de señalar que no concurre la falta de jurisdicción que se alega por el demandado, ya que la intervención del Tribunal Marítimo Central prevista en el art. 16 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 (RCL 1962, 2320) ha quedado fuera de lugar como consecuencia de la previsión que contiene el art. 22.3 en relación con el art. 9 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (RCL 1985, 1578, 2635), que determina la jurisdicción civil como competente para el conocimiento de este tipo de controversias, sin que por tanto la intervención de dicho Tribunal pueda determinar la falta de competencia de la jurisdicción ordinaria civil, en favor de la jurisdicción Contencioso-Administrativa, lo que consideramos lógico ya que se trata de un debate entre partes civiles sin intervención de ente administrativo alguno, en reclamación de la obligación derivada de salvamento o rescate, hecho que veremos posteriormente. Por ello estimamos competente la jurisdicción ordinaria para el conocimiento y resolución del presente litigio, siendo de desestimarse la excepción formulada».

en abril de 1999, estimando la vigencia de la Ley 60/62 y la competencia del Tribunal Marítimo Central<sup>221</sup>, sustentándose en que una norma con rango de ley atribuye las competencias al Tribunal Marítimo Central<sup>222</sup>. Esta sentencia fue recurrida en casación al Tribunal Supremo en una extensísima exposición en la que se sostiene la incompetencia del Tribunal Marítimo Central dado que la ley de auxilios y salvamentos de 1962 ha quedado sin efecto por diversas razones, entre las que destaca la aprobación de la Ley Orgánica del Poder Judicial que establece que los asuntos a que aquella se refiere son competencia de la jurisdicción ordinaria y la de la ley de puertos, que rebaja el «Título II» de la Ley 60/1962 a la categoría de norma reglamentaria<sup>223</sup>.

La Sala Primera del Tribunal Supremo resolvió en sentencia de 9 de octubre de 2006<sup>224</sup>, que una norma con rango de ley puede atribuir funciones arbitrales a un órgano administrativo en materias de derecho privado si se cumplen determinados requisitos, entre los que se encuentran el de que sus resoluciones sean susceptibles de impugnación ante los tribunales<sup>225</sup>, desmontando uno a uno los argumentos del

221 Sentencia de la Sección Primera de la Audiencia de Almería de 12 de abril de 1999, cuyo fallo dice: «Fallamos: Que con estimación del recurso de apelación deducido contra la sentencia dictada con fecha 15 de enero de 1998 por el Ilmo. Sr. Magistrado-Juez del Juzgado de primera instancia número cuatro de Almería, en los autos de menor cuantía de los que deriva la presente alzada, debemos revocar y revocamos la expresada resolución, dictando otra por la que estimando la excepción de incompetencia de jurisdicción, debemos absolver y absolvemos en la instancia al Banco Vitalicio, SA y a D. Pedro Miguel, por no ser competente la jurisdicción civil para conocer de la reclamación efectuada por D. Lucas, debiendo dirigirse al órgano señalado en el cuerpo de esta resolución [el TMC], todo ello sin hacer expresa declaración respecto de las costas causadas en esta alzada».

222 Sentencia de la Sección Primera de la Audiencia de Almería de 12 de abril de 1999. Fundamento segundo. «La Sala no comparte el razonamiento del juez a quo que se limita a señalar que “la intervención del Tribunal Marítimo Central prevista en el art. 16 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 ha quedado fuera de lugar como consecuencia de la previsión que contiene el art. 22.3 en relación con el art. 9 de la Ley Orgánica del Poder Judicial ( RCL 1985, 1578, 2635)” (fundamento jurídico primero, folio 270 vuelto). Y ello porque la previsión de la LOPJ, está referida a la extensión y límite de la jurisdicción, haciendo referencia a los puntos de conexión según los cuales el fuero lo asumen los tribunales españoles con exclusión de los de terceros países (de ahí que diferencie el precepto entre jurisdicción exclusiva, punto 1; general, punto 2; y residual, punto 3, de dicho artículo 22). Sentado lo anterior, no puede sino concluirse que existiendo una norma con rango de Ley que atribuye la competencia para la fijación de la remuneración en caso de auxilio, salvamento y remolque a un órgano administrativo (el Tribunal Marítimo Central, véanse los arts. 6 y 16 de la Ley 60/1962), es a éste a quien compete el conocimiento del litigio para la fijación de dicha remuneración a falta de acuerdo de las partes, no siendo admisible el argumento del apelado de que la Ley reguladora de la Marina Mercante (Ley 27/1992) rebajó el rango de la norma a simple reglamento en su disposición final segunda (lo que por demás en nada empece a la anterior conclusión)».

223 STS de 9 de octubre de 2006. Fundamento de derecho segundo B): «El motivo se funda, en síntesis, en que: 1) la competencia reconocida al TMC no es compatible con las competencias ejecutivas de las Comunidades Autónomas en materia de salvamentos marítimos; 2) la competencia reconocida al TMC se opone a la desmilitarización del salvamento marítimo que introduce la LPMM; 4) la competencia reconocida al TMC carece de cobertura legal, dada la degradación a rango reglamentario del título II de la LASHM, y las referencias que se contienen en el título I, que mantiene el rango, son incidentales e insuficientes, y lo mismo ocurre con la referencia contenida en la disposición final segunda de la LPMM; 5) el TMC no puede ejercer jurisdicción, dada la exclusividad del poder judicial, y, en caso de tratarse de funciones arbitrales, falta una norma de rango de Ley que las establezca y se contraviene el principio de protección exigido por las normas internacionales en esta materia. C) El motivo debe ser desestimado».

224 Un análisis pormenorizado de esta sentencia se encuentra en MALDONADO RAMOS, Jaime: «De nuevo sobre la pervivencia y competencia del Tribunal Marítimo Central (Comentario a la sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2006)», Revista Jurídica Militar, mayo 2007.

225 Sentencia del TS (Sala Primera) de 9 de octubre de 2006. Fundamento de derecho tercero: «A). La parte recurrente admite que una norma con rango de Ley puede atribuir funciones arbitrales a un órgano administrativo en materias de Derecho privado.



recurso y dejando definitivamente establecida la vigencia de la Ley 60/62 y la competencia del Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes<sup>226</sup>.

No obstante lo anterior, la competencia se ha vuelto a plantear en otras ocasiones, entre las que puede citarse el recurso planteado en el expediente 44/09 de Canarias, relativo al auxilio prestado por los remolcadores *VB Mediterráneo*, *VB Lanzarote* y *VB Balear* al mercante *Hambourg Team* de bandera liberiana el 9 de noviembre de 2009.

La empresa armadora del asistido recurrió en alzada ante el Tribunal Marítimo Central en un extenso escrito que presentaba dos bloques de alegaciones, uno esgrimiendo la incompetencia del juez marítimo en base a la Constitución, la ley de puertos de 1992 y la Ley Orgánica del Poder Judicial de 2003 y otro que planteaba que una instancia administrativa arbitral vulnera los artículos de la Constitución que afirman el derecho a la tutela judicial efectiva y el principio de reserva de jurisdicción.

El Tribunal Marítimo Central desestimó el recurso en base a la jurisprudencia citada en los párrafos anteriores, pero el asistente recurrió esta resolución ante la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Las Palmas. Tras nuevos recursos de alzada, planteando incluso la caducidad del expediente, el Tribunal Marítimo Central resolvió en junio de 2011 que la asistencia constituía un auxilio marítimo y estableció una remuneración de algo más de 200.000 euros. Recurrida esta resolución en alzada ante el AJEMA, este confirmó la resolución del Tribunal Marítimo Central en noviembre de 2011. Finalmente, el Tribunal Superior de Justicia de Las Palmas, en auto de 11 de mayo de 2012, declaró la inadmisibilidad del recurso presentado.

Además de los conflictos de jurisdicción motivados por la entrada en vigor de la Constitución y la Ley Orgánica del Poder Judicial, conviene citar otro derivado de los acuerdos internacionales vigentes. Es

Así es, siempre que concurren determinados requisitos, entre los cuales debe subyacerse el consistente en que la intervención del órgano arbitral esté justificada y no suponga un obstáculo o imponga una dilación desproporcionada para acudir a la jurisdicción, así como que sus resoluciones sean susceptibles de impugnación ante los tribunales. Algunos argumentos en que se funda este motivo parecen estar orientados por el propósito de desvirtuar, en el plano constitucional, la justificación de la intervención del TMC y de los juzgados militares permanentes en materia de auxilio y salvamento marítimo, pero no pueden ser aceptados. Las apreciaciones de la parte recurrente acerca de la insuficiencia de la protección que brindan los expresados tribunales y de su incompatibilidad con los principios del Derecho marítimo internacional tienen carácter genérico y no pueden considerarse suficientemente justificadas».

**226** Fallo de la sentencia del TS (Sala Primera) de 9 de octubre de 2006. «Fallamos: 1º No ha lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal de D. Lucas, contra la sentencia de 12 de abril de 1999, dictada por la Sección Primera de la Audiencia de Almería, en el rollo número 283/98, cuyo fallo dice: "Fallamos: Que con estimación del recurso de apelación deducido contra la sentencia dictada con fecha 15 de enero de 1998 por el Ilmo. Sr. Magistrado-Juez del Juzgado de primera instancia número cuatro de Almería, en los autos de menor cuantía de los que deriva la presente alzada, debemos revocar y revocamos la expresada resolución, dictando otra por la que estimando la excepción de incompetencia de jurisdicción, debemos absolver y absolvemos en la instancia al Banco Vitalicio, SA y a D. Pedro Miguel, por no ser competente la jurisdicción civil para conocer de la reclamación efectuada por D. Lucas, debiendo dirigirse al órgano señalado en el cuerpo de esta resolución, todo ello sin hacer expresa declaración respecto de las costas causadas en esta alzada". 2º Se declara la firmeza de la expresada sentencia».



práctica común la suscripción de contratos de salvamento internacionales, de los que el más común es el conocido como LOF<sup>227</sup>, que especifica que las posibles controversias que surjan en relación con el salvamento se resolverán en la Corte de Arbitrajes de Londres aplicando la ley británica. Se han dado casos en que el buque asistente presenta parte de asistencia ante el juzgado marítimo correspondiente mientras que la parte asistida pretende hacer valer el contrato LOF y que el juez marítimo archive, en consecuencia, el expediente. La solución definitiva a estos casos se encuentra en una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia del año 2002, en la que se reconoce en su fallo la corrección de la actuación del juez marítimo al «dar por finalizadas las actuaciones del expediente de asistencia marítima por haber alcanzado las partes un acuerdo amistoso y sometido a un arbitraje en Londres»<sup>228</sup>.

Merece citarse un último caso que se planteó ante el Tribunal de Conflictos de Jurisdicción en 2003. Se trata del expediente 97/1997 relativo al salvamento del pesquero de bandera francesa *Tevennec* por el de bandera británica *Arosa* los días 3 al 6 de julio de 1997. El Tribunal Marítimo Central archivó el expediente al ser informado de que las partes habían llegado a un acuerdo amistoso el 10 de julio del mismo año. Sin embargo, el acuerdo no se cumplió y la compañía de seguros del *Arosa* presentó la correspondiente demanda en el Juzgado de Primera Instancia Núm. 4 de Vigo solicitando indemnizaciones para el armador y la dotación, lo que se planteó como juicio de menor cuantía. La fiscalía sostuvo la incompetencia del citado juzgado de Vigo, por ser tema de la competencia del Tribunal Marítimo Central en virtud de la Ley 60/1962. El titular del juzgado de Vigo, consecuentemente, archivó el caso. Los demandantes entonces presentaron nuevo escrito ante el Juzgado Marítimo Permanente de Vigo que, reabierto y analizado el expediente, en marzo de 2002, resolvió que de lo actuado se deducía «inequívocamente la no competencia de su jurisdicción para entender la cuestión planteada porque es evidente que no intervino dicho juzgado en el acuerdo de que se trata y por ello se mantiene la providencia de archivo».

Planteado ante el Juzgado Núm. 4 de Vigo conflicto negativo de jurisdicción, se elevaron los anteceden-

227 Lloyd's Open Form.

228 Sentencia del TSJ de Galicia de 16 de octubre de 2012, relativa a la asistencia prestada al buque de bandera turca *Sinan Reis* por el remolcador *Ría de Vigo*, en virtud de un contrato LOF, con la colaboración de los buques de salvamento marítimo *Alonso de Chaves* y *Salvamar Atlántico*. Fundamento jurídico tercero: «La postura de la parte recurrente de interesar la continuación de la tramitación del expediente de asistencia marítima está motivada por el hecho de que según la Legislación española el propietario de la carga no sería responsable de la remuneración exigible a consecuencia de las operaciones de salvamento [...] Por su parte, las autoridades militares consideran que el artículo 51 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, otorga en todo caso preferencia al acuerdo o al arbitraje puesto que su citado artículo 51 obliga al Juez Marítimo Permanente a dar por terminadas las actuaciones, comunicándolo al Tribunal Marítimo Central, si se ha producido conformidad de todas las partes a que se refiere el punto 1 del artículo 36 en todos los puntos derivados de la asistencia, o si convienen en someterse a un arbitraje. Fundamento cuarto: [...] la continuación del expediente carece de sentido, sin que se pueda afirmar que se genera indefensión o se vulnera el derecho a la tutela judicial efectiva desde el momento en que la propia ley española 60/1962 consigna esa atención prioritaria a lo pactado y dado que el Convenio internacional que después se dirá permite aquel pacto determinativo de la sumisión a la ley extranjera en materia de obligaciones contractuales».

tes al Tribunal de Conflictos de Jurisdicción de Madrid. Allí el fiscal informó por escrito de 27 de noviembre de 2002 que resultaba un conflicto de difícil solución porque de los dos pedimentos planteados, uno es competencia del orden civil mientras que el otro lo es del juzgado marítimo<sup>229</sup>. Finalmente, el Tribunal de Conflictos de Jurisdicción falló el 12 de abril de 2003 que el conflicto debía resolverse a favor del Juzgado de Primera Instancia, como competente para conocer del asunto planteado.

### La sede del Tribunal Marítimo Central

Como ya dijimos, el Tribunal Marítimo Central empezó a reunirse en la sede el Tribunal Superior de Presas Marítimas, a la espera de la asignación de un local en la Subsecretaría de la Marina Mercante, hecho que nunca llegó a materializarse. Se intentó sin éxito el alquiler de un local diferente y se barajó la posibilidad de que se incluyera en la nueva sede del Ministerio de Marina en la antigua Casa de la Moneda, traslado que tampoco se produjo.

En noviembre de 1967 se suprimió el Tribunal Superior de Presas Marítimas y hubo que encontrar rápidamente una nueva sede, que finalmente se estableció el 26 de febrero de 1968 en parte de los antiguos locales de la Policlínica Naval del edificio anejo al Ministerio, en el Paseo del Prado número 5. Pero en 1969 comenzó el estudio de la ampliación del edificio del Ministerio a los locales del edificio anejo, donde se había trasladado el Tribunal. En el proyecto se asignaron 100 metros cuadrados al Tribunal en la primera planta del edificio nuevo.

En abril de 1970 el Consejo de Ministros aprobó el derribo de las casas anejas y la construcción del nuevo edificio en su solar, por lo que el Tribunal volvió a trasladarse en junio de 1970, esta vez a un piso alquilado en la Avenida del Mediterráneo 54, por el que se pagaban 6.000 pesetas al mes, que subieron a 7.200 desde octubre de 1971<sup>230</sup>. En octubre de 1973 no se pudo mantener esa sede por necesitar el piso sus propietarios, por lo que el Tribunal alquiló un nuevo local en Clara del Rey 35, pagando de fianza y mes de octubre la cantidad de 19.000 pesetas, a donde se trasladó el 4 de octubre de dicho año y allí continuó

<sup>229</sup> Sentencia del Tribunal de Conflictos de Jurisdicción de 12 de abril de 2003. Antecedente sexto: «El Fiscal informó, por escrito de 27 de noviembre del mismo año 2002, que resultaba “un conflicto de difícil solución, o por mejor decir que admite cualquier solución” coincidiendo, como ocurre, ambos Órganos en contienda en que la demanda inicialmente presentada en el Juzgado Civil contiene un doble pedimento: a) que se declare resuelto el acuerdo concertado sobre la indemnización total por el salvamento y b) que se establezca la indemnización por el salvamento a favor del armador y la tripulación del barco “Arosa”. Por el Ministerio Fiscal se añadía que el apartado a) es competencia del orden civil y el b) corresponde al Juzgado Marítimo. Se mantiene en el escrito que no hay verdadero conflicto, correspondiendo a los demandantes aclarar ante el Juzgado en realidad su verdadera pretensión, es decir si la basan en el incumplimiento del acuerdo amistoso o en el salvamento y auxilio; la aclaración fijará la competencia que en estos momentos no se puede determinar».

<sup>230</sup> Algunos muebles y enseres que provenían del Tribunal de Presas, no se llevaron a la sede alquilada, entre los que se encontraba una *Enciclopedia Universal Europeo-Americana Espasa-Calpe* de 66 Tomos con sus dos estanterías, que se entregaron al Museo Naval en calidad de depósito en enero de 1970.

*Ministerio de Marina, hoy Cuartel General de la Armada, con el "edificio anejo", de menor altura que el principal. Fotografía de Armada Española.*



hasta la finalización de las obras de ampliación del Ministerio. El alquiler mensual de la nueva sede era de 9.500 pesetas mensuales, que subió a 10.849 en abril de 1976 y a 11.348 en mayo de 1977.

Por fin, en septiembre de 1977 finalizaron las obras y se entregó el «edificio nuevo» del Ministerio, con la entrada actual por Juan de Mena 1. El 27 de enero de 1978 el Tribunal se instaló en la primera planta de dicho edificio. Esto supuso un importante respiro para los gastos del Tribunal. El último traslado se produjo en agosto de 1998, cuando, a propuesta del presidente del Tribunal por considerar insuficientes los locales, se le asignaron unos nuevos en la tercera planta del mismo edificio, donde permaneció hasta el final.

El mobiliario de los despachos, oficinas y sala de juntas se fue trasladando de sede en sede, por lo que, al ocupar los locales del edificio nuevo del Ministerio en 1978, no hubo necesidad de solicitar mobiliario para el despacho del presidente y la sala de juntas<sup>231</sup>, proporcionando la ayudantía mayor en concepto de auxilio el mobiliario para el resto de los locales, ya que parte de los enseres habían quedado en la sede

<sup>231</sup> Contestando a un requerimiento de elaboración del cargo de acuerdo con el reglamento de pertrechos vigente, el presidente del Tribunal contestó al almirante jefe de la Jurisdicción Central el 21 de octubre de 1968: «El Tribunal se instaló en el local del Tribunal Superior de Presas Marítimas y al disolverse éste se trasladó al Paseo del Prado núm. 5 a parte de los antiguos locales de la Policlínica; por carecer de muebles se pidió autorización a la Presidencia del Gobierno para conservar en concepto de auxilio algunos de los del Tribunal de Presas y se pidieron prestados a la Ayudantía Mayor de este Ministerio otros. Los Juzgados no tienen ningún mueble propio y funcionan con los que le han facilitado las Capitanías Generales o Comandancias de Marina donde se hallan instalados».



*Cuartel General de la Armada, con el "edificio nuevo", de la misma altura que el principal. Fotografía del autor.*

anterior de Clara del Rey. En 1989 se aprueba el aumento al cargo de una bandera nacional con su asta para el despacho del presidente.

El primer ordenador personal se instaló en el Tribunal en enero de 1988, a los que siguieron dos más en mayo. Los primeros escritos realizados en impresora son de 1989. El proceso de adquisición e instalación de ordenadores personales fue progresivo a lo largo de bastantes años. Hasta 1998 no dispusieron de ordenador los juzgados marítimos.

En 1998 se dejaron de escribir a mano las actas del Tribunal<sup>232</sup> y se inició una base de datos general de todos los expedientes, en la que se incluyeron algunos de los años inmediatamente anteriores. Fueron los años de crecimiento incontrolado de los medios informáticos, que se multiplicaron sin unidad de criterio a partir de multitud de iniciativas de carácter local<sup>233</sup>.

<sup>232</sup> La última anotación en el libro de actas, de 25 de marzo de 1998, dice así: «Se extiende la presente diligencia para hacer constar que a partir del día de la fecha las Actas de las Reuniones de este Tribunal Marítimo Central se realizarán mediante proceso informático.

<sup>233</sup> En el año 2000, en el Ministerio de Defensa se contabilizaron unos 24.000 ordenadores personales integrados en unas 275 redes de área local y más de 450 aplicaciones informáticas distintas, sin interoperabilidad entre los Sistemas de Información de los Ejércitos, lo que daba lugar a duplicación de aplicaciones y sistemas. Datos extraídos de «Diez años del Plan Director de Sistemas de Información y Telecomunicaciones del Ministerio de Defensa: cuaderno de bitácora y nuevas derrotas». IEEE.es, 8 de noviembre de 2011.

La Armada disponía ya de una red de área local cuando se aprobó en 2002 el Plan Director de Sistemas de Información y Telecomunicaciones<sup>234</sup>, cuyo desarrollo progresivo terminó con la concentración de los Sistemas CIS<sup>235</sup> en el Ministerio de Defensa<sup>236</sup>.

### **Encuadramiento orgánico del Tribunal**

El Tribunal Marítimo Central no ha figurado nunca en la estructura orgánica de la Armada.

La Ley 60/1962 que creó el Tribunal, lo hacía depender directamente del Ministerio de Marina. Tras la desaparición de dicho Ministerio en 1977<sup>237</sup>, el Ministro de Defensa aprobó tres órdenes ministeriales, una por Ejército, delegando numerosas competencias de los antiguos ministros militares en los respectivos jefes de Estado Mayor<sup>238</sup>. Entre las delegaciones realizadas al AJEMA figuran «las competencias de la Ley número 60/1962, de 24 de diciembre, sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas»<sup>239</sup>.

La organización del Ministerio de Defensa se definió en la Ley Orgánica de la Defensa Nacional<sup>240</sup> de 1980 y en el Real Decreto 1/1987, de 1 de enero, por el que se determinaba la Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Defensa, que en sus disposiciones transitorias mantenía en vigor las delegaciones otorgadas en tanto no disponga lo contrario el ministro de Defensa<sup>241</sup>, por lo que el AJEMA siguió siendo responsable de los recursos de alzada contra las resoluciones del Tribunal Marítimo Central.

En 1989 se estableció por real decreto la estructura básica de los Ejércitos<sup>242</sup>, y aquí ya no se hace mención alguna a las citadas delegaciones. Igualmente, la orden ministerial de 1991 que definía la estructura orgánica de la Armada<sup>243</sup>, no citaba al Tribunal Marítimo Central.

234 Orden (DEF) 315/2002 de 14 de febrero de 2002.

235 Sistemas de Comunicaciones e Información, en sus siglas en inglés, que son de uso común.

236 En 2002 el Ministerio de Defensa disponía de más de 40.000 ordenadores personales.

237 Real Decreto 1558/77, de 4 de julio.

238 La correspondiente a la Armada es la OM 1061 de 7 de septiembre de 1977 sobre Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del AJEMA.

239 OM 1061/1977: «en tanto no se regule la estructura orgánica del Ministerio de Defensa DISPONGO Artículo primero.- Uno. Delego en el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada la facultad de resolver y decidir en los siguientes asuntos:

e) Asesoría General

- Competencias de la Ley número 60/1962, de 24 de diciembre, sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas».

240 Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar.

241 Real Decreto 1/87, de 1 de enero. Disposiciones transitorias: «Tercera.- Las desconcentraciones y delegaciones otorgadas a las distintas autoridades del Departamento, hasta la publicación del presente Real Decreto, se mantendrán en vigor en tanto no se disponga lo contrario por orden del Ministro de Defensa».

242 Real Decreto 1207/1989, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos.

243 OM 22/1991, de 12 de marzo, que define la estructura orgánica de la Armada.



Ni en la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional, que sustituye a la de 1980 (modificada en 1984), ni en su desarrollo posterior se hace referencia alguna al Tribunal, cuyo encuadramiento orgánico siguió apoyándose en la OM de 1977, sin que esto haya supuesto ningún problema práctico.

En efecto, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante considera al Tribunal Marítimo Central como parte de la Armada<sup>244</sup> y el Tribunal Supremo, los Tribunales Superiores de Justicia y la Audiencia Nacional han venido aceptando sistemáticamente que los recursos de alzada contra resoluciones del Tribunal Marítimo Central se dirijan al Ministerio de Defensa en la persona del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada<sup>245</sup>.

La propia Armada, a pesar de no incluir expresamente al Tribunal Marítimo Central ni a los juzgados marítimos en los documentos que definen su estructura orgánica, ha aprobado sus plantillas, que se han revisado reiteradamente, le ha asignado número orgánico y le ha adjudicado un presupuesto para gastos de vida y funcionamiento.

## Asuntos económicos

### Fondo económico

La primera asignación de «fondo económico» para el Tribunal Marítimo Central se aprueba en diciembre de 1964<sup>246</sup> para el año 1965 y sucesivos, por un importe de 185.000 ptas./año, para atender los gastos tanto del Tribunal como de los juzgados marítimos.

El 10 de marzo de 1965 se constituyó la Junta de Fondo Económico constituida por el presidente, el vocal más antiguo, coronel auditor Gregorio Sanguino; el secretario relator, teniente coronel auditor Felipe Alfín; y el comisario tesorero, teniente coronel Dorda como secretario. Se solicitó un adelanto de 20.000 pesetas, con el que se pagó la carpeta de facturas de febrero que ascendía a 5.261,80 pesetas<sup>247</sup>, y se reintegró al final de marzo, fecha en la que se efectuó la consignación del primer trimestre.

<sup>244</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Disposición transitoria décima. «Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y de Obras Públicas y Transportes en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en el punto seis del artículo 86 de la presente Ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre».

<sup>245</sup> Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) 939/06 de 9 de octubre de 2006. «Tanto el TMC como los juzgados marítimos permanentes fueron, y muy tempranamente, órganos administrativos de la Armada, como hoy lo son del Ministerio de Defensa».

<sup>246</sup> OM 5542/64 (DO Núm. 294).

<sup>247</sup> Los primeros gastos consignados y pagados con el anticipo fueron: «Gastos Estafeta Ministerio mes diciembre 1964, 4,50 pesetas. Gastos Estafeta Ministerio mes enero 1965, 3,00. Artículos oficina, 769,50. Suscripción a la *Revista General de Marina* para 1965, 600,00. Libros y material de oficina, 217,50».

El fondo se dedicaba a cubrir los gastos de oficina, el alquiler y los recibos de teléfono, electricidad, etc., de los locales alquilados que se ocuparon en los años 70, giros a los juzgados para cubrir parte de sus gastos (teléfono, fax, material de oficina, etc.), transporte, impresos para surtir al Tribunal y los juzgados y a la compra de pólizas del Instituto Social de la Marina. El coste de estas últimas se recuperaba con el 5% de los premios, como veremos más adelante.

En 1970 el presupuesto anual se elevó a 212.748 pesetas, y se fue actualizando en los años siguientes para compensar la inflación, siguiendo la evolución de los presupuestos del Estado, llegando en 1987 a 867.300 pesetas.

Año	Consignación «Fondo Económico» ptas.	Año	Consignación «Gastos V y F» ptas./€	Consignación «Material Nacional» ptas./€
1965	185.000	1991	588.000	262.000
1966	185.000	1992	300.000	160.000
1967	185.000	1993	240.000	160.000
1968	185.000	1994	204.000	120.000
1969	185.000	1995	216.000	120.000
1970	212.748	1996	200.000	108.000
1971	212.748	1997	200.000	92.000
1972	234.384	1998	200.000	92.000
1973	234.384	1999	204.000	92.000
1974	234.384	2000	204.000	92.000
1975	199.116	2001	204.000	92.000
1976	199.116	2002	1.226,06 € *	552,93 € *
1977	230.100	2003	1.200	552,93
1978	230.100	2004	1.320	600
1979	278.772	2005	1.380	450
1980	320.592	2006	1.000	400
1981	384.976	2007	1.000	400
1982	486.748	2008	1.000	400
1983	557.548	2009	1.000	400
1984	613.304	2010	1.000	400
1985	654.900	2011	1.000	400
1986	693.840	2012	300	400
1987	867.300	2013	300	400
1988	938.427	2014	200	400
1989	882.123	2015	200	400
1990	884.000			

\* 1.226,06 € son 204.000 pesetas.

552,93 € son 92.000 pesetas.



En diciembre de 1986 se promulgaron unas Normas Provisionales para la Gestión de los Fondos Económicos, hasta la redacción del nuevo reglamento de dicho fondo, que reducían el número de unidades con consignación anual propia de fondo económico<sup>248</sup>, suprimía desde 1 de enero de 1987 las Juntas de Fondo Económico y creaba unas nuevas más simples. En consecuencia, en marzo de 1988 se celebra la última reunión de la Junta de Fondo Económico del Tribunal, y se crea una nueva «Junta administrativa» constituida únicamente por el presidente, entonces el almirante Vigón y el comisario tesorero, teniente coronel de intendencia Albarracín. En el acta de la reunión de abril, se adaptaron las anotaciones hechas entre enero y marzo a las nuevas normas, quedando la cuenta en rojo hasta junio, en que se recibe la primera consignación del año.

A partir de esa fecha se proporcionó a los buques y organismos un «fondo de maniobra» en la cuantía de un cuarto (un trimestre) de la consignación anual de fondo económico, en concepto de «anticipo de caja fija» para anticipo de gastos y adquisición de «suministros menores», que se reintegraban con posterioridad, una vez conformados por el Servicio de Contabilidad.

La normativa definitiva, que se aprobó en enero de 1988<sup>249</sup>, se completó con la promulgación de las cuantías de las consignaciones para «gastos de vida y funcionamiento» para 1988<sup>250</sup>, correspondiendo al Tribunal 938.427 pesetas.

A partir de entonces, las consignaciones para gastos no solo no se incrementaron con la subida del coste de la vida, sino que fueron reduciéndose progresivamente, llegando a quedar a partir de 2006 por debajo de la consignación inicial de 1965, en pesetas corrientes.

En 1990 se prorrogaron los presupuestos de 1989 que, a lo largo del año, sufrieron varias modificaciones, quedando finalmente la consignación del Tribunal en 884.000 pesetas.

En 1991 se adelantó para el primer trimestre la misma cantidad del primer trimestre del año anterior, y el 80% de esa cantidad en el segundo trimestre, que se rebajó en mayo al 45.6%. La reducción fue tan drástica que en octubre tuvo que aprobarse un auxilio extraordinario al Tribunal para gastos de vida y funcionamiento por valor de 88.150 pesetas.

Por otra parte, se establecieron otras asignaciones a los «buques, unidades y dependencias», específicas para atender a los reemplazos, consumos y necesidades ocasionales<sup>251</sup>, asignaciones que

<sup>248</sup> Se mantenía el fondo del Tribunal Marítimo Central con una consignación anual de 980.000 pesetas. Las consignaciones anuales ingresadas en cuatro entregas trimestrales en el fondo económico del Tribunal en 1987 sumaron 867.300 pesetas.

<sup>249</sup> OM Núm. 2/88, de 13 de enero, por la que se regula la administración de los gastos para la vida y funcionamiento de los buques, unidades e instalaciones dependientes del Cuartel General de la Armada.

<sup>250</sup> Resolución Comunicada Núm. 001/88 de 3 de febrero del almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada.

<sup>251</sup> Instrucción 002/91 del AJAL de 1 de marzo de 1991.

terminarían denominándose «de material nacional» y que se sumaban a las consignaciones de gastos de vida y funcionamiento, que sufrieron reducciones paralelas, de forma que la consignación total no variaba.

Además de la reducción de las consignaciones anuales de vida y funcionamiento, en septiembre de 1991 se redujo el fondo de maniobra del Tribunal en 74.000 pesetas<sup>252</sup>, pasando de 221.000 a 147.000 pesetas. En octubre de 1993 se ordenó un reintegro parcial de dicho fondo por valor de 50.000 pesetas<sup>253</sup> y en enero de 1997 otro de 57.000 pesetas<sup>254</sup>,

En 2001 se asigna al Tribunal una cantidad anual para gastos de vida y funcionamiento de 204.000 pesetas (1.226,06 €), que pasó en 2003 a 1.200 € y a partir de 2006 a 1.000 € anuales. En 2012 volvió a reducirse sustancialmente, por lo que el Tribunal dejó prácticamente de tener ninguna capacidad de gasto.

Los juzgados marítimos nunca han dispuesto de fondos propios, y sus gastos se han abonado en parte por la comandancia de Marina o asesoría jurídica en la que estaba destinado el juez marítimo (desplazamientos de los jueces marítimos, consumibles de oficina, etc.) y en parte por el Tribunal Marítimo Central, sobre todo al principio (algún mobiliario, máquinas de escribir, impresos, gastos telefónicos, etc.). A partir de los años 90 el Tribunal dejó de disponer de fondos suficientes para apoyar a los juzgados marítimos

### Otros gastos

Al margen de este concepto, y a lo largo de los primeros meses de vigencia de la ley, se fueron aprobando diversas normas tendentes a reducir los gastos, como la gratuidad de la publicación de edictos en el *Boletín Oficial*, aprobado por Presidencia del Gobierno el 2 de junio de 1964, en base a la gratuidad de las actuaciones recogida en la Ley 60/1962<sup>255</sup>.

Sobre la misma base, el presidente del Tribunal estableció en su Instrucción número 3, de 8 de noviembre de 1963, diversas normas de carácter económico, entre las que se encuentran que los gastos de transporte de los jueces serán sufragados, en auxilio de jurisdicción, por el capitán general o comandante general correspondiente, y que los expedientes de auxilio, salvamento y remolque estarán exentos del impuesto del timbre.

<sup>252</sup> Escrito del intendente de la Jurisdicción Central 723 Núm. 3736 de 11 de julio de 1991.

<sup>253</sup> Escrito del intendente de la Jurisdicción Central 39112 Núm. 4986 de 5 de octubre de 1993.

<sup>254</sup> Escrito del intendente de la Jurisdicción Central 755 Núm. 180 de 16 de enero de 1997.

<sup>255</sup> Ley 60/62, Art. 34 (Del Tribunal Marítimo Central): «Sus actuaciones serán gratuitas, al igual que las de los Juzgados Marítimos permanentes».

A pesar de ello, el juez de Cádiz informaba en diciembre que, ante la ausencia de reglamento que desarrolle la ley, estaba aplicando «la cantidad de 4,50 pesetas por página útil, de acuerdo con la Tarifa 49, prevista en el apartado 1º, del punto 2º, del Art. 159 del Reglamento para aplicación de la vigente Ley del Timbre del Estado»<sup>256</sup>. En octubre de 1964, el AJEMA, en respuesta a una propuesta del presidente del Tribunal sobre «gastos judiciales» de los juzgados marítimos permanentes, acepta la existencia de gastos del expediente, que incluyen los de desplazamiento de los jueces marítimos, lo que «no se opone a la gratuidad del procedimiento»<sup>257</sup>. El presidente del Tribunal manifestó su disconformidad con esta inclusión de los gastos de transporte por ir contra el espíritu de la ley<sup>258</sup>.

### Instituto Social de la Marina

La ley sobre arbitrios en la zona marítimo-terrestre de 1922 establecía que el 5% de las remuneraciones por salvamentos o hallazgos en la mar se entregaran a la Caja Central de Crédito Marítimo<sup>259</sup>. Esta ley seguía vigente en 1963, aunque la Caja en 1930 pasó a denominarse Instituto Social de la Marina<sup>260</sup>. Como la ley de auxilios y salvamentos establecía que el procedimiento para los expedientes de salvamento sería gratuito, el presidente del Tribunal, en su Instrucción número 3, de 8 de noviembre de 1963, dispuso que no será de aplicación la detracción del 5% del premio que se declare por salvamentos o hallazgos en la mar en favor del Instituto Social de la Marina<sup>261</sup>. Un mes más tarde, el juez marítimo de Cádiz manifestó al presidente del Tribunal la sorpresa del

256 Informe al Tribunal Marítimo Central de 28 de diciembre de 1963.

257 Escrito del AJEMA de 30 de octubre de 1964. «En las consideraciones de la Moción sobre el asunto y relativo a la propuesta precedente, se decía, con la conformidad del Asesor General del Ministerio, que no se ve inconveniente en que se acepte que los gastos de desplazamiento de los Juzgados Marítimos se sufraguen con cargo a los gastos del expediente, ya que ello no se opone a la gratuidad del procedimiento que señala la Ley, pues una cosa es cobrar por actuar judicialmente y otra que los interesados, en cuyo beneficio se actúa para tutela o defender sus intereses, hagan frente a unos gastos que no debe soportar la Administración, incluso por no tener consignación para ello, al igual que ocurre con la jurisdicción ordinaria y demás administrativas del Estado».

258 Moción del presidente del Tribunal de 14 de noviembre de 1964, ya citada. «Respecto a la posibilidad de cargar los gastos de desplazamiento de los Juzgados a los del expediente que los motiva, gastos que la mayor parte de las veces no se podrían cobrar por ponerse de acuerdo las partes al margen del Juzgado [...] y esto de que el procedimiento sea gratuito lo ratifica el art. 34 que dice terminantemente que las actuaciones del Tribunal Marítimo Central y las de los Juzgados Marítimos Permanentes serán gratuitas [...] pues no ha habido hasta ahora en los Juzgados Marítimos Permanentes establecidos y que han actuado, dificultad alguna en los desplazamientos, y al cargarlos a la modesta gente de mar se va contra el espíritu de la Ley, y tanto más cuanto que no es necesario».

259 Ley de 14 de julio de 1922 sobre arbitrios en la zona marítimo-terrestre. «Art. Primero. La Caja Central de Crédito Marítimo, creada por Real decreto de 10 de Octubre de 1919, emitirá pólizas de 10 y 25 céntimos, una, cinco y 10 pesetas, que llevarán el nombre de dicha entidad, y serán expendidas en el Ministerio de Marina y en las Comandancias y Ayudantías de Marina, para los usos que determinan los artículos 3º al 5º de esta Ley. Art. 6: De las cantidades que en concepto de premio hayan de entregarse por salvamento o hallazgos en la mar, se deducirá el 5 por 100 para la Caja Central de Crédito Marítimo. A este descuento no estarán sujetas las entregas que se hagan a los dueños de los objetos hallados o salvados».

260 Por Real Decreto de 26 de febrero de 1930 la Caja Central de Crédito Marítimo pasó a denominarse Instituto Social de la Marina.

261 Instrucción número 3. H. Procedencia o improcedencia de detraer del premio de salvamento determinado porcentaje para la Caja Central de Crédito Marítimo. «También se ha consultado por determinado Juez Marítimo Permanente si subsiste la obligación

delegado del Instituto en Huelva, ante el anuncio de la supresión de dicha detracción. De hecho, el Instituto Social de la Marina planteó el caso al Tribunal Marítimo Central, que elevó el escrito acompañado de un informe al ministro de Marina, del que también dependía el Instituto Social de la Marina. El ministro dio la razón al Instituto<sup>262</sup>, por lo que la Instrucción número 3 del Tribunal fue modificada por la Instrucción número 5 de 3 de julio de 1964<sup>263</sup>, y la detracción del 5% comenzó a aplicarse en el momento del pago del premio por los jueces marítimos, que entregaban al perceptor dicho 5% en pólizas de Crédito Marítimo.

Las pólizas eran físicamente similares a los sellos de correos y las había de 10, 5, 1, 0,25 y 0,10 pesetas, para poder ajustarse a cualquier cantidad. El Tribunal compraba periódicamente pólizas al Instituto Social de la Marina, mediante talón del Banco de España, por la cantidad que se estimaba necesaria y las iba remitiendo a los juzgados según se fueran abonando los premios. La primera compra de pólizas se realizó en noviembre de 1964 por valor de 25.000 pesetas. En 1965 se adquirieron 25.125 pesetas y estas cantidades en general se fueron incrementando con el paso de los años y el encarecimiento de la vida y, por lo tanto, de la cuantía de los premios. En general se efectuaba una compra de pólizas al año, aunque si era necesario se hacían más, como ocurrió por ejemplo en 1971, año en que se efectuaron cuatro adquisiciones por valor de 100.000, 115.500, 400.000 y 50.000 pesetas.

Las primeras remisiones de pólizas a los juzgados se efectuaron en diciembre de 1964, remitiéndose al juzgado de Málaga pólizas por valor de 4.820, 2.900, 3.000 y 450 pesetas correspondientes a cuatro expedientes finalizados. Para expedientes de mucha entidad se adquirían pólizas específicamente para cada uno.

Una vez efectuada la liquidación de cada expediente, el juez marítimo reintegraba mediante transferencia bancaria el 5% de los premios al Tribunal, que de esta forma iba recuperando los gastos de compra que

impuesta por el artículo 6º de la Ley de 14 de junio de 1922. El consultante aducía que tal disposición continúa vigente [...]. Tal conclusión no es estimada. [...] La Ley 60/1962 se ha dictado, como dice su preámbulo, para unificar las normas [...], y por tanto, todas aquellas que no han sido acogidas expresamente en nueva ley, quedan tácitamente derogadas. Por otra parte, la Caja Central de Crédito Marítimo [...] se ha convertido en entidad oficial de crédito a medio y largo plazo y conforme a lo estatuido en el art. 3º del Decreto Ley de 7 de junio de 1.962, será el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo el Organismo que proveerá a aquellas entidades "de los recursos suficientes para que puedan actuar eficazmente en la política de desarrollo económico", especificando el art.4º de la propia disposición la procedencia de los medios financieros de que el referido Instituto dispone y entre los cuales no figura por supuesto, las detracciones a que se refería la Ley de 14 de junio de 1922 que al menos en este punto hay que considerar pues derogada».

**262** Escrito del ministro de Marina de 21 de mayo de 1964 contestando consulta del Tribunal Marítimo Central. «Debe considerarse vigente la detracción del 5% de los premios que se concedan en los expedientes de hallazgo y salvamento».

**263** Instrucción número 5. B. Detracción del 5% de salvamento para el Instituto Social de la Marina. «En la Instrucción nº 3 DE ESTE Tribunal y en su apartado H se determinaba la no procedencia de esta exención, por las razones que en dicho escrito se exponían. La Dirección General Técnica de dicho Organismo se dirigió a este Tribunal, rebatiendo la argumentación del mismo y solicitando se reconsiderase el asunto para que se volviera a percibir estas cantidades. Elevado el escrito, con informe del Tribunal al Excmo. Sr. Ministro de Marina, éste resolvió acceder a lo pedido por el mencionado Instituto. En su consecuencia, queda derogado cuanto se exponía en el apartado H de la Instrucción nº 1 de este Tribunal [se refiere a la nº 3], y en el futuro deberán los Jueces extraer una cantidad equivalente al 5% del valor de la remuneración en los expedientes de salvamento».

había realizado al Instituto Social de la Marina.

En 1980, en la instrucción del expediente 286/78 del juzgado de Canarias relativo a la asistencia prestada por el remolcador *Tamarán* al pesquero *Adelia*, la parte asistente presentó un recurso de alzada ante el Tribunal Marítimo Central contra la resolución del juez marítimo de deducir el 5% del premio para invertirlo en pólizas de Crédito Marítimo del Instituto Social de la Marina. El Tribunal desestimó el recurso al considerar que la cuestión ya fue resuelta por el ministro en 1964.

En el expediente 519/80 del juzgado de Bilbao, correspondiente a la asistencia prestada al buque de bandera británica *Agmar I*, el Tribunal Supremo en sentencia de 23 de enero de 1987 reconoce la legalidad de la detracción del 5%<sup>264</sup>.

El 11 de marzo de 1985 se adquirieron pólizas por valor de 492.300 ptas. Es la última adquisición de pólizas que realizó el Tribunal Marítimo Central, dado que a partir del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea fueron desapareciendo la mayoría de las tasas, entre ellas las judiciales<sup>265</sup> y las correspondientes a los premios por salvamento.

Las pólizas adquiridas en 1985 se fueron remitiendo a los juzgados durante los años siguientes, de forma que el depósito de pólizas se fue reduciendo hasta que se liquidó el expediente 141/78 reintegrándose en pólizas la cantidad de 147.654 ptas. Este fue el último reintegro de pólizas que se hizo, y a partir de entonces no se volvió a detraer el 5% de los premios.

## Derechos de distribución

Además de este asunto del arbitrio del 5% surgió otro parecido, derivado de la Real Orden de 2 de julio de 1892 y otras relacionadas, que disponen que todo el que efectúe pagos, entre ellos el juez instructor, tiene derecho al abono del 0,5% de las cantidades repartidas, no como instructor, sino como pagador,

<sup>264</sup> STS 12317/1987 de 23 de enero de 1987. «FUNDAMENTO DE DERECHO QUINTO: Por la recurrente, en Primera Instancia y en esta apelación, se adujo la nulidad pronunciamiento del Tribunal Marítimo Central por el que se impuso al Armador del "Agmar I", o al asegurador de este buque, el abono de los gastos originados por el expediente dado que éste, según se dispone en el artículo 34 de la Ley de 24-12-62 es gratuito; alegación que debería estimarse en relación con las tasas o derechos devengados por razón de la tramitación de aquél pero que no es admisible por lo que concierne al importe de las pólizas que en aplicación de la Ley de 14-7-22, artículo 6º, "De las cantidades que en concepto de premio haya de entregarse por salvamento o hallazgo en el mar, se deducirá el 5 por ciento para la Caja Central del Crédito Marítimo", hoy Instituto Social de la Marina, que por venir regulada por una Ley como aportación a los fines sociales del mentado Instituto, que no ha sido derogada por la de 24-12-62, resultaba aplicable en la fecha en que se pronunció el fallo del Tribunal Marítimo Central y se liquidaron dichas pólizas».

<sup>265</sup> Ley 25/1986 de supresión de las tasas judiciales (BOE Núm. 313). «Artículo primero. Se suprimen las tasas judiciales y las que se devengan por las actuaciones del Registro Civil. Artículo segundo. Se suprime el Impuesto de Actos Jurídicos Documentados a que están sometidas las resoluciones jurisdiccionales, y los laudos arbitrales; los escritos de los interesados relacionado con ellas; así como las diligencias y actuaciones que se practiquen y testimonios que se expidan. Disposición transitoria. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley no se devengarán tasas judiciales en los procesos y actuaciones iniciados con anterioridad. No obstante, se liquidarán o recaudarán las tasas ya devengadas».

por la responsabilidad y quebranto en la moneda que pudiera tener<sup>266</sup>. Este «derecho de distribución» del 0,5% se empezó a aplicar por los jueces marítimos desde el principio. Al prohibirse por la Instrucción número 3 del presidente del Tribunal<sup>267</sup>, algunos jueces plantearon la cuestión de los pagos de los pequeños gastos que resultaban inevitables<sup>268</sup>, a lo que el Tribunal contestó que se comunicaran estos gastos al Tribunal con sus comprobantes, para su abono por el mismo<sup>269</sup>.

La decisión del ministro de detraer el 5% para el Instituto Social de la Marina, socavó la gratuidad de las actuaciones del Tribunal y los jueces marítimos, por lo que en la Instrucción número 5, de 3 de julio de 1964, el presidente del Tribunal, además de establecer que se detraiga el 5% para el Instituto Social de la Marina, aceptó la aplicación del 0,5% de derechos de distribución<sup>270</sup>.

**266** Real Orden de 2 de julio de 1892: «resolviendo que al Fiscal repartidor de cantidades á los halladores de un buque náufrago corresponde el abono de ½ por 100 de las mismas. RO de 23 de noviembre de 1892. Salvamento de buques.- Fiscales repartidores.- R.O. aclarando la de 2 de Julio del corriente, en lo referente á la cantidad que ha de percibir el Fiscal repartidor por razón de los pagos que hiciere. Excmo. Sr.: En vista de la instancia presentada en este Ministerio por el Teniente de navío de 1ª clase D. Víctor de Sola y Tejada, como Fiscal del sumario de salvamento del buque italiano Velocifero, en solicitud de que se declare corresponderle también el abono de ½ por ciento en la distribución que ha verificado de otras muchas cantidades por pagos de salvamento y demás atenciones del expediente, S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo informado por el Asesor general e Intendencia de este Ministerio, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, resolviendo que se aclare la Real orden de 2 de Julio próximo pasado, en el concepto de que á dicho Fiscal repartidor le corresponde percibir ½ por 100 del total de las cantidades que haya pagado por todos conceptos.- De Real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y el de esa corporación de su digna vicepresidencia.- Dios guarde a V.E. muchos años.- Madrid 23 de Noviembre de 1892.- José M. de Beránger.- Sr. Vicepresidente del Consejo Superior de la Marina».

**267** Instrucción número 3, de 8 de noviembre de 1963. F. Reintegro de expedientes. «Los expedientes de auxilio, salvamento y remolque están exentos de reintegro de timbre y ello por las siguientes razones: 1º Porque la Ley del Impuesto del Timbre [...] declara que "no estarán sujetas a reintegro las actuaciones ante la jurisdicción militar", sin distinguirse entre jurisdicción en materia criminal, civil o administrativa [...] 2º Porque el artículo 34 de la Ley 60/1962 de 24 de diciembre determina que las actuaciones del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes serán gratuitas [...] 3º Porque al razonarse en el preámbulo de la Ley [...] poder disponer así de un procedimiento gratuito».

**268** Consulta del juez de Vigo de 5 de febrero de 1964. «Ahora bien, desde que he dejado de cobrar tales derechos de distribución, se me plantea el problema de no saber cómo pagar pequeños gastos inevitables, como, por ejemplo, el importe de los giros al *Boletín Oficial del Estado*, debiendo significar a V.E., que, si bien son de pequeña entidad, no parece justo ni lógico que gravite sobre los propios Jueces».

**269** Escrito del presidente del Tribunal de 3 de marzo de 1963. «Reunido este Tribunal en sesión convocada al efecto, se vio entre otros asuntos la consulta que formula en su escrito de 5 de febrero del presente año, respecto de la cual se resolvió lo siguiente: El premio de distribución que correspondía a los Jueces venía atribuido por diversas RR.OO. y se otorgó en concepto de quebranto de moneda. Publicada la Ley del 24 de diciembre de 1962, su superior rango legislativo hace que queden derogadas todas las RR.OO. citadas y a este respecto he de señalar que la disposición del párrafo 2º del artículo 34 es taxativa al preceptuar que las actuaciones del Tribunal Marítimo Central serán gratuitas, al igual que las de los Juzgados Marítimos Permanentes. En su consecuencia hay que resolver que no se debe exigir a las partes ningún abono por cualquier concepto y por consiguiente los derechos de distribución que se venían permitiendo, no han de exigirse ni consignarse en las cuentas generales de gastos. Los gastos que ocasionen las actuaciones practicadas de oficio por los Jueces Marítimos Permanentes se comunicarán a este Tribunal, con sus comprobantes; así como los pequeños gastos a que V.S. hace referencia, para su abono por el mismo».

**270** Instrucción número 5. E. Atribución del ½ por ciento a los jueces. «Ha sido objeto de consulta por algunos Jueces lo relativo a la facultad de percibir el medio por ciento que se atribuye a los Jueces por diversas disposiciones y concretamente por R.O. de 2 de julio de 1892 aclarada por la de 23 de noviembre del mismo año. El Tribunal, vistas las disposiciones citadas, ha resuelto que no hay nada que se oponga a la percepción de dicha cantidad, ya que la misma no tiene carácter de tasa si ni simplemente como

A partir de esa fecha, los jueces marítimos aplicaron a los premios, además de la detracción del 5%, una adicional del 0,5% de derechos de distribución.

Esta detracción adicional continuó hasta 1987, en que la Audiencia Nacional la declara improcedente<sup>271</sup> en sentencia correspondiente al recurso de reposición planteado por el salvamento, ya citado, del buque inglés *Agmar I* por el remolcador *Costales II*<sup>272</sup>. En esta sentencia se reconoce, sin embargo, la legalidad de la detracción del 5% para el Instituto Social de la Marina y de determinados gastos del expediente, como telegramas, correspondencia, etc.<sup>273</sup>.

### Asistencia a Juntas

Dado que los vocales del Tribunal lo son en destino compartido, y el alto número de expedientes tramitados, a propuesta del presidente del Tribunal, en octubre de 1963 se aprobó que los miembros del Tribunal cobrasen las cantidades establecidas por «asistencia a juntas», con efectos retroactivos desde el 18 de junio, fecha en la que todos los vocales estaban ya nombrados<sup>274</sup>. En junio

“pagador por la responsabilidad y quebranto en la moneda que pudiera tener, según está establecido en favor de todos los que manejan fondos” según disponen las R.R.O.O. citadas, las cuales se estiman vigentes».

**271** SAN de 23 de enero de 1987. «FALLAMOS: Que dando lugar, en parte, al recurso de apelación interpuesto por la representación de la Compañía de “Seguros y Reaseguros Velázquez, SA.” contra la Sentencia dictada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 26-10-84 recurso 23.003, debemos declarar y declaramos 1.º) Nula la exacción que por el concepto de Derechos de Distribución le fue impuesta a la recurrente en trámite de ejecución de la resolución del Tribunal Marítimo Central de 16-6-81 por un importe de 35.565 pesetas con el derecho de la recurrente a que se le devuelva esta cantidad. 2.º) Inadmisible la pretensión de indemnización de daños y perjuicios formulado en el escrito de demanda y en esta apelación contra la Administración; y debemos desestimar y desestimamos los demás pedimentos articulados en este recurso de apelación y confirmamos los pronunciamientos a que se contrae la Sentencia recurrida, sin hacer expresa imposición de costas».

**272** La misma Sala Segunda de la Audiencia Nacional había desestimado el recurso contencioso-administrativo planteado por el mismo salvamento en sentencia de 26 de octubre de 1984. Presentado recurso de apelación, en 1987, por sentencia citada en la nota anterior, se modifica únicamente el aspecto del «derecho de distribución».

**273** STS 12317/1987 de 23.01.1987. «FUNDAMENTO DE DERECHO QUINTO: Por la recurrente, en Primera Instancia y en esta apelación, se adujo la nulidad pronunciamiento del Tribunal Marítimo Central por el que se impuso al Armador del “Agmar I”, o al asegurador de este buque, el abono de los gastos originados por el expediente dado que éste, según se dispone en el artículo 34 de la Ley de 24-12-62 es gratuito; alegación que debería estimarse en relación con las tasas o derechos devengados por razón de la tramitación de aquél pero que no es admisible por lo que concierne al importe de las pólizas [...] siendo exigibles también los gastos originados por las partes de carácter particular como son los telegramas, conferencias telefónicas, y correspondencia que no han sido controvertidas por la demandante y que son ajenos a las tasas y derechos que pueda devengar un expediente administrativo; y por el contrario la liquidación de unos derechos “como premio de distribución” basada en unas órdenes ministeriales sin especificar su destino y el hecho de que pudiera estimarse como una exacción parafiscal es contraria a Derecho, por cuanto las tasas se hallan previstas en la Ley General Tributaria, artículo 26, como aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización del dominio público, o la prestación de un servicio público o la realización por la Administración de una actividad que se refiera, afecte, o beneficie de modo particular al sujeto pasivo, de lo que se infiere que, sea cual fuere su destino, esa exacción, consecuente a la tramitación del expediente y a su resolución, no podía imputarse al actor por el carácter gratuito que por imperativo legal tienen los expedientes de auxilio y salvamento, según el artículo citado de su Ley reguladora; sin que por unas órdenes ministeriales pueda desvirtuarse esa gratuidad, cual debe declararse contraria a Derecho esa liquidación, de 35.565 pesetas».

**274** OMC 1245 de 10 de octubre de 1963. Las cantidades a abonar eran de 125 pesetas para el presidente, el secretario relator y el



de 1964 se aprobó el percibo de asistencias para el personal subalterno, la auxiliar administrativo y el portero<sup>275</sup>.

Los miembros del Tribunal devengaron derechos de asistencia a juntas hasta junio de 1984, en que fueron suprimidos.

### Premios a los buques de estado

Otra cuestión interesante es el cobro de los premios por salvamento por parte de los buques de la Armada y otros buques de Estado. La ley de 1962 prevé que los premios que se aprueben por asistencias prestadas por buques de Estado se entregarán al Ministerio u organismo del que dependa el buque, que decidirá su aplicación equitativa<sup>276</sup>. Para concretar dicha aplicación equitativa, la Armada decidió dedicar un tercio de los premios a la Asociación Mutua Benéfica de la Armada y los otros dos tercios a las dotaciones intervinientes, siguiendo el procedimiento del reglamento de presas de la Armada de 1 de enero de 1885, que en esencia determina que los comandantes de los buques que hagan una presa, propongan un reparto en proporción a los sueldos respectivos, pudiendo aplicar coeficientes especiales a aquellos que hubieran prestado servicios extraordinarios. Hasta los años 80 se pedía a los comandantes de los buques que efectuaban una asistencia en la mar, la elevación de dichas propuestas.

Desde la creación del Ministerio de Defensa, en cada asistencia prestada por buques de la Armada se ponía el importe del premio, una vez deducido el 0,5% de los derechos de distribución, a disposición del ministro de Defensa. Al crearse en 1978 el Fondo de Atenciones Generales del Ministerio de Defensa, que establecía entre los recursos que deberían integrarse en el mismo «los auxilios a particulares, salvamentos, remolques u otras prestaciones de las Fuerzas Armadas»<sup>277</sup>, el tercio que se entregaba a la Mutua Benéfica de la Armada pasó a integrarse en dicho fondo. Los dos tercios restantes los adjudicaba el AJEMA, por delegación del ministro, en virtud de la Orden

secretario del presidente y 100 para los seis vocales (3 de la Armada, 2 del Ejército del Aire y 1 de Marina Mercante), con un máximo de 10 reuniones mensuales.

<sup>275</sup> OMC 743 de 11 de junio de 1964. Las cantidades aprobadas eran de 300 pesetas mensuales para el suboficial y 250 para la auxiliar administrativo y el portero.

<sup>276</sup> Ley 60/1962. Artículo trece. «Cuando un buque de guerra, aeronave militar o afectos a un servicio público reciban o presten auxilio o salvamento la remuneración será también fijada según las normas de la presente Ley, y la que corresponda percibir a aquéllos y a su tripulación por el servicio prestado se pondrá a disposición del Ministerio u Organismo de que dependa el buque o la aeronave, el cual proveerá a su equitativa aplicación. Artículo 18. [...]. Cuando en el remolque intervenga un buque de guerra o afecte a un servicio público, se dará a la retribución el destino previsto en el artículo trece».

<sup>277</sup> RD 1768/78 (DO 174) Art. 3 apartado e).

Ministerial de Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del AJEMA<sup>278</sup>, aplicando los criterios antedichos<sup>279</sup>.

En 1984 se aprobó la Ley de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas<sup>280</sup> y, como consecuencia, en la ley de presupuestos para 1985 se incluyó una disposición sobre «ingresos atípicos», que prohibía a los funcionarios públicos percibir ingresos de cualquier naturaleza que devengue la Administración como contraprestación de cualquier servicio<sup>281</sup>, disposición que se viene repitiendo año tras año en las leyes de presupuestos hasta hoy. Por ello, a partir de 1985 se dejó de asignar cantidad alguna a las dotaciones de los buques de la Armada que prestaban asistencias marítimas, pasando los premios íntegramente al Ministerio. Lo mismo hace la Guardia Civil, por lo que es habitual que, cuando estos buques prestan asistencias, la Armada o la Guardia Civil solo reclamen los gastos habidos y no soliciten ninguna cantidad en concepto de premio que, no obstante, el Tribunal determina, como establece la ley. Esto no es óbice para que el Tribunal Supremo reconociera en 1992 el derecho del Ministerio de Defensa a percibir las remuneraciones correspondientes a asistencias efectuadas por buques de la Armada<sup>282</sup>.

278 OM 1061/1977 de 7 de septiembre, sobre Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada. «Artículo primero. Uno. Delego en el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada la facultad de resolver y decidir en los siguientes asuntos [...] Competencias de la Ley número 60/62, de 24 de diciembre, sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas».

279 Así, por ejemplo, en el expediente 342/79, de salvamento del pesquero *Carmen del Mar* por cuatro buques, entre ellos el patrullero *Bonifaz*, el 12 de septiembre de 1979, se estableció una remuneración total de casi 56 millones de pesetas, cuya distribución incluía 8.200 ptas. de gastos del expediente, y diversas cantidades de premio y gastos para los distintos asistentes, de los que al citado patrullero correspondieron 7.056 ptas. de gastos y 4 millones de premio. De este premio, tras deducir el 5% de pólizas para el Instituto Social de la Marina y el 0,5% de derechos de distribución para el juez marítimo, se ingresó un tercio del resto en el Fondo de Atenciones Generales del Ministerio y los otros dos tercios se abonaron en septiembre de 1983 a la dotación en proporción a sus respectivos sueldos. Cada marinero de segunda, por ejemplo, recibió 1.852 ptas.

280 Ley 53/1984 de 26 de diciembre de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas.

281 Ley 50/1984 de Presupuestos Generales del Estado para 1985. Artículo veintiuno. Prohibición de ingresos atípicos. «Los empleados públicos comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la presente Ley, con excepción de aquellos sometidos al régimen de arancel, no podrán percibir participación alguna en los tributos, comisiones u otros ingresos de cualquier naturaleza, que devengue la Administración o cualquier poder público como contraprestación de cualquier servicio o jurisdicción, debiendo percibir únicamente las remuneraciones del correspondiente régimen retributivo, y sin perjuicio de lo que resulte de la aplicación del sistema de incompatibilidades».

282 STS de 22 de diciembre de 1992. Antecedente de hecho sexto. «Se aceptan los fundamentos de derecho de la sentencia apelada que literalmente copiados dicen: [...] Tercero.- Entrando en el análisis de la pretensión común a todas las recurrentes, atinente a la anulación de las resoluciones impugnadas en el concreto extremo de la indemnización fijada al Ministerio de Defensa por la actuación del buque "TABARCA", ha de partirse de la consideración de que es legalmente posible el reconocimiento de una tal remuneración cuando concurren los requisitos legales al efecto pues así se contempla expresamente en el artículo 13 de la citada Ley 60/62 cuando dispone que "cuando un buque de guerra, aeronave militar o afectos a un servicio público reciban o presten auxilio o salvamento, la remuneración será también fijada según las normas de la presente Ley...". Pero el requisito fundamental para tener derecho a la remuneración es tanto la propia existencia de auxilio o salvamento cuanto que éste haya producido resultado útil, requisitos que han de concurrir cumulativamente según lo previsto en los párrafos primero y segundo del artículo 1 de la referida Ley».

**Cuarta parte**

El camino  
hacia el  
consejo de  
arbitrajes  
marítimos



## El ámbito internacional

El Convenio de Bruselas de 1910 se convirtió inmediatamente en la norma de referencia internacional de salvamento marítimo. Sin embargo, el hundimiento del *Titanic* en la noche del 14 al 15 de abril de 1912 y las 1.500 víctimas que no pudieron salvarse, hizo recapacitar a los Gobiernos. En la Conferencia de Londres del Comité Marítimo Internacional de 1914 se aprobó un nuevo convenio el 20 de enero que, sin embargo, no fue ratificado por ninguno de los 14 Gobiernos participantes, por lo que no llegó a entrar en vigor.

En la Conferencia de Londres de 1929 se aprobó una modificación al Convenio de Bruselas de 1910 para hacerlo aplicable a las asistencias en las que participan aeronaves.

En 1967 se aprobó una nueva modificación para incluir a los buques de guerra o estatales adscritos a un servicio público, a los que se excluía en el texto de 1910. España no ratificó esta reforma, pero la tenía ya incorporada en la ley de 1962.

A partir de 1967 comenzaron a ocurrir accidentes graves de grandes petroleros, lo que abrió un nuevo aspecto del salvamento marítimo, que es la lucha contra la contaminación marina que generan estos accidentes.

El primero fue el *Torrey Canyon*, que el 18 de marzo de 1967 varó en las islas Sorlingas, al oeste de Cornwall, y se partió en dos provocando el primer gran vertido de crudo que contaminó las costas del Reino Unido y Francia.



*Hundimiento del Amoco Cádiz.*  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Amoco\\_Cadiz\\_2.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Amoco_Cadiz_2.jpg).

El 16 de marzo de 1978 el *Amoco Cádiz* en medio de un fuerte temporal se partió en dos frente a las costas de Bretaña.

En vista de la situación, la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de Naciones Unidas, encargó al Comité Marítimo Internacional, el mismo que desarrolló el texto del Convenio de Bruselas de 1910, organizar una conferencia para tratar de encontrar solución a estos grandes vertidos. En la Conferencia de Montreal de 1981 se presentó un proyecto de convenio. Tras las correspondientes negociaciones, el texto se envió a la OMI en 1984. Tras otra serie de largas discusiones, en la Conferencia de Londres de 1989 se aprobó un nuevo convenio sobre salvamento marítimo<sup>1</sup>, que entró en vigor el 14 de julio de 1996, tras haber sido ratificado por 15 países.

El mayor vertido de la historia se produjo el 24 de marzo de 1989, cuando el *Exxon Valdez* encalló en Alaska justo antes de aprobarse el Convenio de Londres.

### **El Convenio de Londres de 1989**

El Convenio de Londres trata de los auxilios y salvamentos marítimos, a los que engloba en un único concepto de «operaciones de salvamento»<sup>2</sup>. Persigue, al igual que el Convenio de Bruselas de 1910, «garantizar incentivos adecuados para las personas que realicen operaciones de salvamento» a lo que añade «la preocupación creciente por la protección del medio ambiente»<sup>3</sup>. Para la aplicación del Convenio en las operaciones de salvamento marítimo, en su Artículo 2 prevé procedimientos judiciales o arbitrales, lo que supone una forma distinta de actuar en comparación con los procedimientos del Convenio de Bruselas y la Ley 60/1962, que no contemplan el arbitraje como forma de resolver las asistencias marítimas, sino únicamente la intervención del juez.

El Convenio de Londres introduce en el ámbito internacional el arbitraje como medio para establecer las remuneraciones por salvamento, sistema que ya funcionaba en el Reino Unido desde finales del siglo XIX. El contrato de salvamento más común en el mundo es el Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF), que estipula que los desacuerdos entre las partes se resolverán por arbitraje en Londres aplicando la legislación británica.

El Convenio de Londres es más extenso que el de Bruselas de 1910 (34 Artículos en vez de 19).

1 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989.

2 Artículo 1. Definiciones. «a) Operación de salvamento: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentran en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas».

3 Convenio de Londres de 1989. Introducción.



En cuanto a los criterios para determinar la remuneración, además de los del Convenio de Bruselas, incluye la prontitud con que se hayan prestado los servicios y, sobre todo, la pericia y esfuerzo para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. No hay que olvidar que el origen principal de este nuevo convenio es la lucha contra los vertidos masivos de petróleo y los consiguientes daños al medio ambiente.

Por eso incluye también en su Artículo 14 una «compensación especial» por los gastos derivados de trabajos para protección del medio ambiente, para los que, en algunos casos, no se exige estrictamente la consecución de un resultado útil, lo que constituye una importante variación respecto a la doctrina tradicional británica de *no cure no pay*.

Detalla algunos aspectos no contemplados en el Convenio de Bruselas, como que el pago de la recompensa se efectuará por todos los intereses vinculados, salvo norma nacional de que sea una, con derecho a repetición, como hace la Ley 60/1962 por la que el pago lo debe hacer siempre el armador del buque asistido. Más adelante veremos que la norma nacional vigente, que es la Ley de Navegación Marítima, no aclara suficientemente esta cuestión.

La última novedad que reseñaremos es que el Convenio de Londres contempla como medidas de garantía para asegurar el cobro de la remuneración, la prohibición de salida a la mar hasta que se deposite la fianza que determinen los jueces o árbitros. En la ley de 1962 se incluye también la prohibición de venta e, incluso, el embargo.

España suscribió en junio de 1990 el Convenio de Londres, pero no lo ratificó hasta 16 años después, dando lugar a que en ese tiempo se aprobaran otros importantes textos legislativos.

El Convenio de Londres sustituye para los países firmantes, al de Bruselas de 1910. Por ello, al proceder a la ratificación del nuevo convenio el 14 de enero de 2005<sup>4</sup>, España denunció el de 1910<sup>5</sup>.

## Los primeros años de la democracia en España

Antes de la promulgación de la Constitución de 1978, la desaparición del Ministerio de Marina en julio de 1977<sup>6</sup> obligó a reconsiderar la dependencia orgánica del Tribunal Marítimo Central, y a los dos meses

<sup>4</sup> El Instrumento de Ratificación se publicó en el BOE número 57 de 8 de marzo de 2005.

<sup>5</sup> La denuncia se efectuó por nota verbal de 10 de enero de 2005 de la Embajada de España en Bruselas al Servicio Público Federal de Asuntos Exteriores, Comercio Exterior y Cooperación al Desarrollo del Reino de Bélgica, con efectos para España desde el 19 de enero de 2006, y se publicó en el BOE Núm. 58 de 9 de marzo de 2005.

<sup>6</sup> Real Decreto 1558/77, de 4 de julio, por el que se reestructuran determinados organismos de la Administración Central del Estado.

de la creación del Ministerio de Defensa, se promulgó una disposición<sup>7</sup> por la que el ministro de Defensa delegaba en el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada una serie de competencias, entre las que se encuentran «las de la Ley número 60/62, de 24 de diciembre, sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas».

Tras la promulgación de la Constitución se inició un amplio proceso de reformas legislativas que, inevitablemente, iban a influir en la situación de la Ley 60/1962 de auxilios y salvamentos marítimos.

En 1980 el Gobierno presentó un proyecto de ley orgánica del Poder Judicial, en el que se establecía un plazo de un año para modificar la Ley 60/1962 de forma que las competencias del Tribunal Marítimo Central se atribuyeran «a los jueces y Tribunales del orden jurisdiccional civil»<sup>8</sup>. Este proyecto de ley sufrió numerosas modificaciones y cuando finalmente se aprobó en 1985, había desaparecido del texto cualquier referencia a la Ley 60/62<sup>9</sup>.

La jurisdicción en temas de incidentes marítimos seguía dispersa, por lo que, en 1984, José Luis de Azcárraga llegó a considerar que los tribunales marítimos que funcionaron durante la Segunda República podrían revitalizarse para entender de todos los asuntos marítimos para los que, quienes tengan que resolver, requieran un conocimiento especializado de la materia, como los abordajes, naufragios, salvamentos y otros incidentes similares<sup>10</sup>. La vigente Ley de Navegación Marítima no llega ni de lejos a tan completa unificación.

Con objeto de poner orden en los asuntos marítimos, en 1985 se creó una Comisión Interministerial (COMINMAR) para proponer las reformas necesarias en la Administración del Estado<sup>11</sup>. En su informe de

7 OM 1061/1977, de 7 de septiembre, sobre Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

8 Proyecto de ley orgánica del Poder Judicial. Disposición adicional segunda. «[En el plazo de un año] el Gobierno aprobará los correspondientes proyectos de ley tendentes: 1. A reformar y, en su caso, derogar, la Ley de 24 de diciembre de 1962 para dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 2º y 3º de esta Ley Orgánica del Poder Judicial, atribuyendo a los Jueces y Tribunales del orden jurisdiccional civil las competencias de esta naturaleza que hoy tengan el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos permanentes».

9 LO 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

10 DE AZCÁRRAGA, José Luis. *Conferencia sobre la Ley 60/1962*. Texto obrante en el archivo del Tribunal. «Aquí mismo, en España, tenemos un precedente, no muy remoto, de la época de la II República, durante la que se constituyó el Tribunal Marítimo mediante dos Decretos de mayo y junio de 1931, Órgano que podría ser reinstaurado y revitalizado, atribuyéndole mayores competencias y medios de los que gozó en su día. En dicha Jurisdicción deberían integrarse todas las partes relacionadas con el mundo marítimo, tanto a nivel público como privado, conociendo no solamente de los asuntos comprendidos en la Ley 60/62, sino de todos aquellos que, mediante la Ley Orgánica 9/1980, fueron trasladados de la Jurisdicción de Marina a la Jurisdicción ordinaria, es decir, naufragios, abordajes, etc. Y de todas aquellas cuestiones relacionadas con el mundo marítimo, en las que el conocimiento de las cosas de la mar sea requisito imprescindible para la formación de un criterio adecuado en aquellos que estén facultados para emitir un juicio de valor, una resolución, que afecte a los derechos o intereses de un tercero».

11 *Orden de Presidencia del Gobierno de 30 de enero de 1985 por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Órganos de la Administración del Estado competentes en materia de actividades marítimas*. Preámbulo. «Con objeto de proceder a elaborar las propuestas pertinentes para reorganizar la Administración del Estado,

1986 planteaba la conveniencia de sustituir el Tribunal Marítimo Central por otro órgano colegiado con representación de los Ministerios de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Defensa y otros, bajo la presidencia del primero de ellos.

### La ley de puertos

Como resultado de los numerosos estudios realizados para reformar la Administración en lo tocante a asuntos marítimos, incluido el de la COMINMAR, en 1992 se aprobó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta importante ley actualiza y refunde diversas normas que se encontraban muy dispersas, algunas muy antiguas, y al mismo tiempo, desarrolla numerosas disposiciones de la Constitución, en especial las competencias en materia marítima de las comunidades autónomas, y revisa las atribuciones de los distintos Ministerios. En relación con esta revisión, la ley establece que son competencias del ministerio de Obras Públicas y Transportes (hoy Ministerio de Fomento), entre otras, «las de auxilio, salvamento y remolque, hallazgos y extracciones marítimas, salvo las de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa» (Artículo 86.6)<sup>12</sup>.

Con esta disposición parece que se quiere corregir la atribución realizada al Ministerio de Marina, y luego delegada en el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada tras la creación del Ministerio de Defensa, citada al comienzo de este Capítulo. Debe tenerse en cuenta que a pesar de que el ministro de Marina era siempre un almirante de la Armada, las competencias del Ministerio no se limitaban a la Armada, sino que incluían además la Marina Mercante y la Pesca. Al crearse el Ministerio de Defensa, los asuntos de Pesca pasaron a depender del Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación y las competencias de Marina Mercante al de Obras Públicas y Transportes, pero no así las del Tribunal Marítimo Central, sin que las disposiciones oficiales proporcionen indicación alguna del motivo de esta decisión que, con toda probabilidad, debió tomarse porque no había en aquel momento voces que lo demandaran, mientras que el malestar en Marina Mercante por su pertenencia al Ministerio de Marina era notorio, en especial, pero no únicamente, por la vigencia de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955, que precisamente deroga la ley de puertos.

en lo que a competencias sobre asuntos marítimos se refiere, se han venido realizando estudios en el Ministerio de la Presidencia por un grupo multidisciplinario de trabajo. Para abordar en toda su extensión la problemática específica del sector marítimo, y para aunar esfuerzos y coordinar las diversas iniciativas ministeriales suscitadas, el Consejo de Ministros, en su reunión de 12 de diciembre de 1984, ha acordado crear una Comisión Interministerial encargada de examinar los estudios realizados hasta la fecha, establecer los objetivos concretos y proponer las normas legales y reglamentarias que lleven a una reorganización de los órganos y servicios de la Administración del Estado que ejercen competencias en asuntos marítimos».

<sup>12</sup> Ley 27/92 Artículo 86.6. Este texto se mantiene idéntico en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La ley de puertos introduce además otra disposición importante en relación con los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, que es rebajar las disposiciones relativas a jurisdicción y procedimiento en dicha materia, contenidas en el Capítulo II de la Ley 60/1962, a la categoría de normas reglamentarias<sup>13</sup>.

Sin embargo, y a pesar de la posible racionalidad del cambio de dependencia, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes no tenía en ese momento capacidad para hacerse cargo de los expedientes de salvamento marítimo, que exigía disponer de un presupuesto y de un determinado número de abogados, de los que no disponía. Por ello, la ley incluyó una disposición transitoria que decía «Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y Obras Públicas y Transportes en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en el punto seis del artículo 86 de la presente Ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre»<sup>14</sup>.

La voluntad del legislador era que la transferencia se llevara a cabo cuanto antes, por lo que daba al Ministerio de Obras Públicas y Transportes un plazo de un año para organizar y reglamentar el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, y lo autorizaba para cambiar su denominación<sup>15</sup>. De hecho, en 1995 se reorganizó la Dirección General de la Marina Mercante, de forma que a la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, se le asignaban entre sus funciones las de auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas<sup>16</sup>.

La Armada pretendía llevar a cabo la transferencia del Tribunal a Fomento en el plazo establecido, pero Marina Mercante tenía dificultades para el traspaso y en 1997 presentó a la Armada las tres soluciones que estaban estudiando<sup>17</sup>, en los siguientes términos:

– Traspaso a la jurisdicción ordinaria.

<sup>13</sup> Disposición final segunda.2 de la Ley 27/1992 y disposición final tercera.1 del Texto Refundido. «Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministerios de Defensa y Fomento».

<sup>14</sup> Ley 27/92. «Disposición transitoria décima: auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas».

<sup>15</sup> Ley 27/92 Disposición final segunda. «Administración marítima periférica: 1. En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, y a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Gobierno deberá reglamentar: [...] b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley. Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación». El Texto Refundido de 2011 mantiene el mismo texto suprimiendo la frase «en el plazo de un año».

<sup>16</sup> Real Decreto 1056/1995, de 23 de junio, por el que se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

<sup>17</sup> Informe de la reunión Armada-Marina Mercante de 21 de octubre de 1997.

- Igual a la anterior, con la constitución adicional de una instancia arbitral a la que el ciudadano podría recurrir si así optara a ello.
- Elaboración de un Acuerdo Fomento-Defensa de Encomienda de Gestión mediante el cual el TMC<sup>18</sup>, en su concepción actual y con el mismo o diferente nombre, se traspasaría al Ministerio de Fomento. Exigiría el trasvase de medios humanos especializados y de recursos presupuestarios.

La segunda opción fue la que finalmente se adoptó en la Ley de Navegación Marítima de 2014. La tercera requería traspasar a Fomento a los jueces marítimos y a los vocales del Tribunal, lo que no era posible, ya que desempeñaban simultáneamente otros destinos que no se podían abandonar.

En la Armada y en el Ministerio de Defensa se creía conveniente no desaprovechar la larga experiencia del Tribunal Marítimo Central, preservándola de alguna manera en los nuevos organismos que se crearan en Fomento. Por ello, durante la primera legislatura de Aznar (1996-2000), se trabajó sobre este asunto en el seno de la Subsecretaría de Defensa, siendo subsecretario Adolfo Menéndez, que en la siguiente legislatura fue nombrado subsecretario de Fomento.



*General Corrales Elizondo.*  
Fotografía de la Asesoría Jurídica de la Defensa

18 Tribunal Marítimo Central.

Como colofón de los trabajos, y quizás aprovechando el citado nombramiento, en diciembre de 2000 el asesor jurídico general de la Defensa, entonces el general consejero togado Agustín Corrales, propuso al subsecretario de Defensa que se contactara con la Dirección General de la Marina Mercante para propiciar la creación de un órgano de trabajo que elaborara una disposición normativa para abordar la transferencia del Tribunal Marítimo Central de Defensa a Fomento sobre unas bases que, en resumen, consistían en mantener la presencia de la Armada y de los miembros del Cuerpo Jurídico Militar en el nuevo órgano de Fomento y asignar a este órgano, adicionalmente, una función consultiva y de coordinación de estudios e investigaciones en materias marítimas, al servicio de las distintas Administraciones Públicas del Estado.

El subsecretario envió la propuesta a la Armada y a la Marina Mercante, cuyo director general, José Luis López-Sors, propuso en octubre de 2001 la creación de una comisión al efecto. En noviembre, el AJEMA designó como representante en dicha comisión al almirante de Personal, Antonio González-Aller, aunque en enero de 2002, el propio AJEMA manifestó claramente que, en su opinión, «la solución más correcta sería la desvinculación total de la Armada de las actuaciones del nuevo Tribunal Marítimo Central», aunque consideraba que la propuesta era aceptable y «no parece que se deba prolongar el periodo transitorio, si tenemos en cuenta el gran retraso ya acumulado con respecto a las previsiones de la ley».

La comisión se reunió por primera vez el 30 de enero de 2002 y preparó un *Proyecto de real decreto por el que se modifican el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas y el Real Decreto 984/67, de 20 de abril, por el que se aprobó su reglamento*. Dicho real decreto, en su Artículo Único, aprobaba el *Reglamento por el que se regulan los órganos administrativos competentes y el procedimiento para la resolución de los expedientes sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas*.

En esencia, el reglamento propuesto preveía la sustitución del Tribunal Marítimo Central por una Comisión Técnica General de Asistencias y Asuntos Marítimos, dependiente de la Subsecretaría de Fomento, presidida por el secretario general técnico del Ministerio de Fomento, con un vicepresidente, almirante o vicealmirante en situación de reserva y cuatro vocales, dos generales del Cuerpo Jurídico Militar en situación de reserva y dos miembros del Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, Grupo A. El secretario podría ser indistintamente un miembro del citado Cuerpo Especial Facultativo o un coronel jurídico en la reserva. Los jueces marítimos permanentes se sustituían por instructores marítimos permanentes, establecidos en las capitanías marítimas de primera que se determinen, y que serían también de Marina Civil o del Cuerpo Jurídico Militar. Los procedimientos son prácticamente los mismos de la Ley 60/1962. En los expedientes de hallazgo, la instrucción la llevarían los mismos instructores marítimos permanentes y las autorizaciones de extracción las daría la Dirección General de la Marina Mercante.

El proyecto de real decreto se presentó por la comisión a comienzos de 2003 y en abril se remitió por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes al de Defensa para el preceptivo informe, que, tras recibir los comentarios de la Armada, contestó el 17 de julio con numerosas observaciones y propuestas.

El documento elaborado por la comisión no llegó a convertirse ni siquiera en «proyecto de real decreto», al no ser aprobado por las propias autoridades de los respectivos Ministerios y ya no volvió a intentarse dicho desarrollo, dado que parecía claro que el traspaso a Fomento no se iba a producir. De hecho, el Tribunal Marítimo Central ha estado funcionando en régimen transitorio casi 22 años, desde la ley de puertos de 1992 hasta la Ley de Navegación Marítima de 2014.

En todos estos años, la posibilidad de materializar la transferencia a Fomento no ha dejado de planear sobre el Tribunal Marítimo Central y, como veremos, sigue latente tras la aprobación de la Ley de Navegación Marítima en 2014.

### **La estructura periférica**

La ley de puertos estableció también una Administración Marítima con una estructura periférica constituida por las capitanías marítimas. En 1995 se crearon las capitanías marítimas de primera, segunda y tercera categorías<sup>19</sup>. En 2007 se sustituyeron las de segunda y tercera categorías por los actuales «distritos marítimos»<sup>20</sup>. Quedaron en total 30 capitanías marítimas que se dividen en 108 distritos marítimos, lo que da una excelente cobertura de toda la costa.

Progresivamente las capitanías marítimas, civiles, comenzaron a desempeñar muchas de las competencias que antes tenían las comandancias y ayudantías de Marina, pertenecientes a la Armada, por lo que estas últimas fueron reduciéndose en número y medios.

Hemos visto que una de las reducciones fue la de los asesores jurídicos de las comandancias de Marina, que impidió la cobertura de jueces marítimos fuera de las capitales de los departamentos marítimos. Como consecuencia, los juzgados marítimos quedaron muy distantes de la mayoría de los puertos en los que había que realizar las actividades propias de la instrucción de los expedientes de salvamento, como citaciones, tomas de declaración, valoraciones etc., para las que fue necesario apoyarse en la única estructura periférica que quedaba con presencia en toda la costa, que era la de la Administración Marítima.

<sup>19</sup> Real Decreto 1246/1995 de 14 de julio.

<sup>20</sup> Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo.



El apoyo de las capitanías marítimas a los jueces marítimos era en general bueno, pero en algunos casos se presentaron dificultades puntuales<sup>21</sup>. Por ello, a finales de 1995, el presidente del Tribunal, almirante Regalado, inició gestiones con la Dirección General de la Marina Mercante para regular los auxilios de los capitanes marítimos a los jueces marítimos permanentes para la instrucción de los expedientes, en aquellos puertos donde no hubiera representación de la Armada.

En 1997, la Marina Mercante propuso al Tribunal, siendo presidente el almirante Liberal, regular esos auxilios mediante una encomienda de gestión. Entre 1997 y 1998 se trabajó conjuntamente en ese documento, pero finalmente, en verano de 1998 quedó en un punto muerto y no llegó a materializarse.

A pesar de que en 1995 la Dirección General de la Marina Mercante había aceptado realizar a petición de los jueces marítimos aquellas actuaciones que son «competencias propias de las capitanías marítimas sobre Marina Mercante como serían las anotaciones y certificaciones en los registros de Asiento de Buques, la valoración de las embarcaciones por los inspectores de buques o la prohibición de salida de buques a la mar»<sup>22</sup>, muchos años después seguían presentándose problemas puntuales con alguna capitanía marítima, en concreto para realizar valoraciones por los inspectores de buques, aduciendo que no es de su competencia<sup>23</sup> o que se requería el pago de las tasas correspondientes<sup>24</sup>, lo que solo era posible cuando

21 Las más frecuentes, relativas a gestiones administrativas como citaciones, comunicaciones etc., solicitadas por el juez marítimo a la Inspección de Buques de algunas capitanías marítimas, y denegadas por considerarlas materia propia de la Marina de Guerra. En escrito del presidente del TMC al ministro de 26 de enero de 1982, se cita que el ingeniero naval jefe de la Inspección Marítima «dice al Juez Marítimo Permanente de dicha capital que conforme al artículo primero de la Ley 141/62 de 24 de diciembre, de creación del Cuerpo de Ingenieros Navales, queda excluida su intervención en materia propia de la Marina de Guerra, lo que reitera el Reglamento aprobado por Decreto 2700/65 de 22 de julio». Igualmente, en escrito de 23 de noviembre de 1995 al TMC, la Marina Mercante dice: «Me pongo en contacto con el Capitán Marítimo [...] para reiterarle, nuevamente, nuestra competencia en lo que serían tareas de “gestión de la administración marítima” pero no la participación en tareas de tipo “judicial”, como claramente sería la notificación a que se refiere el escrito del Comandante Auditor del Cuerpo Jurídico de la Defensa».

22 En escrito de 28 de noviembre de 1995, la Dirección General de la Marina Mercante acepta unos apoyos pero deniega otros: «Excluyendo las actuaciones solicitadas que son competencias propias de las Capitanías Marítimas sobre marina mercante como serían las anotaciones y certificaciones en los registros de Asiento de Buques, la valoración de las embarcaciones por los Inspectores de Buques o la prohibición de salida de buques a la mar, el resto de las actuaciones citadas en el apartado 2, notificaciones, toma de declaraciones, decretar el embargo, caen dentro de las funciones propias de los órganos competentes para tramitar los expedientes relativos a Auxilio, Salvamento, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas, porque lo contrario significaría que el expediente fuese tramitado en su integridad, sin sostén jurídico alguno, por los órganos periféricos dependientes de esta Dirección General».

23 Oficio de un capitán marítimo de 17 de diciembre de 2012: «En relación con el punto 3º de su oficio de fecha 14/12/2012, y tras ser consultados los Servicios Centrales de la Dirección general de la Marina Mercante (Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima), tratándose de un buque extranjero y conforme a lo indicado en el RD 1837/2000, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, y en el RD 1027/1989, por el que se aprueba el Reglamento de Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo, se informa que la emisión del informe-valoración solicitado no es competencia de este órgano ni forma parte de las actividades inspectoras a desarrollar por los Inspectores de Seguridad Marítima».

24 Por ejemplo, en la Resolución 4/11, correspondiente al expediente 45/90, se puede leer en el antecedente quinto: «Al folio 109, figura escrito de la Capitanía Marítima de Ibiza-Formentera, contestación al del Juez, que solicita la valoración de la embarcación de recreo asistida en el que se advierte que el servicio de valoración, por parte de la Inspección Marítima, está sujeto al pago de la correspondiente tasa y haciendo hincapié en que en el artículo 39 de la Ley 60/62, se significa que en caso de falta de acuerdo

la valoración se hacía a petición de parte, que debe afrontar dicho pago, pero no cuando era de oficio a petición del juez marítimo, que no disponía de fondos para ello por ser gratuito el procedimiento.

Trece años después del intento de aprobar la encomienda de gestión citada, en junio de 2011, y por motivos muy diferentes, los ministros de Fomento y Defensa firmaron un *Acuerdo de Cooperación en el ámbito Marítimo*<sup>25</sup>, lo que permitió retomar el tema de la cooperación de las capitanías marítimas, ya que entre sus objetivos figuraban diversas colaboraciones entre las que se encontraba la de «establecer procedimientos para normalizar los intercambios de información y peticiones de colaboración». Para cada actividad preveía el desarrollo de normas y procedimientos operativos concretos que se recogerían como Adendas al Acuerdo de Colaboración.

Por ello, el presidente del Tribunal, entonces el vicealmirante Pérez Ramírez, propuso en septiembre de 2011 la firma de un procedimiento operativo en desarrollo del Acuerdo de Cooperación para resolver el tema de los apoyos de las capitanías marítimas, reiterándolo varias veces a lo largo de 2012 sin que prosperara la idea.

En febrero de 2013, en vista de la situación, el presidente del Tribunal propuso al director general de la Marina Mercante la redacción del acuerdo sin las formalidades del grupo de trabajo que establecía el acuerdo interministerial de junio de 2011. El director general aceptó la propuesta y, tras varias reuniones entre el Tribunal y la Marina Mercante, en junio se dispuso de un texto acordado, que tras los trámites de regulación orgánica en ambos Ministerios, fue finalmente firmado por el AJEMA y el director general de la Marina Mercante el 19 de noviembre como *Acuerdo entre la Armada y la Dirección General de la Marina Mercante, por el que se regula la cooperación de las capitanías marítimas con los juzgados marítimos permanentes* que, desde entonces, ha funcionado a plena satisfacción.

## Los juzgados de lo Mercantil

En 2003, la Ley Orgánica para la Reforma Concursal modificó la Ley Orgánica del Poder Judicial creando, entre otras cosas, los juzgados de lo Mercantil, entre cuyas atribuciones figuran «aquellas pretensiones relativas a la aplicación del derecho marítimo»<sup>26</sup>.

o incomparecencia de alguna de las partes, la valoración se efectuará mediante el oportuno peritaje a cuenta de la parte que lo hubiera solicitado». Es claro que este artículo de la ley contempla la valoración a petición de parte, pero no cuando se hace de oficio por el propio juez marítimo.

<sup>25</sup> Acuerdo entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre colaboración y cooperación en el ámbito marítimo, de 1 de junio de 2011, firmado por los ministros Carme Chacón y José Blanco.

<sup>26</sup> LO 8/2003, de 9 de julio, para la Reforma Concursal, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, Artículo segundo, apartado 7.

Estas atribuciones concretas no fueron objeto de ningún desarrollo normativo en relación con el salvamento marítimo, a pesar de que, tras la ratificación del Convenio de Londres en 2005, que contempla procedimientos judiciales o arbitrales para establecer las remuneraciones que correspondan por salvamento marítimo, había que desarrollar los instrumentos legales necesarios para implantar procedimientos arbitrales y dar concreción a las competencias de los juzgados de lo Mercantil en materia de salvamento marítimo. El desarrollo de los procedimientos arbitrales se ha realizado a través de la Ley de Navegación Marítima, como veremos a continuación. Sin embargo, no se ha determinado ni en dicha ley ni en ninguna otra disposición si la competencia en los procedimientos judiciales de salvamento marítimo corresponde a los juzgados de lo Mercantil o a otros.

### **Los proyectos de ley general de la Navegación Marítima**

En el último cuarto del siglo XX, la necesidad de reformar la legislación española sobre navegación era inaplazable<sup>27</sup>. Como dice el profesor Pulido Begines:

«La reforma del derecho español sobre salvamento resultaba particularmente urgente, por dos motivos: De un lado, por la necesidad de adaptar nuestras leyes a los recientes cambios del derecho internacional sobre salvamento marítimo, plasmados en el CSALV<sup>28</sup>. De otra parte, por la inaplazable exigencia, dimanante de la Constitución española, de someter la resolución de los expedientes de salvamento al orden jurisdiccional civil, en sustitución del sistema derogado que otorgaba competencia a tales efectos a la jurisdicción militar, por los cauces del procedimiento administrativo»<sup>29</sup>.

### **Desarrollo de la propuesta de anteproyecto de ley**

A principios de la década de los ochenta se elaboraron varias ponencias en la Comisión General de Codificación, órgano del Ministerio de Justicia encargado de facilitar las tareas prelegislativas<sup>30</sup>, para actualizar las disposiciones del Libro Tercero del Código de Comercio y otras leyes posteriores referentes al comercio marítimo, en asuntos concretos, como el seguro marítimo o los contratos de utilización del buque.

<sup>27</sup> *Memoria de la propuesta de anteproyecto de ley general de la Navegación Marítima de 2004*: «El sistema normativo de derecho marítimo español tenía como núcleo el Código de Comercio promulgado en 1885. Permanecía prácticamente inalterado y, aunque había sido completado en diversas épocas con varias leyes especiales, no lograba transmitir la impresión de un ordenamiento que respondiese a las necesidades que la navegación moderna planteaba al legislador, a los órganos judiciales y a los operadores de los tráficos marítimos».

<sup>28</sup> Convenio de Londres sobre salvamento marítimo de 1986.

<sup>29</sup> PULIDO BEGINES, Juan Luis. *El salvamento en la nueva Ley de Navegación Marítima*, Universidad Carlos III, Madrid, 2015.

<sup>30</sup> De acuerdo con sus estatutos, la Comisión General de Codificación es «el órgano superior colegiado de asesoramiento en la preparación de las tareas prelegislativas propias del Ministerio de Justicia».



*El profesor Justino Duque.*  
Fotografía de la Universidad de Valladolid.  
[http://anterior.ultimocero.com/articulo/  
el-jurista-y-ex-rector-la-uva-justino-duque-  
fallece-los-88-a%C3%B1os-edad.](http://anterior.ultimocero.com/articulo/el-jurista-y-ex-rector-la-uva-justino-duque-fallece-los-88-a%C3%B1os-edad)

En 1999 se creó, con una visión más ambiciosa, una sección especial para la reforma del derecho de la navegación, en el seno de la Comisión General de Codificación, bajo la presidencia del profesor Justino F. Duque, vocal permanente de la comisión, para «la elaboración de una propuesta de anteproyecto de ley para la navegación y de modificación, en su caso, del Código de Comercio y de cuantas normas resulte necesario»<sup>31</sup>.

La sección especial trabajó durante cinco años y en febrero de 2004, después de 24 sesiones de trabajo y una larga reunión final, entregó su *Propuesta de anteproyecto de ley general de la Navegación Marítima*, que el Ministerio de Justicia hizo pública en noviembre.

La propuesta de anteproyecto constaba de casi seiscientos Artículos<sup>32</sup> abarcando prácticamente todos los asuntos marítimos, entre ellos el salvamento, al que le dedica el Capítulo III del Título VI «De los accidentes de la navegación».

En la memoria que acompaña a la propuesta se explican, entre otras, las reformas introducidas en materia de salvamento, entre las que destacan la conveniencia de denunciar el Convenio de Bruselas de 1910 y

<sup>31</sup> Creada por Orden de 18 de mayo de 1999, la sección especial estaba constituida por: presidente, D. Justino F. Duque Domínguez; vocales, D<sup>a</sup> Carmen Alonso Ledesma, D. Enrique Albert Piñolé, D. José Luis Gabaldón García, D. Manuel Ángel Rueda Pérez, D. José María Ruiz Soroa y D. Aníbal Sánchez Andrés. La sección contó con la colaboración de D. Luis Miguel Guérez Roig, como representante de la Dirección General de la Marina Mercante.

<sup>32</sup> El texto constaba de 597 Artículos, 5 disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y 4 disposiciones finales.

ratificar el Convenio de Londres de 1989, en el que se basa el texto de la propuesta y, sobre todo, el establecimiento de la competencia de la jurisdicción civil para conocer de las remuneraciones y premios, que dejarían de corresponder a la Administración, lo que implica la supresión del Tribunal Marítimo Central<sup>33</sup>.

El texto del Capítulo III, Título VI, refleja perfectamente el Convenio de Londres y además incorpora otras mejoras en la normativa del salvamento marítimo en relación con la ley de 1962, como la eliminación de la figura del remolque, que queda englobada en la del salvamento, la habilitación del capitán y el naviero para suscribir contratos de salvamento, la responsabilidad compartida de todos los intereses (buque y carga) en el pago de la remuneración<sup>34</sup> y la inclusión de normas para la preservación del medio ambiente, incluyendo la «compensación especial» contemplada en el Convenio de Londres<sup>35</sup>.

Sin embargo, queda mucho más oscura la cuestión de las competencias, que según la ley de puertos corresponden a Fomento y, según la exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima, a la jurisdicción ordinaria.

Las derogaciones y modificaciones de Artículos de la ley de puertos que establece la Ley de Navegación Marítima, no tocan al Artículo 86.6 que otorga las competencias a Fomento y, por otra parte, se deroga la disposición transitoria décima de la citada ley, por la que el Tribunal Marítimo Central continúa en sus funciones en tanto no se efectúe el traspaso de competencias de Defensa a Fomento, lo cual supone que la aplicación de la nueva ley se hará de forma inmediata.

Pero lo que dice la propuesta de anteproyecto en su disposición adicional cuarta, no es que se haga cargo de los auxilios y salvamentos el Ministerio de Fomento ni otros organismos de la Administración, sino la jurisdicción civil ordinaria, con una complicación adicional consistente en que, alternativamente a dicha jurisdicción, las partes podrán acudir a unas novedosas Juntas Arbitrales Marítimas<sup>36</sup>, sin que se aclare si

<sup>33</sup> Memoria de la propuesta de anteproyecto: «Por otro lado, la sustitución de la Ley de 1962 no lo es sólo en cuanto a su parte substantiva, sino que también en materia jurisdiccional se produce un giro copernicano. En efecto, hasta ahora el conocimiento y decisión de las reclamaciones por salvamento marítimo estaba atribuido a la Administración, que intervenía de esta manera en cuestiones claramente jurisdiccionales, en contradicción patente con el principio de reserva de jurisdicción del art. 117-3º C.E. y de una amplia doctrina del Tribunal Constitucional. Esta anómala situación queda corregida en el nuevo texto, en el que se parte de la base de la competencia plena de la jurisdicción civil para conocer de las reclamaciones por salvamento».

<sup>34</sup> Propuesta de anteproyecto. Artículo 424.2. «El premio deberá ser abonado, en el caso del buque, por el naviero. Por los demás bienes salvados será deudor del premio su propietario al tiempo de efectuarse su salvamento».

<sup>35</sup> Memoria de la propuesta de anteproyecto. «Por otro lado, se fomenta ese interés en la defensa del medio ambiente gracias a su toma en consideración como un elemento que incrementa, en su caso, el premio a percibir por los salvadores cuya pericia o esfuerzos haya evitado o reducido el daño medioambiental (art. 425-b.). Por otro lado, se recoge la técnicamente complicada figura de la "compensación especial" para aquellos casos en que el salvador pudiera no ver recompensados adecuadamente, por falta de éxito suficiente, sus esfuerzos (art. 429)».

<sup>36</sup> Propuesta de anteproyecto. Disposición adicional cuarta. Juntas Arbitrales Marítimas. «Se crean las Juntas Arbitrales Marítimas que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna. Su composición, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente. Los interesados

estas juntas son órganos jurisdiccionales o administrativos, públicos o privados. Tampoco se indica si se establecerán por Fomento, por el Poder Judicial o por otro organismo, aunque parece que no será por la Armada, ya que en la propuesta todas las competencias que la Ley 60/1962 atribuía a la Armada en hallazgos y extracciones, pasan a la Administración Marítima.

La referencia del Convenio de Londres a «procedimientos arbitrales o judiciales», parece ser el motivo de haber incluido esas imprecisas Juntas Arbitrales, que han sido causa de grandes incertidumbres a lo largo del desarrollo de la Ley de Navegación Marítima, en cuyo texto definitivo se han sustituido por «órganos de la Armada», como tendremos ocasión de ver.

No cabe duda de que, en una ley de tal envergadura, el salvamento marítimo no es de los temas más importantes, por lo que las inconsistencias citadas en el asunto de la competencia pudieron pasar desapercibidas en los primeros análisis e informes, siendo de esperar que se subsanaran en el proceso de tramitación.

### **EL proyecto de ley de 2006**

La extremada extensión del texto hacía muy difícil una pronta aprobación, por lo que no es de extrañar su larguísimo periodo de tramitación.

La Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia aprobó el texto del anteproyecto el 25 de julio de 2006 y el ministro de Justicia presentó un informe al Consejo de Ministros en agosto. En él se acordó remitir el texto al Consejo General del Poder Judicial y someterlo a consulta de las organizaciones más representativas de los sectores afectados.

Los comentarios y sugerencias fueron muy numerosos<sup>37</sup>, y el Gobierno, tras efectuar una revisión del texto, remitió el proyecto de ley a las Cortes que lo publicaron en su *Boletín Oficial* el 10 de noviembre de 2006.

El texto es ligeramente más reducido que la propuesta de la Comisión de Codificación (561 Artículos en lugar de 597) y mantiene sin cambios los Artículos del Capítulo III del Título VI, «Del salvamento».

La carencia de periodo transitorio a partir de la aprobación de la ley se solventa con la introducción de una nueva disposición transitoria que mantiene en funcionamiento al Tribunal Marítimo Central hasta la creación de las Juntas Arbitrales<sup>38</sup>.

en tales procedimientos podrán optar por acudir a las citadas Juntas o a la jurisdicción civil ordinaria. Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada».

<sup>37</sup> Sin embargo, el informe del CGPJ, aprobado el 18 de octubre, no hace la más mínima referencia al salvamento marítimo.

<sup>38</sup> Disposición transitoria única. 2. «Hasta la creación de las Juntas Arbitrales Marítimas las acciones relativas a los premios por

En cuanto a la competencia, se asigna claramente a Fomento, ya que, en una disposición final, se asigna a este Ministerio la organización de las Juntas Arbitrales Marítimas<sup>39</sup>. Dando muestras de que la revisión de la propuesta se había hecho concienzudamente, no se deroga la disposición transitoria décima de la ley de puertos, que establece el mismo régimen transitorio citado en el párrafo anterior. Igualmente, no se deroga la Ley 60/1962 completa, sino que, tal como hace la ley de puertos, mantiene vigentes las normas de jurisdicción y procedimiento del Capítulo II, con carácter reglamentario.

Todas las dificultades prácticas que presentaba la propuesta de anteproyecto, tanto internas como en comparación con la ley de puertos, se han solventado, pero a base de no seguir lo indicado en la exposición de motivos de trasladar los temas de salvamento a la jurisdicción ordinaria, ya que introduce unas Juntas Arbitrales dentro de la Administración, sobre las que continúan planteándose numerosas incertidumbres<sup>40</sup>.

Se repetía en cierto modo la situación de interinidad del Tribunal Marítimo Central sobrevenida tras la aprobación de la ley de puertos en 1992, aunque en esta ocasión la imprecisión sobre la dependencia de las Juntas Arbitrales introdujo una nueva incertidumbre que dio pie a numerosas especulaciones y sugerencias. No faltaron comentarios sobre la conveniencia de mantener el acervo del Tribunal Marítimo Central o incluso la participación de personal de la Armada en las Juntas Arbitrales<sup>41</sup>.

En cualquier caso, la tramitación del proyecto de ley en el Congreso fue interminable, ya que el periodo de enmiendas que se abrió el 10 de noviembre de 2006, fue prorrogándose una y otra vez hasta el 1 de

salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna previstas en esta Ley seguirán siendo ejercidas ante los órganos de la Armada, conforme a las normas de jurisdicción y procedimiento establecidas en el Título II de la Ley 60/1962».

39 Disposición final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Nueve. «El párrafo b) del apartado 1 de la disposición final segunda de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrá la siguiente redacción: "b) La organización de las Juntas Arbitrales Marítimas a las que se refiere la disposición adicional cuarta de la Ley General de Navegación Marítima"». Este párrafo encargaba a Fomento: «b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley. Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación».

40 Proyecto de ley de 2006. Exposición de motivos. VII: «Respecto del salvamento marítimo las innovaciones son numerosísimas en la Ley, que sigue con bastante fidelidad el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, al tiempo que su texto se ha decidido además a atribuir a la jurisdicción civil el conocimiento de las correspondientes reclamaciones (salvo los casos de bienes que se encuentren abandonados en la mar y sean de propiedad desconocida)».

41 CORRALES ELIZONDO, Agustín. *El proyecto de ley de Navegación Marítima y las competencias de la Armada*. Conferencia en ASESMAR, disponible en <http://www.asesmar.org/conferencias/temas/politicamaritimayderechomaritimo.htm>. «Conclusiones. 10.- Sobre la derogación de la Ley 60/62 de auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas y sus consecuencias, así como sobre la desaparición del Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, en la actualidad estructurados orgánicamente en el seno de la Armada, hemos calibrado la incidencia y consecuencias, ponderando que, en la creación de las nuevas Juntas Arbitrales Marítimas, se deberá utilizar, para su organización y composición, la participación de personal de la Armada, conjuntamente con otros técnicos de la Marina Mercante o del sector pesquero, pero, en todo caso, respetando y utilizando el fruto de la experiencia adquirida a lo largo de estos cuarenta años y la fuente de conocimiento constituida por las resoluciones de dichos órganos».



febrero de 2008, declarándose la caducidad del proyecto de ley el 13 de febrero, debido a la conclusión de la VIII Legislatura.

### **Nuevos proyectos de Ley General de Navegación Marítima**

En la IX Legislatura continuó el Gobierno de Rodríguez Zapatero, por lo que no debe extrañar que este volviera a presentar al Congreso en diciembre de 2008 un proyecto de ley muy similar al de 2006<sup>42</sup>, algo más reducido (535 Artículos en lugar de 561) pero idéntico en los asuntos referentes al salvamento marítimo, incluyendo la inconsistencia de la exposición de motivos con las Juntas Arbitrales Marítimas.

Este segundo proyecto sufrió similares vicisitudes que el de 2006. El periodo de enmiendas abierto el 19 de diciembre de 2008 se fue prorrogando hasta el 27 de septiembre de 2011 y, con el adelanto electoral, se declaró caducado el proyecto de ley el 28 de octubre.

La formación de Gobierno por el Partido Popular no arredró al PSOE que, en junio de 2012, volvió a presentar el texto ante el Congreso, esta vez como proposición de ley, al encontrarse en la oposición<sup>43</sup>. La única diferencia entre esta proposición de ley y el proyecto de 2008 es la supresión de las disposiciones finales primera a cuarta que contemplaban distintas reformas de las Leyes 1/2000 de Enjuiciamiento Civil, 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 22/2003 Concursal y 22/1998 de Costas respectivamente. De ellas, solo afecta al salvamento la desaparición de la disposición que encargaba a Fomento la organización de las Juntas Arbitrales, lo que de nuevo abre todas las incertidumbres anteriores.

El Gobierno de Mariano Rajoy decidió presentar su propio proyecto de ley, por lo que mientras trabajaba en el anteproyecto comunicó al Congreso en octubre de 2012 que tomaría en consideración la proposición de ley del Partido Socialista. Nada más cierto, puesto que el documento en que trabajaba el Gobierno del Partido Popular era el mismo proyecto de ley de 2008, modificado por las propuestas del PP que no habían prosperado entre 2008 y 2011.

### **La Ley de Navegación Marítima**

El anteproyecto del Partido Popular, elaborado por el Ministerio de Justicia es, de nuevo, algo más reducido que el proyecto de 2008 (497 Artículos en vez de 535) y el título, del que desaparece la palabra «general», pasa a ser simplemente Ley de Navegación Marítima. En todo lo referente a salvamento marítimo es idéntico a la proposición de ley del PSOE, incluso en el hecho de no contemplar el encargo a Fomento de organizar las Juntas Arbitrales, como constaba en el proyecto de 2008.

<sup>42</sup> Publicado en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* (Congreso de los Diputados) de 19 de diciembre de 2008.

<sup>43</sup> Proposición de Ley General de la Navegación Marítima, presentada al Congreso el 28 de junio de 2012.

Se aprobó el 29 de octubre de 2012 y se remitió a los Ministerios implicados, entre ellos al de Defensa, así como al Consejo General del Poder Judicial (CGPJ).

El CGPJ en su informe al anteproyecto<sup>44</sup> critica la atribución a la jurisdicción ordinaria de los asuntos de salvamento<sup>45</sup>, aunque alaba el cambio de denominación, eliminando términos como «Tribunal» o «Juzgado» para designar órganos administrativos<sup>46</sup>.

En cuanto a la gran indeterminación que presentan las Juntas Arbitrales, el CGPJ en su informe dice textualmente:

«La Ley en proyecto es en exceso parca al definir las notas características de estas Juntas Arbitrales Marítimas, de las que sólo indica su denominación, el hecho de su creación y su finalidad. Es más, la disposición adicional tercera remite al ulterior desarrollo reglamentario aspectos tan importantes como “su composición, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento”. Creemos que la Ley es el instrumento adecuado para consignar, al menos en sus líneas generales, estos y otros aspectos igualmente relevantes, como sería la adscripción orgánica de estas Juntas dentro de la estructura administrativa»<sup>47</sup>.

Este párrafo es muy claro: La ley debe establecer la adscripción orgánica de las Juntas Arbitrales. Pero llega más allá, al especificar que esta adscripción debe establecerse dentro de la estructura administrativa y, por lo tanto, las Juntas Arbitrales deben ser organismos administrativos y no jurisdiccionales<sup>48</sup>. Lo que no dice es que se adscriban al Ministerio de Fomento, como en el proyecto de 2008.

Por último, el informe recomienda mantener los procedimientos del Título II de la ley de 1962 con rango de ley hasta la efectiva constitución de las Juntas Arbitrales<sup>49</sup>.

44 Informe del Consejo General del Poder Judicial al anteproyecto de ley de Navegación Marítima, 20 de diciembre de 2012.

45 Informe del CGPJ, VI, e), 2, pág. 81. «Al menos, el prelegislador debería hacer un esfuerzo por explicitar los motivos que llevan a atribuir ahora a los órganos judiciales una materia tan altamente especializada que se venía desarrollando de forma satisfactoria y muy dilatada en el tiempo por órganos de naturaleza administrativa, en un contexto que viene estando marcado precisamente por la tendencia opuesta, esto es, por la desjudicialización de materias que no exijan la intervención jurisdiccional».

46 Informe del CGPJ, VI, e), 2, pág. 81. «Este Consejo valora positivamente la supresión de esos “Tribunales y Juzgados Marítimos” contemplados en la Ley 60/1962, cuyo articulado emplea tan profusa como inadecuadamente los términos de “tribunal”, “juzgado” y “juez” para referirse a esos órganos administrativos y a quienes los integran. Como hemos tenido ocasión de señalar en otros informes, los términos “Tribunal” y “Juzgado” deben reservarse exclusivamente en nuestro ordenamiento para designar aquellos órganos colegiados o unipersonales que ejercen una auténtica potestad jurisdiccional, y cuyos integrantes pertenecen al Poder Judicial (artículos 117.3 y 4 CE)».

47 Informe del CGPJ, VI, e), 2, pág. 82.

48 Hay quienes las consideraban dentro del Poder Judicial, p.e. José M<sup>a</sup> Alcántara en *La relación del proyecto de ley general de la Navegación Marítima con los tratados internacionales* cita «la introducción de unas llamadas Juntas Arbitrales Marítimas, en sede judicial pero optativas y diferenciadas del procedimiento declarativo ordinario».

49 Informe del CGPJ, Conclusión décima, pág. 95. «Asimismo, se recomienda que los actuales Juzgados y Tribunales Marítimos continúen ejerciendo sus funciones en la materia hasta la efectiva constitución de las Juntas Arbitrales Marítimas, y que asimismo en

Teniendo en cuenta este y los restantes informes, el Ministerio de Justicia circuló un segundo texto del anteproyecto el 4 de febrero de 2013 en el que se mantiene la competencia de la jurisdicción ordinaria y el carácter reglamentario del Título II de la ley de 1962, pero modifica de forma drástica el tema de las Juntas Arbitrales Marítimas, que desaparecen siendo sustituidas por unos «órganos competentes de la Armada», que no especifica<sup>50</sup>.

Es muy importante esta nueva redacción, porque supone un cambio radical en la responsabilidad sobre los salvamentos y auxilios marítimos, que vuelve del Ministerio de Fomento, según establecía la ley de puertos de 1992, al de Defensa y, en concreto, a la Armada, donde ha estado siempre, ya que la ley de puertos no se desarrolló nunca para que Fomento asumiera esas funciones al carecer de los medios necesarios, situación que subsistía en 2013. Además, con la nueva adscripción orgánica se evita otro de los inconvenientes que presenta una dependencia de Fomento, que es el hecho de que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), cuyos buques realizan el 80 por ciento de las asistencias marítimas, depende de la Marina Mercante y, por lo tanto, de Fomento, con lo que este Ministerio podría considerarse juez y parte en la determinación de las remuneraciones por salvamento.

Con la misma fecha de 4 de febrero de 2013, se preparó otro texto que modificaba la disposición adicional tercera, de forma que se especificaban los órganos competentes de la Armada, que serían la Junta Central de Arbitrajes Marítimos y los auditores y comisarios de Arbitrajes Marítimos<sup>51</sup>.

Con esta redacción modificada se remitió al Consejo de Estado, cuyo dictamen se aprobó en julio de 2013. En él se recogen resúmenes de los distintos informes realizados, entre ellos el del Ministerio de Fomento que sugirió no conferir la competencia a la Armada, manteniendo los términos de la ley de puertos de 1992<sup>52</sup>, lo que supondría mantener el régimen transitorio en que se encontraba el Tribunal Marítimo Central

ese ínterin, en aras de una mayor seguridad jurídica, las disposiciones del Título II de la Ley 60/1962 no sean derogadas ni rebajadas a rango reglamentario».

<sup>50</sup> Segundo anteproyecto. Disposición adicional tercera. Órganos competentes de la Armada. «Los órganos competentes de la Armada conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna. Su composición, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente. Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados órganos de la Armada o a la jurisdicción civil ordinaria. Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada».

<sup>51</sup> Segundo anteproyecto, modificado. «Disposición adicional tercera. Órganos competentes de la Armada. Los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son la Junta Central de Arbitrajes Marítimos y los auditores y comisarios de arbitrajes marítimos. Su composición, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente».

<sup>52</sup> Dictamen del Consejo de Estado. Antecedentes, cuarto, 1, pág. 35. «En un segundo informe de fecha 27 de febrero de 2013, el Ministerio de Fomento mostró su preocupación por el cambio introducido en la disposición adicional tercera, a petición del Ministerio de Defensa, que lleva ahora por título órganos competentes del Estado, lo que incide sobre la regulación de las juntas arbitrales marítimas, sugiriendo que no se hiciera mención alguna sobre el particular permaneciendo la regulación existente en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que se introdujera una disposición transitoria para urgir al Gobierno a regular esta materia».

desde hacía veintidós años (desde la ley de puertos de 1992), sin expectativas claras de abordar una solución definitiva a corto o medio plazo. También recoge la propuesta del Ministerio de Defensa de mantener en la Armada las competencias en hallazgos y extracciones marítimas, que el anteproyecto atribuye a Fomento<sup>53</sup>.

En cuanto a la competencia de la jurisdicción civil y de la Armada, el Consejo de Estado se muestra expresamente conforme<sup>54</sup>, diciendo en concreto que:

«A juicio del Consejo de Estado, la disposición adicional tercera del anteproyecto cohonestamente ambas posiciones, ofrece una regulación adecuada para la tramitación y resolución de este tipo de expedientes y asegura seguir contando con unos órganos dotados de conocimientos específicos y probada eficacia, para resolver las controversias planteadas a la hora de fijar los premios de salvamento y las remuneraciones por salvamentos y remolques»<sup>55</sup>.

También acepta y justifica la posibilidad de encomendar a órganos administrativos la resolución de conflictos entre particulares<sup>56</sup>, tema que había suscitado numerosas cuestiones de competencia al Tribunal Marítimo Central. Además, el Consejo de Estado considera que la rúbrica de la disposición adicional tercera no debería ser «Órganos competentes de la Armada» sino «Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques», y que entre los elementos de los nuevos órganos que se regularán reglamentariamente debe figurar «su régimen jurídico»<sup>57</sup>.

53 Dictamen del Consejo de Estado. Antecedentes, séptimo c): «[El Ministerio de Defensa] propone que, en el art. 348, se mantenga la competencia del Ministerio de Defensa sobre hallazgos marinos».

54 Dictamen del Consejo de Estado, XIII, 1, c), pág. 247: «Como hito final de esta evolución, el Anteproyecto sometido a consulta atribuye el conocimiento de estos expedientes a otros órganos de la Armada de nueva creación (la Junta Central de Arbitrajes Marítimos y los auditores y comisarios de arbitrajes marítimos) o a la jurisdicción civil ordinaria, a elección de los interesados, prevaleciendo esta última en caso de desacuerdo. Aunque nada dice la memoria del análisis de impacto normativo sobre la ratio de esta previsión, puede suponerse que la regulación proyectada responde a una doble motivación: por una parte, la pretensión de que la instrucción y resolución de estos expedientes, que versan sobre relaciones inter privados, se traslade a la jurisdicción civil; por otra, la preferencia manifestada por armadores o navieros, en su condición de sujetos interesados, en favor de que tales expedientes puedan seguir siendo resueltos por los órganos competentes de la Armada, dada su singular especialización técnica, la acreditada solvencia de sus resoluciones y el importante acervo de conocimientos acumulados durante los largos años de trayectoria del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes –y, antes, de los tribunales de presas a los que sucedieron–. Por todo ello, el Consejo de Estado considera acertado el mantenimiento del sistema que encomienda el conocimiento de dichos procedimientos a los órganos especializados de la Armada que se proyectan».

55 Dictamen del Consejo de Estado XIII, 1, c), pág. 248.

56 Dictamen del Consejo de Estado XIII, 1, c), pág. 248: «En efecto, no suscita ninguna duda la posibilidad de encomendar a órganos administrativos la resolución de conflictos entre particulares, con carácter provisional o no definitivo –por cuanto cabe en última instancia acudir ante los tribunales de justicia–».

57 Dictamen del Consejo de Estado XIII, 1, c), pág. 248. «Únicamente debe señalarse, en cuanto a la regulación proyectada, que la rúbrica actual de esta disposición (“Órganos competentes de la Armada”) no expresa debidamente su contenido y, por ello, debería sustituirse por otra más acorde a la finalidad pretendida con esta previsión, como pudiera ser, por ejemplo, “Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques” y que, en la habilitación reglamentaria, debe incluirse el inciso “régimen jurídico”, de tal suerte que rece “su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente, a propuesta del Ministro de Defensa”».

Tras el dictamen del Consejo de Estado, el Ministerio de Justicia introdujo las modificaciones indicadas en el párrafo anterior, entre ellas el cambio de título y contenido de la disposición adicional tercera y una nueva denominación de los órganos competentes de la Armada, que pasan a ser el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de Arbitrajes Marítimos<sup>58</sup>, y presentó el texto final al Consejo de Ministros, que lo aprobó y remitió al Congreso como proyecto de ley el 22 de noviembre de 2013. El texto incluía siete disposiciones finales, ninguna de las cuales relativa a salvamento marítimo.

La Mesa del Congreso, en su reunión de 29 de noviembre acordó encomendar su aprobación a la Comisión de Justicia, con competencia legislativa plena, y abrió un plazo de enmiendas de quince días, que se fue prorrogando sucesivamente hasta abril de 2014. La Comisión de Justicia designó una ponencia de diez diputados<sup>59</sup> para estudiar el proyecto y las enmiendas que se presentaran.

La única enmienda a la totalidad, presentada por Izquierda Unida, no prosperó. En cuanto a las enmiendas al articulado, se presentaron 272 de las que solo seis se referían al salvamento marítimo<sup>60</sup>. Todas pueden considerarse modificaciones menores excepto la enmienda número 271 del PSOE<sup>61</sup> en la que se propone en una nueva disposición adicional, la décima, adscribir a la Administración Marítima un Tribunal Marítimo Central y unos juzgados marítimos «recompuestos», para «configurarlos sobre nuevas bases»<sup>62</sup>.

<sup>58</sup> Anteproyecto de ley de Navegación Marítima de 6 de noviembre de 2013. Disposición adicional tercera. Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques. «Los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de arbitrajes marítimos. Su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente. Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados órganos de la Armada o a la jurisdicción civil ordinaria. Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada».

<sup>59</sup> La ponencia encargada de redactar el *Informe sobre el proyecto de ley de Navegación Marítima*, estaba integrada por los diputados don Andrés José Ayala Sánchez (GP), doña M.ª Ángeles Esteller Ruedas (GP), don Joaquín María García Díez (GP), don José Segura Clavell (GS), don Felipe Jesús Sicilia Alférez (GS), don Jordi Jané i Guasch (GC-CiU), don Gaspar Llamazares Trigo (GIP), don Carlos Martínez Gorriarán (GUPyD), don Emilio Olabarria Muñoz (GV-EAJ-PNV) y doña M.ª Olaia Fernández Dávila (GMx).

<sup>60</sup> Enmienda 72 de Izquierda Plural, 110, 120 y 121 del PP, y 253 y 271 del PSOE.

<sup>61</sup> Enmienda 271. Adición de una nueva disposición final con el siguiente texto: «Disposición final décima. Modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre (nueva).

1. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cualesquiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales».

<sup>62</sup> Motivación de la enmienda 271. «Dado el tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, se hace necesario reordenar y configurar sobre nuevas bases estos tribunales y juzgados, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima, cuyos funcionarios habrán de integrarlos en exclusiva».

Inexplicablemente, esta propuesta no va acompañada de la propuesta de supresión de la disposición adicional tercera que encarga a órganos de la Armada las funciones que realizaban el Tribunal y los juzgados marítimos, ni tampoco la de supresión de la disposición derogatoria (modificación de la ley de puertos) que retira estas competencias al Ministerio de Fomento<sup>63</sup> y, por tanto, a la Administración Marítima. Ni tampoco se acomoda a la derogación de la ley de 1962, de la que el proyecto de ley solo deja vigentes los procedimientos, pero no el Tribunal y los juzgados marítimos, que desaparecen.

La ponencia emitió su informe el 13 de mayo de 2014. En él se aceptaban cuatro de las enmiendas citadas, se proponía una transaccional en otra y se rechazaban dos, entre ellas la incomprensible 271 del PSOE.

A pesar de ello, el texto remitido al Senado el 22 de mayo incluyó la disposición adicional décima sobre «habilitación al Gobierno para la modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos»<sup>64</sup>, presumiblemente por un acuerdo transaccional de última hora.

En el Senado se presentaron 385 enmiendas, la mayoría de las cuales eran de nuevo las rechazadas en el Congreso, entre ellas la nueva disposición adicional décima, propuesta por el Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya (enmienda 188) y por el PSOE (enmienda 375).

La ponencia de la Comisión de Justicia del Senado<sup>65</sup> emitió su informe el 18 de junio y no discutió la disposición adicional décima, dado que ya venía incluida en el texto remitido por el Congreso y ningún Grupo se había opuesto a ella.

De vuelta al Congreso, este aprobó definitivamente el texto el 14 de julio de 2014. En este texto definitivo se encomienda la determinación de los premios por salvamento a unos nuevos órganos de la Armada, el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de Arbitrajes Marítimos (disposición adicional segunda), deroga el Artículo de la ley de puertos que asigna estas competencias al Ministerio de Fomento y deroga la ley de 1962, con lo que desaparecerán el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes cuando entren en vigor los nuevos órganos, tras la aprobación de su reglamento.

Pero al mismo tiempo, como hemos visto, la nueva ley da un plazo al Gobierno para configurar sobre nuevas bases el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, adscribiéndolos a la Administración Marítima.

<sup>63</sup> LPEMM Artículo 263, letra f.

<sup>64</sup> La enmienda 271 del PSOE sin cambio alguno.

<sup>65</sup> La ponencia designada por la Mesa del Senado para estudiar el proyecto de ley de Navegación Marítima, estaba integrada por D. Jokin Bildarratz Sorron (GPV), D. Arcadio Díaz Tejera (GPS), D. Iñaki Goioaga Llano (GPMX), D. José Vicente González Bethencourt (GPS), D.ª Eva Parera Escrichs (GPCIU), D. Juan Antonio Rodríguez Marín (GPP), D. Joan Saura Laporta (GPEPC) y D. José Luis Ramón Torres Colomer (GPP).

Dice el profesor Pulido Begines:

«Cualquier intento de salvar las contradicciones existentes entre la disposición adicional segunda y la disposición final décima de la Ley de Navegación Marítima está abocado al fracaso. La única solución posible es una rectificación legal o, al menos, un desarrollo reglamentario que clarifique cuál es la voluntad del legislador en esta materia, algo que todavía no sabemos: ¿Los procedimientos administrativos de salvamento, se adscribirán a la Armada o a la Administración Marítima?»<sup>66</sup>.

Solo el tiempo resolverá esta cuestión, que constituye, sin duda, un error en la redacción de la ley, que reabre de nuevo la discusión sobre si es adecuado encargar a la Armada asuntos no militares, sin apreciar que la Armada, como parte de las Fuerzas Armadas, pertenece a la Administración Pública integrada en el Ministerio de Defensa y, por lo tanto, además de sus funciones militares, puede asumir los cometidos de la Administración que se considere conveniente y para lo que disponga de las capacidades y los medios necesarios, entre los que se encuentran desde tiempo inmemorial algunos como la elaboración de la cartografía náutica española por el Instituto Hidrográfico de la Marina, más recientemente el mantenimiento de los patrones de tiempo y frecuencias nacionales mediante los relojes atómicos del Real Observatorio de la Armada y últimamente la cooperación en la lucha contra incendios y otras catástrofes naturales a través de la UME<sup>67</sup>, en la que participa la Armada junto con los Ejércitos de Tierra y Aire.

### El reglamento de salvamento

La Ley de Navegación Marítima establece que los órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques de fortuna serán de la Armada, y que su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente. En tanto no se desarrolle el reglamento, seguirán funcionando el Tribunal Marítimo Central y los jueces marítimos permanentes, aplicando la ley de 1962.

Pero, además, la ley determina que los expedientes de hallazgos y las autorizaciones para extracciones marítimas también corresponden a la Armada y para estos asuntos, que también requieren cierto desarrollo reglamentario, no establece ningún periodo transitorio, por lo que parecía conveniente comenzar a trabajar en estos reglamentos con la mayor antelación posible.

Por ello, el 25 de junio de 2014, todavía con el proyecto de ley en el Congreso, se celebró una reunión en el Cuartel General de la Armada presidida por el segundo jefe de Estado Mayor, almirante Javier Franco

<sup>66</sup> PULIDO, J.L., «El salvamento en la nueva Ley de Navegación Marítima», artículo incluido en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Universidad Carlos III, Madrid, 2015, disponible en internet [http://earchivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21081/salvamento\\_pulidobegines\\_RIO\\_2015.pdf?sequence=1](http://earchivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21081/salvamento_pulidobegines_RIO_2015.pdf?sequence=1).

<sup>67</sup> Unidad Militar de Emergencias.



Suanzes, en la que se decidió crear un grupo de trabajo dirigido por la División de Planes del Estado Mayor, para el desarrollo de los aspectos de la ley que afectan a la Armada. Entre otras cosas se decidió que el grupo de trabajo estudiara si debía desarrollarse un solo reglamento para salvamentos, hallazgos y extracciones, o bien reglamentos separados y, además, proponer los textos correspondientes.

El grupo de trabajo se constituyó el 11 de septiembre bajo la presidencia del capitán de navío Delgado Moreno, jefe del Área de Planes Estratégicos del Estado Mayor de la Armada y estaba constituido por representantes del Tribunal Marítimo Central, Estado Mayor de la Armada, Flota y Acción Marítima y de sus respectivas asesorías jurídicas<sup>68</sup>.

En su primera reunión se identificaron las áreas de trabajo, se decidió que los salvamentos y las extracciones requerían reglamentos diferentes<sup>69</sup> y se establecieron tres subgrupos de trabajo, el primero para desarrollar los asuntos de patrimonio, extracciones y salvamento de bienes de propiedad desconocida, el segundo para salvamentos y remolques y el tercero para la Lista Oficial de Buques. El subgrupo de trabajo de salvamentos y remolques quedó constituido por tres oficiales del Cuerpo Jurídico de la Defensa, entre ellos el secretario del Tribunal Marítimo Central<sup>70</sup>, con el encargo de desarrollar el correspondiente reglamento, cuyo borrador debería estar finalizado el 27 de noviembre, o sea en menos de dos meses y medio, y además sin desatender los destinos de sus miembros, de por sí muy demandantes.

Este subgrupo de trabajo tuvo que resolver además importantes discrepancias internas, lo que no hizo posible mantener la fecha prevista de entrega, aunque finalmente en enero de 2015 presentó un borrador de *Reglamento de Arbitraje en materia de Salvamentos Marítimos*.

El borrador de reglamento mantiene en lo posible la estructura anterior, de forma que establece un Consejo de Arbitrajes Marítimos con la misma composición y sede que el Tribunal Marítimo Central y unas auditorías de Arbitrajes Marítimos en las actuales sedes de los juzgados marítimos.

El procedimiento general contempla una fase instructora a cargo de los auditores de Arbitrajes Marítimos y un laudo dictado por el Consejo de Arbitrajes Marítimos. También se incluye un procedimiento abreviado para casos de menor cuantía<sup>71</sup> o cuando se alcance acuerdo entre las partes, en cuyo caso el laudo será dictado por el propio auditor de Arbitrajes Marítimos.

<sup>68</sup> El grupo de trabajo estaba constituido por: presidente CN Alfonso Delgado Moreno (Divpla-Ple); asistentes Col. Federico García Rico (TMC); CN Juan Aguilar Cabanillas (Divope-Logope); CF. F. Javier Rodríguez Raposo (Flota-Planes); TCol. Alfonso Barrada (Aseju CGA); Cte. Manuela Gea Fernández (Aseju ALMART); Cap. Carlos Rodríguez-Villasante González (JAL); secretario CC Pedro Cardona (Divpla-Ple).

<sup>69</sup> Por requerir los hallazgos o salvamentos de bienes de propiedad desconocida un procedimiento administrativo mientras que los salvamentos, uno arbitral.

<sup>70</sup> Col. García Rico, TCol. Alfonso Barrada y Cap. Carlos Rodríguez-Villasante.

<sup>71</sup> Cuando la cantidad reclamada sea menor de 3000 euros.

El borrador de reglamento incluye un anexo con las *Normas aplicables a los bienes salvados de propiedad desconocida*, que determinan el procedimiento administrativo a seguir en estos casos, orientado a la identificación del propietario de dichos bienes, a su custodia y a las actuaciones a seguir en caso de que no se consiga la localización del propietario. En estos procedimientos administrativos no participan el Consejo de Arbitrajes Marítimos ni los auditores de Arbitrajes Marítimos.

En mayo de 2015, la Asesoría Jurídica de la Armada informó sobre el borrador, al que realizó algunos cambios, entre ellos la inclusión de una Auditoría de Arbitrajes Marítimos adicional en Madrid con un «ámbito territorial de atribuciones» de todo el territorio nacional, como proponía el presidente del Tribunal Marítimo Central.

El borrador fue finalmente remitido al Ministerio de Defensa en el verano de 2015. La Secretaría Técnica recabó en septiembre el informe de la Asesoría Jurídica General que no presentó objeciones al texto, «sin perjuicio de recabar informe del Ministerio de Justicia y del Ministerio de Fomento», por lo que se les circuló para comentarios.

En noviembre se recibieron los citados comentarios, con numerosas observaciones y propuestas tanto genéricas como de detalle. Para revisar el borrador, la Armada ha establecido un nuevo grupo de trabajo en 2016.

### **Comentario final**

En resumen, la Ley de Navegación Marítima establece que los premios por salvamento marítimo y las remuneraciones por remolques de fortuna, se determinarán por el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de Arbitrajes Marítimos, que son órganos de la Armada, cuyo funcionamiento se determinará reglamentariamente. Se deroga la Ley 60/1962, excepto su Título II que sigue vigente con carácter reglamentario y se establece un periodo transitorio en tanto no se aprueba el Reglamento de Salvamento Marítimo, durante el cual, los «viejos organismos», el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, seguirán aplicando la «vieja ley» de 1962.

La entrada en vigor del reglamento pondrá punto final a los citados «viejos organismos», que cerrarán sus puertas tras más de 50 años de servicios ininterrumpidos a la comunidad marítima nacional, lo que de alguna manera justifica que este sea el momento de presentar su historia.

Queda la incógnita planteada por la disposición adicional décima de la ley, que reabre la posibilidad de transferir la responsabilidad al Ministerio de Fomento. Nada se puede anticipar sobre lo que sucederá al final, pero, en cualquier caso, el Tribunal Marítimo Central habrá finalizado su andadura y el objetivo de este trabajo estará cumplido.

**Anexos**





**ANEXO I**  
**Presidentes del Tribunal Marítimo Central**

Empleo	Nombre	Nombramiento	Cese
VA	Francisco Benito Perera	28.feb.63	13.jul.67
A	Fernando Meléndez Bojart	13.jul.67	24.dic.68
A	Indalecio Núñez Iglesias	09.ene.69	23.mar.72
A	Alfredo Lostau Santos	23.mar.72	27.abr.76
A	Joaquín María Pery Junquera	27.abr.76	10.nov.76
A	José Yusty Pita	10.nov.76	08.oct.79
A	Pedro Español Iglesias	15.oct.79	04.mar.82
A	Juan Carlos Muñoz-Delgado Pintó	04.mar.82	13.dic.84
A	Hermenegildo Franco González-Llanos	13.dic.84	01.jul.86
A	Miguel Morgado Aguirre	30.jun.86	31.jul.87
A	Héctor Alfonso Vigón Sánchez	02.sep.87	06.sep.88
A	Eduardo Vila Corpas	05.sep.88	20.jul.89
A	José Antonio Benítez Carrasco	20.jul.89	06.feb.91
A	Fernando Martín Ivorra	30.ene.91	22.oct.94
A	Pedro Regalado Aznar	22.oct.94	21.oct.97
A	Eduardo Liberal Lucini	22.oct.97	22.oct.98
A	Justino Antón Pérez-Pardo	19.oct.99	22.oct.00
A	Nicolás J. Lapique Dobarro	18.oct.00	31.mar.02
A	Marcelino García Teibel	02.abr.02	11.ene.03
A	Francisco Rapallo Comendador	24.feb.03	29.nov.05
A	Juan José González-Irún Sánchez	12.dic.05	04.abr.06
A	Ángel Manuel Tello Valero	15.sep.06	30.ago.07
A	Rafael Lapique Dobarro	24.sep.07	14.dic.08
A	Fernando Armada Vadillo	13.ene.09	07.ene.10
VA	Enrique Pérez Ramírez	28.abr.10	26.abr.15
CA	Cristóbal González-Aller Lacalle	30.abr.15	30.jun.15
A	Javier Pery Paredes	01.jul.15	12.oct.16
A	Javier Franco Suanzes	15.dic.16	

**ANEXO II**  
**Otros miembros del Tribunal Marítimo Central**  
**Secretarios relatores**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
TCol.	Jur.	Arm.	Felipe Alfín Delgado	14.mar.63	20.dic.66
TCol.	Jur.	Arm.	Rafael Romero Álvarez	10.ene.67	12.feb.70
Col.	Jur.	Arm.	Luis María Lorente Rodrigáñez	12.feb.70	27.sep.79
Col.	Jur.	Arm.	Ildefonso Couceiro Tovar	11.oct.79	31.jul.87
Col.	Jur.	Arm.	Jerónimo Torres Lanzarote	07.ago.87	27.10.91
Col.	Jur.	Def.	Darío Romaní Martínez	27.oct.91	27.feb.92
			José R. Cervera Pery		
Col.	Jur.	Def.	Darío Romaní Martínez	27.feb.92	22.jun.04
TCol.	Jur.	Def.	Fausto Pérez Roldán	23.jul.04	14.oct.04
Cte.	Jur.	Def.	Joaquín Ruiz Díez del Corral	08.sep.04	03.mar.05
TCol.	Jur.	Def.	Fausto Pérez Roldán	14.oct.04	29.mar.06
Col.	Jur.	Def.	Lázaro Montero López	29.mar.06	28.mar.10
Col.	Jur.	Def.	Julio Ignacio Méndez Rodríguez	04.mar.10	29.mar.14
Col.	Jur.	Def.	Federico Manuel García Rico	30.mar.14	

**Vocales**  
**Vocal auditor de la Armada (1)**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Jur.	Arm.	Hermenegildo Altozano Moraleda	14.mar.63	28.feb.64
Col.	Jur.	Arm.	Gregorio Sanguino Benítez	12.mar.64	03.feb.66
Col.	Jur.	Arm.	Miguel de Páramo y Cánovas	16.mar.66	07.jun.67
Col.	Jur.	Arm.	Federico Acosta López	22.jun.67	13.oct.76
Col.	Jur.	Arm.	Federico Trillo-Figueroa y Vázquez	22.oct.76	07.nov.77
Col.	Jur.	Arm.	José Manuel Claver Torrente	11.nov.77	01.jul.79



Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Jur.	Arm.	Federico Trillo-Figueroa y Vázquez	17.sep.79	05.feb.80
Col.	Jur.	Arm.	Alejandro Luis de Alarcón y Trigueros	18.abr.80	06.dic.82
Col.	Jur.	Arm.	Guillermo Pérez-Olivares Fuentes	06.dic.82	26.ago.83
Col.	Jur.	Arm.	Antonio Bresca Fernández	28.oct.83	07.ene.91
Col.	Jur.	Def.	José R. Cervera Pery	09.abr.91	22.mar.92
Col.	Jur.	Def.	Juan Gonzalo Martínez Micó	12.may.92	31.oct.97
Col.	Jur.	Def.	Isidoro Cervantes Nafría	12.dic.97	21.dic.04
Col.	Jur.	Def.	José Antonio Fernández-Tresguerres Hernández	13.oct.05	24.nov.06
TCol.	Jur.	Def.	José Manuel Armada Vadillo	20.mar.07	12.dic.14
Col.	Jur.	Def.	José Manuel Gutiérrez del Álamo y del Arco	02.feb.15	

### Vocal auditor de la Armada (2)

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Jur.	Arm.	Federico Acosta López	14.mar.63	11.oct.65
Col.	Jur.	Arm.	Luis Orcasitas Llorente	11.oct.65	05.sep.73
Col.	Jur.	Arm.	José Manuel Gutiérrez de la Cámara	12.nov.73	25.jun.80
Col.	Jur.	Arm.	Joaquín Montull Lavilla	25.nov.80	29.jul.84
Col.	Jur.	Arm.	Rogelio José María Martínez Vázquez	21.sep.84	30.jun.87
Col.	Jur.	Arm.	Pascual García Ballester	01.oct.87	23.abr.88
			Vacante	23.abr.88	23.feb.90
Col.	Jur.	Def.	Darío Romaní Martínez	23.feb.90	27.feb.92
Col.	Jur.	Def.	Juan Manuel Zapatero Díez	12.may.92	17.mar.94
Col.	Jur.	Def.	Rafael Linde López	24.oct.94	jul/sep.97
Col.	Jur.	Def.	Carlos Eymar Alonso	16.jul.98	18.jul.03
Col.	Jur.	Def.	José Luis Poyato Ariza	14.ene.04	24.sep.07
Col.	Jur.	Def.	José Manuel de Heras Durán	24.sep.07	07.nov.14
Col.	Jur.	Def.	Antonio Alfonso Rodríguez	10.dic.14	

### Vocal del Cuerpo General de la Armada

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
CN EC	Gral.	Arm.	Federico Fernández de la Puente	18.jun.63	12.abr.67
CN ET	Gral.	Arm.	José Luis Morales Hernández	10.may.67	07.feb.75
CN ET	Gral.	Arm.	José Luis Samalea Pérez	12.feb.75	09.mar.79
CN ET	Gral.	Arm.	Carlos Bastarreche del Carre	02.abr.79	02.ago.83
CN	Gral.	Arm.	Juan Bañeres Benito	08.oct.83	23.nov.84
CN	Gral.	Arm.	José L. Álvarez-Novillas Rodríguez	30.nov.84	08.nov.90
CN	Gral.	Arm.	Fernando García-Ganges Díez	21.feb.91	17.sep.92
CN	Gral.	Arm.	Rafael Bittini Escrivá de Romaní	17.sep.92	01.dic.98
CN	Gral.	Arm.	Ricardo Bonastre Hernández	02.dic.98	11.oct.99
CN	Gral.	Arm.	Fermín Moscoso del Prado Calvín	30.nov.99	12.may.00
CF	Gral.	Arm.	Javier Pery Paredes	15.sep.00	29.sep.02
CN	Gral.	Arm.	Antonio Manuel Pérez Fernández	05.jul.02	07.ago.03
CF	Gral.	Arm.	Fernando Zumalacárregui Luxán	02.dic.03	29.jul.04
CF	Gral.	Arm.	Fernando Querol Pagán	19.ago.04	27.jun.05
CN	Gral.	Arm.	Francisco Javier Nieto Manso	27.jun.05	29.mar.07
CN	Gral.	Arm.	Pedro Roldán Tudela	20.abr.07	29.nov.07
CN	Gral.	Arm.	Juan Ruiz Casas	05.nov.07	20.oct.08
CN	Gral.	Arm.	Bartolomé Bauzá Abril	04.dic.08	26.nov.09
CN	Gral.	Arm.	Francisco Javier Romero Caramelo	09.dic.09	16.jun.10
CN	Gral.	Arm.	Eduardo Bernal González-Villegas	19.oct.10	20.jun.14
CN	Gral.	Arm.	Salvador Múgica Ruiz	20.jun.14	

### Vocal auditor del Ejército del Aire

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Jur.	EA	Tomás Garicano Goñi	14.mar.63	13.jul.64
Col.	Jur.	EA	Manuel Uriarte Rojo	31.ago.64	09.dic.65
Col.	Jur.	EA	Camilo Juliá de Bacardí	16.mar.66	10.sep.66
Col.	Jur.	EA	Eusebio Salvador Monge	03.nov.66	10.ago.67
Col.	Jur.	EA	Manuel Gordillo García	07.oct.67	17.mar.69
Col.	Jur.	EA	Manuel Valencia Remón	17.mar.69	04.ene.77
Col.	Jur.	EA	Gabriel Martínez García	25.ene.77	10.may.79
Col.	Jur.	EA	Victorino Bragado Vivar	26.oct.79	06.oct.83
Col.	Jur.	EA	Manuel García-Reyes Delgado	13.oct.83	06.jul.84
Col.	Jur.	EA	Fernando López-Orozco y Rodríguez-Rivas	30.jul.84	jun.86
Col.	Jur.	Def	José Adánez Martínez	30.sep.86	08.feb.90
Col.	Jur.	Def	Antonio Troncoso de Castro	16.may.90	26.may.94
Col.	Jur.	Def	Julio Antonio Hierro Roldán	26.may.94	

### Vocal del Cuerpo General del Ejército del Aire

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Gral.	EA	Manuel Mulas García	14.mar.63	12.mar.64
Col.	Gral.	EA	Luis Serrano de Pablo Jiménez	11.may.64	21.ene.65
Col.	Gral.	EA	Tomás Fernández Rivas	21.ene.65	28.oct.66
Col.	Gral.	EA	Bernardo Meneses Orozco	12.nov.66	02.abr.70
Col.	Gral.	EA	Manuel Sánchez-Tabernero de Prada	02.abr.70	23.sep.74
Col.	Gral.	EA	Santiago Ibarreta Ortega	23.sep.74	20.jun.75
Col.	Gral.	EA	Joaquín Esponera Vicen	22.sep.75	31.ago.82
Col.	Gral.	EA	Fernando de Castro de Castro	31.ago.82	09.oct.83
Col.	Gral.	EA	Manuel Gil del Real de Pazos	27.oct.83	26.ene.86
Col.	Gral.	EA	José Carlos García-Verdugo Fernández-Sanguino	28.ene.86	01.jun.88

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Col.	Gral.	EA	José Antonio Herrera Martí	01.jun.88	15.jun.90
Col.	Gral.	EA	Cándido Álvarez Paredes	15.jun.90	01.jul.96
Col.	Gral.	EA	José Antonio Alba Jaraquemada	01.jul.96	

### Vocal de la Marina Mercante

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
CF	Gral.	Arm.	Pedro Martínez-Avial Bonaplata	14.mar.63	20.mar.67
CN EC	Gral.	Arm.	Luis de Bona Orbeta	18.abr.67	29.ago.81
CN	Gral.	Arm.	José María Moreu Curbera	03.oct.81	10.may.85
SDG Plan Trans Marit			José Luis García Gabaldón	14.feb.86	11.feb.87
SDG Plan Trans Marit			Manuel González Rodríguez	11.feb.87	24.ene.92
SDG Plan Trans Marit			Luis Miguel Guérez Roig	24.ene.92	20.ene.98
JA Asun jur-pol Marit			Francisco Hernández Gutiérrez	20.ene.98	22.mar.04
SDG Sg Cont Insp Mar			Francisco Ramos Corona	22.mar.04	14.sep.10
Ad SDG Sg Co Ins Ma			José Manuel Piñero Fernández	14.sep.10	29.feb.12
JA SDG Sg Co Ins Mar			Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano	29.feb.12	

### Comisarios tesoreros

Empleo	Cuerpo	Ejercito	Nombre	Nombramiento	Cese
TCol.	Int.	Arm.	Luis Dorda Morgado	21.nov.63	22.may.68
Cte.	Int.	Arm.	Jerónimo Martínez Rodríguez	05.jul.68	10.nov.84
Col.	Int.	Arm.	Julián Becerro Mamblona	29.nov.84	08.nov.85
TCol.	Int.	Arm.	Pedro Albarracín Romero	26.dic.85	28.feb.97
TCol.	Int.	Arm.	Juan José González Pérez	28.feb.97	24.mar.98
Cte.	Int.	Arm.	Rafael Díez García-Borbolla	24.mar.98	jun.98
			Se asigna jefe SEA en lugar de comisario tesorero	jun.98	

### Suboficiales y funcionarios

Empleo	Esp.	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Auxiliar	Admin.	Arm.	Emma Gutiérrez de la Cámara	16.oct.63	26.nov.68
Sbte.	Escr.	Arm.	Ramón Lara Gorrecher	19.oct.63	01.ene.65
Sgto. 1º	Escr.	Arm.	José Barberán Villalba	24.feb.65	26.feb.75
Sgto.	Escr.	Arm.	José Fernández Maseda	28.feb.75	06.oct.77
Sbte.	Escr.	Arm.	Mariano García del Valle	05.may.75	08.abr.80
Bda.	Escr.	Arm.	Francisco López Vela	24.sep.80	23.abr.90
Sgto. 1º	Escr.	Arm.	José M. Bernal Baños	23.abr.90	15.jun.98
Bda.	ADS	Arm.	José Antonio Sánchez Muñoz	29.jul.98	06.ago.99
Bda.	ADS	Arm.	Francisco Izquierdo Lebrero	29.nov.99	09.jul.01
Sbte.	ADS	Arm.	José A. González Pérez	26.jun.01	24.feb.07
Bda.	ADS	Arm.	Francisco Fernández Prado. Com. Serv.	19.feb.07	20.abr.07
Func.	Admin.	-	Lidya Vallarino Lizaur	14.mar.07	17.may.09
Func.	Admin.	-	Francisco Javier Ruiz Pascual	27.jul.09	

**ANEXO III**  
**Jueces marítimos permanentes**  
**Juzgado Núm. 1. BARCELONA**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	Guillermo Pérez-Olivares Fuentes	09.may.63	05.may.67
Cte.	Jur.	Arm.	Jaime Martínez Monche	01.jul.67	28.dic.76
			Vacante	28.dic.76	may.79
Cte.	Jur.	Arm.	Víctor Manuel Muñoz Pérez	may.79	20.mar.80
Cap. EC	Jur.	Arm.	Manuel González de Sancha	20.mar.80	08.sep.86
Tte. EC	Jur.	Arm.	José Domingo	04.nov.86	06.abr.89
Cap.	Jur.	Def.	Rafael Jorge Navarro Quilis	17.abr.89	13.feb.95
			JMP Cartagena	05.abr.95	28.jun.95
Cte.	Jur.	Def.	Luis López Alcázar	28.jun.95	01.jul.96
			JMP de Cartagena	01.jul.96	

**Juzgado Núm. 2. CARTAGENA**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	Manuel de Querol Lombardero	09.may.63	07.may.71
Cte.	Jur.	Arm.	Fernando Aguirre Conesa	24.may.71	06.dic.71
Cap.	Jur.	Arm.	José Luis Meseguer Sánchez	11.dic.71	06.may.72
Cte.	Jur.	Arm.	Rafael Merita Monteagudo	14.jun.72	27.ene.73
Cap.	Jur.	Arm.	José Luis Meseguer Sánchez	27.ene.73	ene.74
Cap.	Jur.	Arm.	Esteban Rodríguez Viciano	17.ene.74	26.sep.80
Cte.	Jur.	Arm.	José Ginés Martínez Zamora	26.sep.80	26.sep.84
Cap.	Jur.	Arm.	José Manuel Claver Valderas	23.nov.84	07.ene.88
TCol.	Jur.	Def.	José Ginés Martínez Zamora	29.ene.88	14.feb.89
Cap.	Jur.	Def.	José Vicente Albaladejo Abreu	24.feb.89	12.sep.89
Cap.	Jur.	Def.	Vicente Pérez Pardo	12.sep.89	04.may.93
TCol.	Jur.	Def.	Antonio García-Molina Riquelme (eventual)	27.may.93	01.sep.93

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cap.	Jur.	Def.	Luis López Alcázar (eventual)	01.sep.93	28.mar.95
Cte.	Jur.	Def.	José Vicente Albaladejo Abreu	28.mar.95	01.jul.96
Cte.	Jur.	Def.	Luis López Alcázar (eventual)	01.jul.96	20.dic.96
Cte.	Jur.	Def.	Luis López Alcázar	20.dic.96	13.jul.14
Tte.	Jur.	Def.	Carlos Manuel Fernández Ferrer	13.jul.14	

### Juzgado Núm. 3. MÁLAGA

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte. EC	Jur.	Arm.	Ángel González Caffarena	14.may.63	12.may.65
Cte.	Jur.	Arm.	Francisco Mayor Bordes	23.jul.65	19.sep.66
Tte.	Jur.	Arm.	Carlos Sanjuán de la Rocha	21.oct.66	05.abr.74
Cap.	Jur.	Arm.	Miguel Guerra Palacios	20.ago.74	30.oct.80
Tte.	Jur.	Arm.	Enrique Yáñez Jiménez	13.nov.80	09.ago.82
			JMP de Cádiz	05.oct.82	11.jul.83
Cap. EC	Jur.	Arm.	Juan Galeote Romero	11.jul.83	19.jul.90
			JMP de Cádiz	01.ago.90	

### Juzgado Núm. 4. CÁDIZ

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	Amado Alvargonzález Mowinkel	24.jun.63	02.sep.63
Cte.	Jur.	Arm.	Emilio Jiménez Villarejo (eventual)	30.sep.63	07.oct.63
Cte.	Jur.	Arm.	Emilio Jiménez Villarejo	07.oct.63	27.jul.68
Cte.	Jur.	Arm.	Antonio Bresca Fernández	27.jul.68	22.mar.69
TCol.	Jur.	Arm.	Emilio Jiménez Villarejo	22.mar.69	14.jul.71
Cap.	Jur.	Arm.	Joaquín Rubio Gutiérrez	14.jul.71	11.sep.73
Cap.	Jur.	Arm.	Juan Manzano Fernández-Heredia	11.sep.73	20.ago.74
Cap.	Jur.	Arm.	Salvador Ravina Martínez	20.ago.74	17.feb.77
Cap.	Jur.	Arm.	Emilio Corbacho Domínguez	17.feb.77	06.mar.80
Tte.	Jur.	Arm.	Rafael Eduardo Díaz Garijo	06.mar.80	01.feb.85



Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cap.	Jur.	Arm.	Francisco José Gutiérrez del Manzano	14.dic.85	15.jun.88
Tte.	Jur.	Arm.	Salvador Eugenio Yáñez Jiménez (e)	22.jul.88	28.jul.89
Cte.	Jur.	Def.	Federico Joly Palomino	28.jul.89	28.dic.90
Cap.	Jur.	Def.	Francisco Arenas Ibáñez	28.dic.90	27.feb.92
Cte.	Jur.	Def.	José María Otero Lacave	27.feb.92	05.oct.94
Cap.	Jur.	Def.	Francisco de Paula Arenas Ibáñez (eventual)	20.oct.94	20.dic.96
Cap.	Jur.	Def.	Francisco de Paula Arenas Ibáñez	20.dic.96	04.feb.97
Tte.	Jur.	Def.	María Ivana Gómez Álvarez (eventual)	21.feb.97	02.abr.97
Tte.	Jur.	Def.	María Ivana Gómez Álvarez	02.abr.97	22.sep.98
Tte.	Jur.	Def.	Francisco Javier Fuerte Santiago (eventual)	14.sep.98	30.mar.99
Tte.	Jur.	Def.	Francisco Javier Fuerte Santiago	30.mar.99	

### Juzgado Núm. 5 VIGO

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cap.	Jur.	Arm.	José Ramón Fernández Areal	13.ago.63	29.sep.64
Cap.	Jur.	Arm.	Manuel Rubio Requena	29.sep.64	15.sep.67
TCol.	Jur.	Arm.	José María Dávila Zurita	04.sep.67	11.sep.69
Cte.	Jur.	Arm.	José Bruno Otero Deus	02.oct.69	15.jul.77
Cap.	Jur.	Arm.	José Antonio Jáudenes Lameiro	23.sep.77	14.dis.82
Tte.	Jur.	Arm.	Luis Fernández Estrada	14.dic.82	23.abr.88
Tte. EC	Jur.	Arm.	Javier García Ochoa Blanco (eventual)	22.jul.88	13.dic.88
Tte. EC	Jur.	Arm.	Jaime Urcelay Alonso	23.dic.88	19.ene.89
Cap. EC	Jur.	Def.	JMP de Ferrol	11.abr.89	

### Juzgado Núm. 6. FERROL

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
TCol.	Jur.	Arm.	Manuel Ojea Otero (eventual)	11.jul.63	29.jul.63
Cte.	Jur.	Arm.	Arturo Paz Curbera	29.jul.63	15.nov.63
Cte.	Jur.	Arm.	Ildefonso Couceiro Tovar	15.nov.63	27.jul.66

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
TCol.	Jur.	Arm.	Juan Ignacio Núñez Iglesias	27.jul.66	15.feb.67
Tte.	Jur.	Arm.	Luis Regalado Aznar	17.mar.67	05.feb.69
Cte.	Jur.	Arm.	José Francisco de Querol Lombardero	05.feb.69	14.ago.79
TCol.	Jur.	Arm.	Manuel Areal Vázquez	14.ago.79	05.jul.84
Cap.	Jur.	Def.	Eugenio Pereira González	13.sep.84	17.ago.86
Cap.	Jur.	Def.	Rafael Losada Armada	17.ago.86	23.abr.88
Cte.	Jur.	Def.	Manuel Mariano Leira Alcaraz (event)	22.jul.88	20.dic.96
Cte.	Jur.	Def.	Manuel Mariano Leira Alcaraz	20.dic.96	18.feb.05
Cap.	Jur.	Def.	Luis Antonio Insúa Meirás	04.abr.05	

### Juzgado Núm. 7. LAS PALMAS

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	José Antonio Andino Ruiz	09.may.63	21.abr.64
Cte.	Jur.	Arm.	Joaquín Montull Lavilla	21.abr.64	25.abr.69
Cap.	Jur.	Arm.	Eugenio Sánchez Guzmán	30.may.69	04.dic.69
Cap.	Jur.	Arm.	Diego Antonio Ramos Gancedo	01.jun.69	27.jul.76
			Vacante	27.jul.76	05.oct.79
Tte.	Jur.	Arm.	Ángel Montero Calzada	05.oct.79	25.ago.86
TCol.	Jur.	Arm.	Esteban Rodríguez Viciano	06.oct.86	29.ene.88
Cap.	Jur.	Def.	Jerónimo Domínguez Bascoy	29.ene.88	23.abr.88
Tte.	Jur.	Def.	Jesús Méndez Rodríguez (eventual)	22.jul.88	26.oct.89
Cap.	Jur.	Def.	Jerónimo Domínguez Bascoy	26.oct.89	01.ago.91
			Vacante	01.ago.91	27.feb.92
Cap.	Jur.	Def.	Jerónimo Domínguez Bascoy	27.feb.92	04.oct.96
Tte.	Jur.	Def.	Mario Lanz Raggio	15.nov.96	28.oct.99
Tte.	Jur.	Def.	Jesús Manuel Mateo Cercenado	26.nov.99	16.ene.01
Cap.	Jur.	Def.	Jerónimo Domínguez Bascoy	16.feb.01	15.abr.02
Tte.	Jur.	Def.	Pedro María Pinto Sancristóval	15.abr.02	

**Juzgado Núm. 8. VALENCIA**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cap.	Jur.	Arm.	Francisco Mayor Bordes	24.oct.64	23.jul.65
			JMP de Cartagena	11.feb.66	02.oct.67
Cap.	Jur.	Arm.	Manuel Rubio Requena	02.oct.67	04.may.71
Cap.	Jur.	Arm.	Víctor Manuel Muñoz Pérez	10.jul.71	05.oct.71
Cap.	Jur.	Arm.	Manuel Rubio Requena	05.oct.71	11.dic.71
Tte.	Jur.	Arm.	Jorge Selma García-Faria	11.dic.71	23.ene.73
Cap.	Jur.	Arm.	Víctor Manuel Muñoz Pérez	03.mar.73	29.dic.73
			JMP de Barcelona	14.mar.74	20.ago.74
Cap.	Jur.	Arm.	Agustín Corrales Elizondo	20.ago.74	10.feb.78
Cap.	Jur.	Arm.	Jorge Selma García-Faria	17.ago.78	12.ene.81
			JMP de Cartagena	05.oct.82	20.nov.85
Tte. EC	Jur.	Def.	José Ortega	20.nov.85	22.jun.90
			JMP de Cartagena	26.oct.90	

**Juzgado Núm. 9. PALMA DE MALLORCA**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	Alejandro Ruiz de Alarcón Trigueros *	09.may.63	24.mar.64
TCol.	Jur.	Arm.	Manuel Mateas Real	24.oct.64	04.dic.69
Cte.	Jur.	Arm.	Manuel Rubio Requena	04.dic.69	22.abr.72
Cap.	Jur.	Arm.	José Luis Meseguer Sánchez	06.may.72	27.dic.73
			JMP de Cartagena	27.dic.73	26.jul.75
Cap.	Jur.	Arm.	José M <sup>a</sup> García-Faria Martínez-Conde	26.jul.75	14.jun.82
Tte.	Jur.	Arm.	Jenaro González del Yerro Valdés	26.ago.82	10.nov.83
Cap.	Jur.	Arm.	Fernando Marín Castán	15.nov.83	18.dic.84
Tte.	Jur.	Arm.	Enrique Rovira del Canto	28.ene.85	31.oct.86
Tte.	Jur.	Arm.	Alfonso Barrada Ferreiros	02.dic.86	14.jul.88
			JMP de Cartagena	16.ago.88	17.abr.89
Cap.	Jur.	Def.	Fernando Tallón Yáñez	17.abr.89	17.ene.91
			JMP de Cartagena	17.ene.91	28.jun.95
Cte.	Jur.	Def.	Luis López Alcázar	28.jun.95	01.jul.96
			JMP de Cartagena	01.jul.96	

\* Juez marítimo de la Base Naval de Baleares

**Juzgado Núm. 10. BILBAO**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
Cte.	Jur.	Arm.	Emilio Germán Coley	24.oct.64	09.ene.65
			JMP de Ferrol	09.ene.65	08.jul.71
Cap.	Jur.	Arm.	Darío Romaní Martínez	08.jul.71	17.jun.83
Tte. EC	Jur.	Arm.	Pedro Fuente Arce	17.jun.83	31.mar.90
			JMP de Ferrol (provisionalmente)	31.mar.90	18.nov.92
			JMP de Ferrol	18.nov.92	

**Juzgado Núm. 11. HUELVA**

Empleo	Cuerpo	Ejército	Nombre	Nombramiento	Cese
TCol.	Jur.	Arm.	Emilio Jiménez Villarejo (eventual)	04.abr.72	15.mar.74
Cap. EC	Jur.	Arm.	Manuel Luis Valero Montes (interino)	15.mar.74	15.abr.78
Tte.	Jur.	Arm.	Francisco José Gutiérrez del Manzano	19.ene.79	15.abr.81
Cap.	Jur.	Arm.	Francisco José Gutiérrez del Manzano	30.jul.81	01.feb.85
Cap.	Jur.	Arm.	César Aznar Blanco	12.feb.85	19.jul.90
			JMP de Cádiz	01.ago.90	

## ANEXO IV

### Expedientes, resoluciones y recursos

Número de expedientes incoados por juzgado y año

Año	Juzgado											Total
	Bar	Car	Mál	Cád	Vig	Fer	Can	Val	Bal	Bil	Hue	
1963	3	5	18	111	20	65	38	-	-	-	-	260
1964	9	23	110	314	123	120	135	2	1	5	-	842
1965	3	5	93	312	104	212	131	1	3	1	-	865
1966	7	8	95	236	110	202	146	-	12	-	-	816
1967	6	13	52	247	121	231	182	2	9	-	-	863
1968	7	8	50	246	116	205	154	5	5	-	-	796
1969	9	31	50	230	88	206	110	10	11	-	-	745
1970	4	48	29	261	122	222	153	7	20	-	-	866
1971	9	24	50	200	93	183	145	5	13	14	13	749
1972	11	24	88	106	99	91	177	1	13	112	87	809
1973	3	18	67	94	123	95	209	2	11	80	96	798
1974	5	11	37	105	107	81	230	2	3	111	97	789
1975	4	6	36	99	98	94	238	1	6	77	93	752
1976	2	-	21	85	99	125	190	2	12	82	132	750
1977	-	9	15	117	124	52	64	-	15	58	122	576
1978	-	2	28	140	103	88	19	1	8	48	143	580
1979	2	2	23	93	100	63	19	2	7	46	121	478
1980	2	5	19	101	88	44	139	6	10	55	83	552
1981	1	6	13	70	63	49	57	1	5	39	94	398
1982	1	4	7	84	71	70	43	-	8	44	85	417
1983	2	2	7	75	63	46	65	-	19	54	77	410
1984	5	6	15	67	54	45	62	2	7	28	77	368
1985	4	4	26	75	53	50	47	-	14	48	79	400
1986	2	2	7	38	58	31	41	3	12	36	91	321
1987	8	4	9	53	47	38	35	6	4	34	94	332
1988	7	1	9	38	38	22	22	3	13	38	77	268

Año	Juzgado											Total
	Bar	Car	Mál	Cád	Vig	Fer	Can	Val	Bal	Bil	Hue	
1989	2	4	13	42	52	34	70	2	8	45	79	351
1990	6	4	4	37	31	39	41	-	25	24	44	255
1991	15	6	3	31	58	42	24	-	24	40	47	290
1992	12	8	1	41	39	29	55	1	29	34	39	288
1993	25	3	-	33	28	58	41	3	39	34	33	297
1994	50	4	-	30	31	48	59	2	16	20	28	288
1995	28	3	-	22	26	40	34	-	22	21	17	213
1996	17	4	-	21	23	35	41	2	18	16	30	207
1997	14	11	-	47	30	56	35	7	21	8	27	256
1998	16	11	-	50	17	30	21	3	28	10	25	211
1999	11	4	-	40	21	26	21	6	23	12	14	178
2000	8	10	-	25	13	32	12	11	14	7	-	132
2001	4	6	-	31	12	22	13	10	12	3	-	113
2002	11	1	-	15	3	11	12	19	10	5	-	87
2003	9	4	-	13	5	9	8	12	10	2	-	72
2004	4	3	-	20	3	16	5	9	9	3	-	72
2005	7	2	6	6	2	11	8	5	4	3	2	56
2006	3	2	2	4	3	15	3	8	21	2	3	66
2007	6	1	6	8	3	6	11	2	10	6	4	63
2008	4	4	1	2	2	1	3	4	7	-	-	28
2009	6	1	6	3	-	2	8	8	10	2	-	46
2010	10	2	3	9	-	5	4	4	8	4	-	49
2011	4	2	3	2	3	4	3	10	10	3	-	44
2012	7	2	1	1	2	2	3	7	8	-	1	34
2013	11	1	6	6	3	12	3	7	18	-	-	67
2014	11	1	6	5	2	8	3	10	29	2	1	78
2015	3	1	2	2	1	5	4	8	6	2	1	35
Total*	420	376	1037	4143	2698	3328	3396	224	680	1318	2056	19676

\* Los datos abarcan hasta el 31 de diciembre de 2015

### Número de resoluciones finales del TMC totales y recurridas

Año	Resol. del TMC	RECURSOS				Resol. del TMC modificadas	
		Alzada	Contencioso-administrativos			Núm.	%
		Ministro (AJEMA)	Audiencia Nacional	Tribunales Superiores de Justicia	Tribunal Supremo		
1963	-	-	-	-	-	-	-
1964	2	1	-	-	1	0	0.00
1965	21	8	-	-	2	1	4.76
1966	67	19	-	-	7	5	7.46
1967	67	21	-	-	5	1	1.49
1968	69	19	-	-	5	0	0.00
1969	75	7	-	-	2	0	0.00
1970	54	17	-	-	2	2	3.70
1971	66	13	-	-	5	2	3.03
1972	67	8	-	-	2	1	1.49
1973	90	15	1	-	2	3	3.33
1974	36	15	1	-	5	3	8.33
1975	46	12	3	-	3	0	0.00
1976	31	7	2	-	2	2	6.45
1977	28	8	2	-	1	1	3.57
1978	25	10	4	-	2	3	12.00
1979	27	8	3	-	2	2	7.41
1980	23	6	3	-	2	1	4.35
1981	37	19	11	-	4	6	16.21
1982	47	15	4	-	2	0	0.00
1983	34	12	2	1	2	0	0.00
1984	30	10	4	-	4	5	16.67
1985	35	8	5	-	1	3	8.57
1986	21	6	2	-	1	1	7.76
1987	29	9	4	-	1	2	6.90
1988	17	10	5	-	1	1	5.88
1989	20	3	-	-	-	-	0.00



Año	Resol. del TMC	RECURSOS				Resol. del TMC modificadas	
		Alzada	Contencioso-administrativos			Núm.	%
		Ministro (AJEMA)	Audiencia Nacional	Tribunales Superiores de Justicia	Tribunal Supremo		
1990	24	8	2	1	-	3	12.50
1991	30	6	-	2	-	3	10.00
1992	29	2	-	1	-	1	3.45
1993	61	11	1	2	-	2	3.28
1994	87	18	1	5	1	3	3.45
1995	38	9	1	2	-	1	2.63
1996	53	8	2	2	2	2	3.77
1997	35	4	-	2	-	2	5.71
1998	36	5	1	2	1	1	2.78
1999	59	14	-	3	-	2	3.39
2000	42	16	1	6	1	3	7.14
2001	40	10	-	5	2	1	2.50
2002	40	6	-	1	-	1	2.50
2003	31	3	-	1	-	2	6.45
2004	34	6	-	2	-	4	11.76
2005	12	1	-	-	-	-	0.00
2006	21	7	1	1	1	1	4.76
2007	25	8	-	1	-	1	4.00
2008	27	6	-	2	-	1	3.70
2009	14	2	-	-	-	1	7.14
2010	14	1	-	-	-	-	0.00
2011	29	12	-	2	-	3	25.00
2012	12	4	-	-	-	-	0.00
2013	19	2	-	-	-	-	0.00
2014	25	4	-	-	-	1	25.00
2015	39	5	-	-	-	1	20.00
Total*	1940	464	66	44	74	85	4.38

\* Los datos abarcan hasta el 31 de diciembre de 2015

### Resoluciones finales del TMC recurridas

La Audiencia Nacional funciona desde 1977

Los Tribunales Superiores de Justicia funcionan desde 1989

		Año resolución o sentencia					Resultado
Exp	Juzg	TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
80/63	VIG	64	65			67	Confirma RTMC
116/63	FER	65	65			68	TS: suprime un gasto
206/64	CAN	65	66			-	Confirma RTMC
244/64	VIG	65	65			-	Confirma RTMC
289/64	VIG	65	65			-	Confirma RTMC
290/64	VIG	65	65			-	Confirma RTMC
499/64	VIG	65	65			68	Confirma RTMC
32/65	CAN	65	67			-	Confirma RTMC
73/65	VIG	65	66			-	Confirma RTMC
28/63	MAL	66	66			-	Confirma RTMC
157/63	CAD	66	67			-	Min: suprime un gasto
325/64	CAN	66	66			-	Confirma RTMC
406/64	FER	66	66			-	Confirma RTMC
456/64	CAN	66	67			70	TS: aumenta premio
577/64	VIG	66	67			73	Confirma RTMC
629/64	VIG	66	66			71	Confirma RTMC
707/64	BAR	66	66			-	Confirma RTMC
765/64	CAN	66	66			-	Confirma RTMC
776/64	FER	66	66			-	Confirma RTMC
410/65	CAN	66	66			71	Confirma RTMC
417/65	MAL	66	66			71	Confirma RTMC
519/65	CAN	66	66			-	Min: añade un gasto
697/65	VIG	66	67			-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
738/65	BAR	66	67			73	Confirma RTMC
768/65	CAD	66	68			75	TS: TMC competente
30/66	CAN	66	67			-	Min: reduce gastos
223/66	MAL	66	67			-	Confirma RTMC
284/66	CAN	66	67			-	Confirma RTMC
236/63	FER	67	68			-	Confirma RTMC
658/64	FER	67	67			73	Confirma RTMC
35/65	CAN	67	67			-	Confirma RTMC
195/65	CAD	67	68			-	Confirma RTMC
284/65	FER	67	67			73	Confirma RTMC
689/65	CAN	67	67			-	Confirma RTMC
747/65	FER	67	67			-	Confirma RTMC
828/65	FER	67	67			73	Confirma RTMC
115/66	VIG	67	67			73	Confirma RTMC
183/66	CAD	67	68			-	Confirma RTMC
213/66	CAN	67	67			73	TS: no Salv, Remol
289/66	CAD	67	68			-	Confirma RTMC
315/66	CAD	67	68			-	Confirma RTMC
318/66	VIG	67	68			-	Confirma RTMC
332/66	CAN	67	67			-	Confirma RTMC
443/66	CAN	67	67			-	Confirma RTMC
477/66	VIG	67	67			-	Confirma RTMC
511/66	VIG	67	67			-	Confirma RTMC
572/66	CAD	67	68			-	Confirma RTMC
713/66	CAN	67	67			-	Confirma RTMC
143/67	CAR	67	68			-	Confirma RTMC
285/65	FER	68	69			-	Confirma RTMC
399/66	CAN	68	68			-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
522/66	FER	68	68			71	Confirma RTMC
559/66	FER	68	69			-	Confirma RTMC
618/66	BAR	68	68			-	Confirma RTMC
644/66	CAR	68	69			-	Confirma RTMC
648/66	CAD	68	69			-	Confirma RTMC
687/66	BAR	68	68			-	Confirma RTMC
47/67	FER	68	68			-	Confirma RTMC
90/67	VIG	68	68			74	Confirma RTMC
133/67	CAD	68	68			-	Confirma RTMC
304/67	VIG	68	68			74	Confirma RTMC
508/67	CAD	68	69			-	Confirma RTMC
525/67	BAL	68	69			-	Confirma RTMC
528/67	CAN	68	68			-	Confirma RTMC
545/67	CAN	68	68			-	Confirma RTMC
691/67	FER	68	68			74	Confirma RTMC
721/67	CAD	68	69			-	Confirma RTMC
741/67	VAL	68	72			-	Confirma RTMC
110/66	FER	69	69			-	Confirma RTMC
791/66	FER	69	69			76	Confirma RTMC
295/67	FER	69	70			-	Confirma RTMC
282/68	FER	69	70			-	Confirma RTMC
283/68	CAR	69	69			-	Confirma RTMC
645/68	CAN	69	69			-	Confirma RTMC
753/68	CAN	69	69			77	Confirma RTMC
231/68	CAD	70	70			-	Confirma RTMC
620/68	MAL	70	70			-	Confirma RTMC
23/69	CAD	70	70			-	Confirma RTMC
73/69	VIG	70	70			-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
355/69	BAR	70 71	71 -			-	Min: TMC competente -
380/69	CAD	70	70			-	Confirma RTMC
381/69	CAD	70	70			-	Confirma RTMC
447/69	CAR	70	70			73	TS: mod reparto prem
548/69	FER	70	71			-	Confirma RTMC
552/69	CAD	70	71			-	Confirma RTMC
575/69	CAD	70	71			-	Confirma RTMC
592/69	CAD	70	71			-	Confirma RTMC
632/69	CAN	70	70			-	Confirma RTMC
689/69	CAN	70	76			-	Confirma RTMC
147/70	CAD	70	71			-	Confirma RTMC
313/70	FER	70	71			-	Confirma RTMC
sn/70	CAN	70	70			75	Confirma RTMC
443/69	FER	71	71			-	Confirma RTMC
699/69	CAD	71	71			-	Confirma RTMC
75/70	FER	71	72			78	TS: no hubo asistencia
82/70	FER	71	71			75	Confirma RTMC
212/70	CAN	71	71			-	Confirma RTMC
257/70	CAN	71	71			-	Confirma RTMC
464/70	VIG	71	71			-	Confirma RTMC
473/70	CAD	71	71			78	TS: TMC competente
515/70	CAD	71	71			-	Confirma RTMC
542/70	CAR	71	72			-	Confirma RTMC
62/71	FER	71	72			-	Confirma RTMC
92/71	CAD	71	71			78	Confirma RTMC
sn/71	CAR	71	71			75	Confirma RTMC
399/68	CAD	72	73			77	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
38/70	CAD	72	73			-	Min: aumenta gastos
169/71	FER	72	72			-	Confirma RTMC
279/71	CAD	72	72			-	Confirma RTMC
373/71	BAR	72	72			75	Confirma RTMC
609/71	CAN	72	73			-	Confirma RTMC
650/71	CAR	72	72			-	Confirma RTMC
315/72	CAN	72	73			-	Confirma RTMC
533/70	FER	73	73			-	Min: no Remol, Salv
627/71	FER	73	73			-	Confirma RTMC
653/71	FER	73	74			-	Confirma RTMC
661/71	HUE	73	73			-	Confirma RTMC
28/72	BIL	73 -	73 -	- 79		78 -	TS: TMC no competen AN: devolver premio
190/72	FER	73	73	-		-	Confirma RTMC
195/72	BAR	73	74	-		-	Confirma RTMC
250/72	MAL	73 74	74 74	- -		- -	Min: rehacer instruc Confirma RTMC
288/72	FER	73	73	-		79	Confirma RTMC
312/72	FER	73	73	-		-	Confirma RTMC
350/72	HUE	73	73	-		-	Confirma RTMC
372/72	CAR	73	73	-		-	Confirma RTMC
433/72	VIG	73	73	-		-	Confirma RTMC
594/72	HUE	73	74	-		-	Confirma RTMC
72/73	FER	73	74	-		-	Confirma RTMC
417/72	BIL	74	74	-		-	Confirma RTMC
675/72	CAR	74 75	74 75	- -		- -	Min: mod reparto prem Confirma RTMC
724/72	FER	74	74	-		79	Confirma RTMC

		Año resolución o sentencia					Resultado
Exp	Juzg	TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
305/73	BIL	74	74	79		82	Confirma RTMC
317/73	FER	74	75	-		79	Confirma RTMC
366/73	VIG	74	74	-		77	Confirma RTMC
436/73	CAN	74	75	-		-	Confirma RTMC
475/73	FER	74	74	-		-	Confirma RTMC
513/73	FER	74	74	-		79	Confirma RTMC
588/73	CAN	74	74	-		-	Confirma RTMC
634/73	CAN	74	74	-		-	Confirma RTMC
676/73	CAN	74	74	-		-	Min: TMC competente
214/74	CAN	74	75	-		-	Confirma RTMC
268/74	CAN	74	75	-		-	Confirma RTMC
511/74	CAN	74	74	-		-	Min: rehacer instruc
		76	-	-		-	-
194/73	FER	75	75	-		-	Confirma RTMC
322/73	FER	75	75	-		-	Confirma RTMC
704/73	HUE	75	76	-		-	Confirma RTMC
162/74	FER	75	75	79		80	Confirma RTMC
177/74	FER	75	75	-		-	Confirma RTMC
219/74	BAR	75	-	79		-	Confirma RTMC
349/74	CAN	75	75	-		79	Confirma RTMC
357/74	CAN	75	75	-		-	Confirma RTMC
378/74	CAN	75	75	-		-	Confirma RTMC
486/74	FER	75	75	-		-	Confirma RTMC
506/74	VIG	75	75	79		82	Confirma RTMC
147/75	CAN	75	76	-		-	Confirma RTMC
s/n/75	BIL	76	77	78		81	AN, TS: JMP instru Exp
		-	-	-		-	Acuerdo sin RTMC
113/74	FER	76	76	-		-	Confirma RTMC



Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
139/74	CAD	76	76	-		-	Confirma RTMC
370/74	CAD	76	76	-		-	Confirma RTMC
560/74	BIL	76	76	79		82	AN y TS: no gastos exp
81/75	CAN	76	76	-		-	Confirma RTMC
630/75	FER	76	77	-		-	Confirma RTMC
85/75	BAL	77	77	-		-	Confirma RTMC
89/75	FER	77	78	-		-	Confirma RTMC
177/75	FER	77	78	-		-	Confirma RTMC
588/75	FER	77	77	80		-	Confirma RTMC
602/75	FER	77	77	-		-	Confirma RTMC
312/76	FER	77	78	82		82	TS: reduce premio
407/76	VIG	77	77	-		-	Confirma RTMC
697/76	BAL	77	78	-		-	Confirma RTMC
195/76	CAN	78 86 - 91	79 86 - 92	82 - 89 -		85 - 91 -	AN y TS: TMC compet 87 TC anula SAN y STS AN y TS: TMC compet Min: Confirma RTMC
228/76	FER	78	78				Confirma RTMC
458/76	FER	78 81	78 82	80 -		- -	AN: no Aux, Remol Min: Confirma RTMC
604/76	BIL	78	78	-		-	Confirma RTMC
42/77	FER	78	78	81		-	Confirma RTMC
161/77	CAN	78	78	-		-	Confirma RTMC
267/77	BIL	78	78	80		83	AN y TS: aumenta rem
274/77	MAL	78	78	-		-	Confirma RTMC
293/77	VIG	78	78	-		-	Confirma RTMC
305/77	CAR	78	78	-		-	Confirma RTMC
494/76	FER	79	79	82		-	Confirma RTMC

		Año resolución o sentencia					Resultado
Exp	Juzg	TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
573/77	CAN	79	80	82		85	AN y TS: reduce premio
286/78	CAN	79	80	-		-	Confirma RTMC
338/78	VIG	79	79	-		-	Confirma RTMC
450/78	CAN	79	79	-		-	Confirma RTMC
452/78	CAN	79	79	-		-	Confirma RTMC
561/78	CAN	79	80	-		-	Confirma RTMC
15/79	BIL	79	79	81		84	AN y TS: añade 1 asist
102/79	VIG	80	81	84		86	Min, AN,TS: reduce pr
296/76	BIL	80	80	82		-	Confirma RTMC
		-	-	84		-	Confirma RTMC
158/77	FER	80	80	-		-	Confirma RTMC
297/78	FER	80	80	-		-	Confirma RTMC
529/78	CAN	80	80	-		-	Confirma RTMC
102/79	VIG	80	81	84		86	Confirma RTMC
497/76	FER	81	81	-		-	Confirma RTMC
141/78	CAN	81	81	84		-	Confirma RTMC
306/78	FER	81	81	-		-	Confirma RTMC
333/79	VIG	81	81	-		-	Confirma RTMC
342/79	FER	81	81	88		-	Confirma RTMC
344/79	BAL	81	81	84		-	Confirma RTMC
516/78	FER	81	81	-		-	Confirma RTMC
558/78	CAN	81	81	-		-	Confirma RTMC
344/79	BAL	81	81	84		-	AN: no Salv, Remol
		-	-	93		-	AN: fijar prem en ejec
125/80	CAN	81	81	-		-	Confirma RTMC
211/80	CAD	81	81	-		-	AJ: trasl rec a otra pte
		-	81	-		-	Confirma RTMC
262/80	FER	81	81	-		-	AJ: reduce premio

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
404/80	BAR	81	81	85		88	AN y TS: no Aux, Remol
444/80	FER	81	81	88		93	Confirma RTMC
446/80	FER	81	81	88		93	Confirma RTMC
519/80	BIL	81	81	84		-	Confirma RTMC
		-	-	87		-	AN: no 0.5% dere distr
538/80	CAN	81	81	-		-	Confirma RTMC
549/80	FER	81	81	87		-	AN: no Aux, Remol
195/81	CAN	81	82	84		88	AN, TMC no co, TS sí co
		92	-	-		-	-
500/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
559/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
560/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
561/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
562/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
563/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
564/77	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
306/79	FER	82	82	84		87	Confirma RTMC
95/80	FER	82	82	85		88	Confirma RTMC
531/80	FER	82	83	-		-	Confirma RTMC
548/80	FER	82	82	-		-	Confirma RTMC
99/81	BAR	82	82	-		-	Confirma RTMC
152/81	MAL	82	82	-		-	Confirma RTMC
362/81	CAD	82	83	87		-	Confirma RTMC
368/81	CAD	82	83	87		-	Confirma RTMC
308/81	FER	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
404/81	BAL	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
23/82	FER	83	84	-	-	-	Confirma RTMC
33/82	BIL	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
		-	88	-	93	-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
58/82	FER	83	83	86	-	90	Confirma RTMC
97/82	FER	83	84	-	-	-	Confirma RTMC
105/82	FER	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
203/82	VIG	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
258/82	FER	83	83				Confirma RTMC
279/82	VIG	83	83	-	-	-	Confirma RTMC
418/82	FER	83	84	-	-	-	Confirma RTMC
Acu 83	BAR	83	83	86	-	87	Confirma RTMC
238/80	FER	84	85	-		-	Confirma RTMC
408/82	CAN	84	85	-	-	-	Confirma RTMC
90/83	BIL	84	85	-	-	-	Confirma RTMC
238/83	CAN	84	84	88		91	AN y TS: reduce premio
265/83	BAL	84	84	-	-	-	AJ: aumenta premio
307/83	FER	84	84	-	-	-	AJ: no Aux, Salv
331/83	VIG	84	85	90	-	92	AN y TS: supr 1 asistent
3/84	CAN	84	85	88	-	90	Confirma RTMC
4/84	VIG	84	84	-	-	-	Confirma RTMC
8/84	CAD	84	84	86	-	-	AJ y AN: TMC compet
		85	86	89	-	90	AJ, AN, TS: suben premio
86/83	BIL	85	85	-	-	-	Confirma RTMC
339/83	BIL	85	85	89	-	-	AN: mod distrib premio
22/84	VIG	85	85	--	-	-	Confirma RTMC
213/84	BAR	85	85	89	-	91	Confirma RTMC
234/84	CAN	85	85	-	-	-	Confirma RTMC
304/84	BAR	85	88	88	-	-	AN: reduce premio
362/84	BIL	85	86	89	-	-	Confirma RTMC
208/85	VIG	85	86	89	-	-	AN: reduce premio

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
338/84	FER	86	86	-	-	-	Confirma RTMC
340/84	BIL	86	86	91	-	98	Confirma RTMC
52/85	BIL	86 97	87 -	90 -	- -	- -	AN: TMC competente -
231/85	CAN	86	86	-	-	-	Confirma RTMC
276/85	CAD	86	86	-	-	-	Confirma RTMC
116/86	CAD	86	87	-	-	-	Confirma RTMC
216/85	CAN	87	88	90	-	-	Confirma RTMC
357/85	BAR	87	88	-	-	-	AJ: reduce daños
22/86	VAL	87	87	90	-	-	Confirma RTMC
42/86	CAN	87	89	-	-	-	Confirma RTMC
59/86	CAN	87	88	90	-	-	Confirma RTMC
129/86	CAN	87	87	-	-	-	Confirma RTMC
190/86	CAN	87	87	-	-	-	Confirma RTMC
194/86	VAL	87 97	88 -	91 -	- -	96 -	AN y TS: no Salv, Remol -
114/87	CAN	87 89 91	88 90 -	- - -	- - -	- - -	AJ: corregir Instruc AJ: corregir Instruc -
211/85	CAD	88 -	88 89	- 91	- -	- -	Confirma RTMC Confirma RTMC
359/85	BIL	88	89	95	-	-	Confirma RTMC
366/85	FER	88	89	94	-	00	Confirma RTMC
227/86	FER	88 91	89 91	- -	- -	- -	AJ: corregir Instruc Confirma RTMC
35/87	BIL	88	88	-	-	-	Confirma RTMC
39/87	FER	88	88	-	-	-	AJ: Salv un asisten más
47/87	VAL	88	88	92	-	-	Confirma RTMC

		Año resolución o sentencia					Resultado
Exp	Juzg	TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
133/87	BAR	88	88	-	-	-	Confirma RTMC
158/87	CAD	88	88	-	-	-	Confirma RTMC
330/87	CAD	88	88	-	-	-	Confirma RTMC
		-	89	91	-	-	Confirma RTMC
259/86	FER	89	90	-	-	-	Confirma RTMC
138/87	CAN	89	90	-	-	-	Confirma RTMC
259/87	VIG	89	90	-	-	-	Confirma RTMC
106/88	CAD	90	90	-	-	-	Confirma RTMC
241/88	BAL	90	91	-	-	-	AJ: reduce gastos
49/89	BIL	90	90	-	-	-	AJ: anula premio
64/89	CAD	90	92	-	-	-	Confirma RTMC
100/89	BIL	90	91	-	-	-	Confirma RTMC
114/89	CAD	90	91	94			Confirma RTMC
257/89	BIL	90	92	94	-	-	AJ añ 1 as. AN no comp
		-	-	-	96	-	TSJPV: Confirma AJ
277/89	VAL	90	90	-	-	-	Confirma RTMC
113/88	BAL	91	92	-	94	-	Confirma RTMC
228/88	FER	91	92	-	94		TSJG: TMC no compet
230/88	FER	91	91	-	-	-	Confirma RTMC
93/89	BIL	91	92	-	97	-	TSJM: Confirma RTMC
		-	-	-	98	-	TSJPV: mod a sal 1 as
		03	-	-	-	-	Ejec acuerdo partes
144/89	CAN	91	92	-	-	-	Confirma RTMC
145/89	CAN	91	91	-	-	-	Confirma RTMC
71/90	FER	91	92	-	-	-	AJ: reduce gastos
137/90	FER	91	92	-	-	-	Confirma RTMC

		Año resolución o sentencia					Resultado
Exp	Juzg	TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
38/91	FER	92	93	-	-	-	Confirma RTMC
256/91	BIL	92	93	-	-	-	Confirma RTMC
		-	93	-	-	-	AJ: TMC competente
		95	96	-	01	-	Confirma RTMC
46/89	BIL	93	94	-	-	-	Confirma RTMC
148/90	FER	93	93	-	-	-	Confirma RTMC
255/90	CAN	93	93	-	-	-	Confirma RTMC
47/91	BIL	93	94	-	-	-	AJ: eleva premio
192//91	CAD	93	93	93	96	-	AJ y TSJ: conf RTMC AN: no competente
6/92	BIL	93	94	-	-	-	AJ: eleva premio
93/92	FER	93	94	-	-	-	Confirma RTMC
113/92	CAD	93	95	-	-	-	Confirma RTMC
117/92	VIG	93	93	-	-	-	Confirma RTMC
142/92	BAR	93	94	-	-	-	Confirma RTMC
56/93	VIG	93	94	-	97	-	Confirma RTMC
252/91	CAR	94	95	-	97	-	Confirma RTMC
253/91	VIG	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
106/92	BAL	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
191/92	VIG	94	94	-	02	-	Confirma RTMC
30/93	BAR	94	95	00	-	03	AJ, AN, TS: mas premio
54/93	BAR	94	95	-	03	-	AJ, TSJ: aumentan prem
57/93	VIG	94	94	-	99	-	Confirma RTMC
65/93	FER	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
91/93	FER	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
100/93	FER	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
118/93	CAD	94	95	-	-	-	Confirma RTMC



Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
165/93	BAL	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
170/93	BAR	94	95	-	04	-	AJ, TSJ: aumenta prem
216/93	CAD	94	95	-	-	-	Confirma RTMC
286/93	VAL	94	95	-	-	-	Confirma RTMC
13/94	CAN	94	94	-	-	-	Confirma RTMC
27/94	CAD	94	95	-	-	-	Confirma RTMC
120/94	CAR	94	95	-	-	-	Confirma RTMC
107/94	FER	95	95	-	-	-	Confirma RTMC
137/94	FER	95	95	99	-	-	AJ, AN: aumenta prem
211/94	BAL	95	95	-	-	-	Confirma RTMC
224/94	CAN	95	95	-	-	-	Confirma RTMC
227/94	CAN	95	95	-	-	-	Confirma RTMC
253/94	BAL	95	96	-	-	-	Confirma RTMC
285/94	BAL	95	96	-	-	-	Confirma RTMC
23/95	BIL	95	-	-	95	-	Confirma RTMC
			96	-	97	-	Confirma RTMC
38/95	BIL	95	96	-	-	-	Confirma RTMC
98/94	FER	96	97	-	-	-	Confirma RTMC
79/95	FER	96	96	00	-	04	AJ, TSJ, TS: aumen prem
90/95	BAL	96	96	-	-	-	Confirma RTMC
92/95	BAL	96	97	-	-	-	Confirma RTMC
99/95	FER	96	96	00	-	04	Confirma RTMC
110/95	VIG	96	96	-	98	-	Confirma RTMC
120/95	VIG	96	96	-	02	-	TSJ: no Aux, Remolque
		02	02	-	05	-	Confirma nueva RTMC
155/95	BAL	96	97	-	-	-	Confirma RTMC
15/96	can	97	97	-	-	-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
35/96	BAR	97	97	-	00	-	TSJ: acepta daños
67/96	VIG	97	97	-	-	-	Confirma RTMC
150/96	FER	97	97	-	-	-	AJ: TMC competente
		98	98	-	01	-	Confirma RTMC
267/91	VIG	98	99	00	-	03	AJ, AN, TS TMC: compe
		99	99	-	02	05	TSJ, TS: pagar intereses
164/96	BAL	98	98	-	-	-	Confirma RTMC
185/96	BIL	98	98	-	05	-	Confirma RTMC
64/97	CAR	98	98	-	-	-	Confirma RTMC
67/97	BAL	98	98	-	-	-	Confirma RTMC
110/91	BIL	99	00	-	-	-	AJ: no pago intereses
204/96	BAL	99	99	-	03	-	Confirma RTMC
		-	-	-	05	-	Confirma RTMC
4/97	CAD	99	99	-	05	-	Confirma RTMC
41/97	CAD	99	99	-	-	-	Confirma RTMC
52/97	CAD	99	00	-	-	-	Confirma RTMC
2/98	BAL	99	99	-	05	-	Confirma RTMC
47/98	FER	99	00	-	-	-	Confirma RTMC
71/98	BAR	99	99	-	-	-	Confirma RTMC
98/98	FER	99	99	-	-	-	Confirma RTMC
108/98	BIL	99	99				
179/98	BAR	99	99	-	-	-	Confirma RTMC
5/99	BAL	99	00	-	-	-	AJ: eleva premio
6/99	CAN	99	00	-	-	-	Confirma RTMC
26/99	BAR	99	00	-	-	-	Confirma RTMC
241/97	CAD	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
255/97	FER	00	00	-	06	-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
12/98	FER	00	00	-	07	-	Confirma RTMC
15/98	FER	00	00	02	-	-	AJ, AN: no pago interés
28/98	CAD	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
61/98	BAR	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
49/99	FER	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
72/99	VIG	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
75/99	BAL	00	00	-	-	-	Confirma RTMC
86/99	CAD	00	00	-	03	-	Confirma RTMC
92/99	FER	00 05	- -	- -	04 -	- -	TMC: trami gast custod -
105/99	VIG	00	00	-	03	-	Confirma RTMC
110/99	VIG	00 07	01 -	- -	04 -	06 -	TS: no Aux, Remolque -
22/00	CAD	00	01	-	-	-	Confirma RTMC
26/00	BAR	00	01	-	-	-	Confirma RTMC
32/00	CAD	00	01	-	-	-	Confirma RTMC
97/96	FER	01	01	-	-	-	Confirma RTMC
89/99	BAL	01	01	-	-	-	Confirma RTMC
114/99	VIG	01	01	-	04	06	TSJ y TS: no Salv, Rem
159/99	FER	01	01	-	07	-	Confirma RTMC
38/00	CAR	01	01	-	06	08	Confirma RTMC
51/00	CAR	01	01	-	04	-	Confirma RTMC
83/00	FER	01	01	-	-	-	Confirma RTMC
95/00	FER	01	02	-	04	-	Confirma RTMC
6/01	VIG	01	02	-	-	-	Confirma RTMC
7/01	VIG	01	02	-	-	-	Confirma RTMC
3/01	VIG	02	02	-	-	-	Confirma RTMC
67/01	VIG	02	02	-	-	-	AJ: modifica gastos
76/01	BAL	02	02	-	05	-	Confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
90/01	FER	02	02	-	-	-	Confirma RTMC
1/02	FER	02	03	-	-	-	Confirma RTMC
27/02	VAL	02	03	-	-	-	Confirma RTMC
66/02	CAN	03 - 09	04 - -	- - -	07 07 -	- - -	Sec 8 confirma RTMC Sec 6 anula RTMC -
4/03	BAR	03	04	-	-	-	AJ: modifica premio
33/03	VAL	03	04	-	-	-	Confirma RTMC
28/03	BAL	04	04	-	10	-	AJ y TSJ: aumenta prem
51/03	FER	04	05	-	-	-	Confirma RTMC
58/03	BAR	04	04	-	-	-	AJ No Aux: Remolque
59/03	BAL	04	05	-	-	-	AJ: reduce premio
71/03	VAL	04	05	-	-	-	Confirma RTMC
25/04	CAR	04	05	-	08	-	AJ y TSJ: elevan premio
47/04	VAL	05	05	-	-	-	Confirma RTMC
44/04	CAN	06	06	-	-	-	Confirma RTMC
1/05	BAL	06	06	-	08	10	Confirma RTMC
24/05	FER	06	06	-	-	-	Confirma RTMC
49/05	FER	06	06	-	-	-	Confirma RTMC
53/05	CAN	06	07	-	-	-	Confirma RTMC
54/05	CAN	06	06	-	-	-	Confirma RTMC
55/05	CAN	06	07	08	-	-	AN: TMC no competen
29/05	BAR	07 11 12	07 - 13	09 09 09 09 - 09 12 13	- - - - - - - -	10 - - 10 - 12 - -	AN, TS: Confirm RTMC AN: Confirma RTMC AN: Confirma RTMC AN, TS: admite otro asis TMC: suspende ejec AN: red val TS inc ejec AN: hacer nueva Res AN: confirma RTMC

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
12/06	BAL	07	08	-	-	-	Confirma RTMC
27/06	FER	07	08	-	11	-	Confirma RTMC
40/06	BAL	07	08	-	-	-	Confirma RTMC
60/06	VAL	07	08	-	-	-	Confirma RTMC
18/07	CAN	07	07	-	-	-	Confirma RTMC
19/07	CAN	07	08	-	-	-	Confirma RTMC
35/07	BAR	07	08	-	-	-	Confirma RTMC
37/06	BAL	08	08	-	13	-	Confirma RTMC
54/06	FER	08	08	-	-	-	Confirma RTMC
14/07	BIL	08	08	-	10	-	TSJ: decl Aux y fija pr
46/07	VIG	08	08	-	-	-	Confirma RTMC
60/07	CAN	08	09	-	-	-	Confirma RTMC
7/08	VIG	08	09	-	-	-	Confirma RTMC
22//06	BAL	09	09	-	-	-	Confirma RTMC
13/08	CAN	09	09	-	-	-	AJ: decl Aux y fija pr
17/09	BAL	10	10	-	-	-	Confirma RTMC
5/06	CAD	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
7/07	CAD	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
25/07	HUE	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
26/07	BIL	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
53/07	CAD	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
44/09	CAN	11	11	-	-	-	Confirma RTMC
45/09	BAL	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
2/10	BIL	11	11	-	13	-	Confirma RTMC
22/10	CAN	11	11	-	13	-	TSJ: reduce premio
24/10	BAL	11	12	-	-	-	AJ: aumenta premio

Exp	Juzg	Año resolución o sentencia					Resultado
		TMC	Minis	AN	TSJ	TS	
36/10	BAL	11	12	-	-	-	Confirma RTMC
4/11	FER	11	11	-	-	-	AJ: decl Aux y fija pr
157/96	CAD	12	12	-	-	-	Confirma RTMC
33/09	BAL	12	12	-	-	-	Confirma RTMC
1/12	VIG	12	12	-	-	-	Confirma RTMC
1/13	FER	12	13	-	-	-	Confirma RTMC
39/11	BAL	13	13	-	-	-	Confirma RTMC
16/12	CAR	13	13	-	-	-	Confirma RTMC
6/10	CAD	14	15	-	-	-	Confirma RTMC
18/10	CAD	14	15	-	-	-	Confirma RTMC
37/13	CAR	14	15	-	-	-	Confirma RTMC
38/13	VAL	14	14	-	-	-	AJ reduce premio
4/13	BAL	15	15	-	-	-	Confirma RTMC
27/14	BAL	15	15	-	-	-	Confirma RTMC
48/14	BAL	15	16	-	-	-	Confirma RTMC
64/14	BAL	15	15	-	-	-	AJ: aumenta premio
27/15	VAL	15	16	-	-	-	Confirma RTMC

**ANEXO V**  
**Fechas de creación de los juzgados marítimos permanentes**

Núm.	Juzgado	Fecha de creación
1	Barcelona	30 de marzo de 1963
2	Cartagena	30 de marzo de 1963
3	Málaga	14 de mayo de 1963
4	Cádiz	24 de junio de 1963
5	Vigo	13 de agosto de 1963
6	Ferrol	10 de julio de 1963
7	Las Palmas	30 de marzo de 1963
8	Valencia	23 de octubre de 1964
9	Palma de Mallorca *	30 de marzo de 1963
10	Bilbao	24 de octubre de 1964
11	Huelva	4 de abril de 1972

\* El juzgado de la Base Naval de Baleares fue creado el 30 de marzo de 1963 y sustituido por el de Palma de Mallorca el 23 de octubre de 1964.



## ANEXO VI

### Cronología de la Legislación Española sobre Salvamento Marítimo y otros documentos y proyectos relacionados

	Legislación española salv.	Otros documentos y proyectos
1873	Instrucción para el cumplimiento del Decreto de 30 de noviembre de 1872 (sobre procedimientos de la jurisdicción de Marina)	
1910		Convenio de Bruselas sobre salvamento marítimo
1923	Ratificación del Convenio de Bruselas	
1925	Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina	
1962	Ley de auxilios y salvamentos	
1968	Reglamento para el desarrollo de la ley de auxilios y salvamentos	
1978		Constitución española
1985		Ley Orgánica del Poder Judicial
1989		Convenio de Londres sobre salvamento marítimo
1992	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante	
2003		Modificación de la LOPJ. Se crean los juzgados de lo Mercantil
2004		Propuesta de anteproyecto de ley general de la Navegación Marítima
2005	Ratificación del Convenio de Londres	
2006		Primer proyecto de ley general de la Navegación Marítima
2008		Segundo proyecto de ley general de la Navegación Marítima

	Legislación española salv.	Otros documentos y proyectos
2012		Proposición de Ley General de Navegación Marítima
2012		Primer proyecto de ley de Navegación Marítima
2013		Segundo proyecto de ley de Navegación Marítima
2014	Ley de Navegación Marítima	
?	Reglamento de Salvamento Marítimo	

# **Bibliografía y fuentes**





## Legislación citada

Código Rodio, s. IV a.c.  
Digesto de Justiniano, 533  
Código de Justiniano, 534  
Rooles D'Oleron, s. XII  
Fori Antiqui Valentiae, 1283  
Ordenanzas de la Ribera de Barcelona 1258.  
Código de Las Partidas, 1266  
Capítulos del Rey Don Pedro IV, 1340  
Libro del Consulado del Mar, s. XIV  
Ordenanzas del Consulado de Burgos, 1538  
Ordenanzas del Consulado de Sevilla, 1554  
Ordenanzas Antiguas del Consulado de Bilbao, 1560  
Ordenanzas para Flandes, 1570  
Ordenanzas para las Armadas del Mar Océano, 1606  
Ordenanzas de Galeras, 1621  
Ordenanzas para las Armadas del Mar Océano, 1633  
Ordenanzas del Corso, 1718  
Nuevas Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737  
Ordenanzas de Matrícula, 1737  
Ordenanzas para la Armada Naval, 1748  
Título Adicional a las Ordenanzas para la Armada Naval, 1751  
Ordenanzas Generales para la Armada Naval, 1793  
Ordenanzas del Corso, 1801

Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar, 1802

Novísima Recopilación, 1805

Código de Comercio, 1829

Ley de Enjuiciamiento sobre los Negocios y Causas del Comercio, 1830

Decreto de Unificación de Fueros, 1868

Instrucción para el cumplimiento del Decreto de 30 de noviembre de 1872, 1873

Código de Comercio, 1885

Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina, 1894

Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, 1894

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas sobre asistencia y salvamento marítimos, 1910

Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, 1925

Ley por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, 1962

Reglamento de la ley de auxilios y salvamentos, 1967

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1986

Ley de arbitraje, 2011

Ley de Navegación Marítima, 2014

Reglamento de Salvamento Marítimo, (en desarrollo)

## Bibliografía

### Obras generales

- ABREU Y BERTODANO, Félix Joseph de. *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*. Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746.
- ALONSO LEDESMA, Carmen. *Los privilegios marítimos*. Ed. Civitas, Madrid, 1995.
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Estudios de derecho marítimo*. J.M. Bosch, editor, Barcelona, 1995
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de derecho marítimo*. J.M.Bosch Editor, Barcelona, 2001.
- AZUNI, Domingo Alberto. *Sistema universal de los principios del Derecho Marítimo de la Europa*. Librería de Alonso, Madrid, 1803.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de. *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del Consulado*. Imprenta de Sancha, Madrid, 1791.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de. *Suplemento a las Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Imprenta de Sancha, Madrid, 1792.
- CHINER GIMENO, J.J.; y GALIANA CHACON, J.J. «Del "Consolat de mar" al "Libro llamado Consulado de Mar", aproximación histórica». En: *Libro llamado Consulado de Mar*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 2003.
- DANJON, Daniel. *Tratado de Derecho Marítimo*. Editorial Reus, Madrid, 1931.
- DÍAZ DE MONTALVO, Alonso. *Ordenanzas Reales de Castilla*. Imprenta de Josef Doblado, Madrid, 1780.
- FEBRERO, José. *Librería de jueces, abogados y escribanos*, 6ª edición. Imprenta de Fermín Villalpando, Madrid, 1825.
- FERRERO MICÓ, Remedios. «Los textos jurídicos antes de la imprenta. Compilación del derecho valenciano de 1329». En *Corts i Parlaments de la Corona D'Aragó: Unes institucions emblemàtiques en una Monarquia composta*, Universidad de Valencia, 2008.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis; y RUIZ SOROA, José María. *Manual de derecho de la navegación marítima*. Marcial Pons, Madrid, 2006.
- GARCÍA DEL CORRAL, Ildefonso L. *Cuerpo del Derecho Civil Romano*. Jaime Molinas, editor. Barcelona, 1889.



- GUIMERÁ RAVINA, Agustín; y GARCÍA FERNÁNDEZ, Nélida. «Un consenso estratégico. Las Ordenanzas Navales de 1793». En *Anuario de Estudios Atlánticos*, Núm. 54, Tomo II. Las Palmas, 2008. Disponible en Internet: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/aea/id/2123>.
- HEVIA BOLAÑO, Juan de. *Curia Filípica*. Imprenta de Ulloa, Madrid, 1790.
- LASSO GAITE, Juan Francisco. «Codificación mercantil». En *Crónica de la codificación española*, Vol. VI, Comisión General de Codificación, Ministerio de Justicia, Madrid, 1998.
- LUCAS, Joseph Thomàs (ed.). *Las Siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el Nono, copiadas de la edición de Salamanca del año de 1555*. Plaza de las Comedias, 1758.
- MARTÍN DE BALMASEDA, Fermín. *Decretos del Rey Don Fernando VII*. Imprenta Real, Madrid, 1819.
- MOZO, Manuel J. *Tratado Elemental de Derecho de Gentes y Marítimo Internacional*. Establecimiento Tipográfico de A. Avrial, Madrid, 1898.
- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por las Magestades de los Sres. D. Felipe V en 2 de diciembre de 1737 y D. Fernando VII en 27 de junio de 1814*. Librería de Rosa y Bouret, París, 1869.
- ORTIZ DE ZÚÑIGA, Manuel. *Enciclopedia Judicial, o tratado original y metódico de cuanto hay vigente en la legislación y en la práctica con relación a los juzgados de primera instancia*. Oficina de Don Tomás Jordán, impresor de cámara de S.M., Madrid, 1839.
- PALLEJÁ, Cayetano de. *Consulado del Mar de Barcelona nuevamente traducido de cathalan en castellano, por D. Cayetano de Pallejá*. Imprenta de Juan Piferrer, Barcelona, 1732.
- PÉREZ Y OLIVA, Isidro. *Presas Marítimas*. Tipografía de Manuel G. Hernández, Madrid, 1887.
- REGUERA VALDELOMAR, Juan de la, et al. *Colección general de códigos antiguos y modernos*. Imprenta de Don Ramón M. Indar, Barcelona, 1846.
- SALA BAÑULS, Juan. *Digesto Romano-Español*, 2ª edición. Imprenta de la Viuda de Domínguez, Madrid, 1856.
- SALAS, Javier de. *Historia de la Matrícula de Mar*. Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 1870.
- SERNA VALLEJO, Margarita. «La Ordenanza francesa de la Marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del derecho marítimo en Europa». En *Estudios de derecho español y europeo*, Universidad de Cantabria, Santander, 2009.

SERNA VALLEJO, Margarita. «La autonomía jurídica en los mares: derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno». Conferencia en la *IV Jornada d'etudi (juristes i notaris)*, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 2009.

TAPIA, Eugenio de. *Febrero Novísimo, o Librería de jueces, abogados y escribanos, refundida, ordenada bajo nuevo método y adicionada con un tratado del juicio criminal*. Imprenta de Ildefonso Monpié, Valencia, 1828.

ZAMORA Y CORONADO, José María. *Registro de Legislación Ultramarina y Ordenanzas de Intendentes de 1803 con adición de todas las Reales Disposiciones que la son referentes*. Imprenta del Gobierno y Capitanía General, Habana 1839.

#### Sobre salvamento marítimo

BRICE, Geoffrey. *Maritime Law of Salvage*. Sweet & Maxwell Ltd, London, 1993.

ESTASÉN, Pedro. «Auxilios en la mar», artículo en la *Enciclopedia Jurídica Española*, Francisco Seix Editor, Barcelona, 1910.

GARCÍA LUENGO, Ramón Bernabé. *La remuneración en el salvamento marítimo*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Salamanca, 1976.

GARCÍA-PARREÑO Y LÓPEZ, Guillermo. *Diccionario de derecho marítimo*. Impr. Alemana, Madrid, 1917.

GIL GALVÁN, María Rocío; y LÓPEZ PULIDO, Rubén. «Análisis jurisprudencial del concepto jurídico de salvamento marítimo», *Revista Ingeniería Naval*, junio 2004.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel. *Notas a la legislación española de salvamentos marítimos*. Editorial Naval, Madrid, 1947.

JACKSON, David D., *Enforcement of Maritime Claims*. LLP, London, 1996.

LATORRE LÓPEZ, Diego. «Algunas notas sobre la avería gruesa y el salvamento marítimo», mayo 2012. Disponible en web: <https://www.clubensayos.com/Temas-Variados/Avería-Gruesa-Y-Salvamento-Marítimo/203094.html>.

PULIDO BEGINES, Juan Luis. «El salvamento en la nueva Ley de Navegación Marítima». En: *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, 2015. Disponible en Internet: [http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21081/salvamento\\_pulidobegines\\_RIO\\_2015.pdf?sequence=1](http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21081/salvamento_pulidobegines_RIO_2015.pdf?sequence=1).

RIVERO ALEMÁN, S. *El salvamento marítimo*. DIJUSA, Madrid, 2003.

RUIZ SOROA, José María. *Manual de derecho de accidentes de la navegación*, 2ª edición. Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992.

ZAMORA MANZANO, José Luis. «El salvamento y la asistencia marítima en el derecho romano». En: *Revue Internationale des Droits de L'antiquité*, Núm. 48, Bruselas, 2001.

#### Sobre el Tribunal Marítimo Central

ARRIBAS RUIZ-ESCRIBANO, Juan Ignacio. «La Marina Mercante y los incidentes y accidentes en la mar». En: *Suplemento a la Revista General de Marina*. Madrid, noviembre 2012.

CARRERO RAMOS, Justo. «Carácter del Tribunal Marítimo Central y su encuadramiento en la Justicia Administrativa». En: *Revista de Administración Pública*, Sep.-Dic., XV (48). Madrid, 1965.

CONTÍN TRILLO-FIGUEROA, María. «El Tribunal Marítimo Central». En: *Cuaderno práctico de la Escuela Militar de Estudios Jurídicos*. Madrid, mayo-agosto 2009.

CORRALES ELIZONDO, Agustín. «La normativa administrativa en el anteproyecto de ley general de la Navegación Marítima: su incidencia en las competencias de la Armada». En: *Revista General de Marina*. Madrid, enero-febrero y marzo 2007.

CORRALES ELIZONDO, Agustín. «El proyecto de ley de Navegación Marítima y las competencias de la Armada», 2007. Disponible en web:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=2263391>.

FERNÁNDEZ ESTRADA, Luis. *Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central y su revisión en la jurisprudencia del Tribunal Supremo*. Tesis doctoral, Universidad de Navarra, 1991.

FRANCO GARCÍA, Miguel Ángel. «El Ministerio de Defensa y sus competencias sobre asuntos marítimos». En: *Salvamento marítimo*, Capítulo III, 1. Tesis doctoral, Universidad de La Coruña, 2013.

GUAYO CASTIELLA, Iñigo del. «Acercas de la jurisdicción de los juzgados marítimos permanentes y del Tribunal Marítimo Central en materia de salvamento». En: *Panorama jurídico de las Administraciones Públicas en el siglo XXI*. Instituto Nacional de Administración Pública. Madrid, 2002

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA. José Manuel. *Ley reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas*. Editorial Santillana, Madrid, 1966.

- LÓPEZ ALCÁZAR, Luis. «Efectos inmediatos sobre la jurisdicción del Tribunal Marítimo Central de la entrada en vigor el 14 de enero de 2006 del Convenio Internacional de Londres sobre Salvamento Marítimo de 28 de abril de 1989». En: *Actualidad Jurídica Aranzadi*, Núm. 699. Madrid, abril de 2006.
- LÓPEZ ALCÁZAR, Luis. «Competencias de la Armada en los salvamentos, auxilios, hallazgos y extracciones marítimas». En: *Suplemento a la Revista General de Marina*. Madrid, noviembre 2012.
- MALDONADO RAMOS, Jaime. «De nuevo sobre la pervivencia y competencia del Tribunal Marítimo Central (Comentario a la sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2006)». En: *Revista Jurídica Militar*, Madrid, mayo 2007.
- MAYO JAÍMEZ, Feliciano. *Asistencias marítimas*. Editorial Naval. Madrid, 1975.
- MÉNDEZ RODRÍGUEZ, Julio Ignacio. «Aspectos jurídicos de la Ley 60/1962 por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas: presente y futuro». En: *Suplemento a la Revista General de Marina*. Madrid, noviembre 2012.
- PÉREZ RAMÍREZ, Enrique, «El Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes: Una larga historia». En: *Suplemento a la Revista General de Marina*. Madrid, noviembre 2012.
- PÉREZ RAMÍREZ, Enrique. «El Tribunal Marítimo Central, 50 años al servicio de las gentes de la mar». En: *Marina Civil*, Núm. 104, Madrid, noviembre 2012 y *Revista Prácticos de Puerto*, Madrid, diciembre 2012.
- PINTO Y SANCRISTÓVAL, Pedro María. «De la jurisdicción de Marina al arbitraje». En: *Revista Jurídica Militar*. Madrid, mayo 2014.
- ROMANÍ MARTÍNEZ, Darío. «Una vida dedicada a los auxilios y salvamentos marítimos». En: *Suplemento a la Revista General de Marina*. Madrid, noviembre 2012.
- RUIZ DÍEZ DEL CORRAL, Joaquín. «Asistencias marítimas. Plena vigencia de la Ley 60/1962». En: *Revista Jurídica Militar*. Madrid, marzo 2005.
- RUIZ MANTECA, R. «Las asistencias marítimas: Su consideración como objeto de la actuación administrativa». En: *Revista Española de Derecho Militar*, Núm. 83. Madrid, enero-junio 2004, pp. 165 a 206.
- VIGIER DE TORRES, Agustín. «El auxilio en puerto, aplicación de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, sobre asistencia marítima». En: *Revista General de Marina*. Madrid, agosto/septiembre 1974.



