

## UN CONGRESO EN ROMA SOBRE RECURSOS MARITIMOS



La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, convocará en breve un Congreso Internacional sobre Recursos Naturales del Mar. Las sesiones se celebrarán en Roma probablemente en el mes de abril próximo.

El simple enunciado del objeto de esta reunión multilateral, revela la trascendencia que habrán de alcanzar los debates. Están hoy en tela de juicio bastantes problemas, que afectan al ritmo y a la extensión de los aprovechamientos industriales, que tienen como base el medio acuático.

Problemas de productividad de diversas áreas, favorecidas por factores mas o menos irreversibles, como el térmico, el hidro-mecánico, la salinidad, la luminosidad, etc. Problemas de medida de la extracción, singularmente en diversas zonas y sobre especies betónicas o demersales —«over-fishing»—. Problemas de reserva nacional de recursos, con mengua del principio de la libertad de los mares y aguas jurisdiccionales.

Unos, como el último, más agudizados en Europa que en América. Otros, como el penúltimo, inexistentes en aquel continente y algo inquietantes en el nuestro. Para España y Portugal, y tanto por percusión mediata como por derivaciones posibles en el futuro, el Congreso que se anuncia tendrá un gran interés. Cuanto menor sea la extensión de la meseta continental propia, y mayor la flota, más dependerá nuestra prosperidad pesquera de las ideas que, sobre tales cuestiones, imperen en el mundo. No debemos, por tanto, inhibirnos en orden a su elaboración.

A veces tal inhibición no se produce aparentemente, pero sí en el fondo. Cuando las representaciones se seleccionan, no por la aptitud probada, sino por la etiqueta oficial o cediendo a ciertas presiones, el resultado a esperar no puede ser fértil, ni brillante. Incluso puede producirse y no sería la primera vez—, en forma poco edificante para el país representado.

Nos parece oportuno señalar a tiempo este achaque, para prevenir errores. España debe intervenir en el Congreso de Roma, pero con la mayor eficiencia y sentido de la responsabilidad. Con el propósito de colaborar positivamente —y no sólo decorativamente—, al encauzamiento en la esfera internacional de tan sustanciales problemas.

# AL MARGEN DE SOBRE REGULACION

Por F

I

## GARANTIAS JURIDICAS

La materia concerniente a los eventos de la navegación, es una de las ramas fundamentales del derecho marítimo. Comprende la protección jurídica de la propiedad naval, y la salvaguardia de las vidas humanas y las mercancías, cuando la adversidad del medio u otro peligro sobrevenido, coloca uno y otro orden de intereses en riesgo de pérdida o de indefinida inoperancia.

Dada la elevadísima cuantía de los valores en juego, la regulación de los derechos nacidos con ocasión o por consecuencia de un evento marítimo, ha de hacerse con tantas garantías como las prestadas a otro tipo de patrimonio, tradicionalmente amparado por la legislación civil. Ha de estructurarse, por tanto, cada una de las disposiciones, con un criterio técnico, además de equitativo. Técnico en sentido jurídico y en sentido náutico.

Además, la ordenación de esta materia, no tiene porque ser un islote al margen de nuestro sistema de derecho patrimonial. Es indispensable que el derecho de la emergencia marítima, pierda todo carácter depredatorio y se limpie, al menos en tiempo de paz, de toda reminiscencia legítima del despojo, aunque éste sea parcial.

Partiendo de estas premisas, el anteproyecto elaborado no cubre las exigencias mínimas. De su simple lectura se desprende una notoria falta de especialización técnico-jurídica, sin la cual en esta materia no es posible dar un paso. Y así, los dos títulos en que se divide, con los tres capítulos del primero y los cuatro del segundo, no representan mejoramiento alguno de la legislación actual, cuya poca afortunada estructura conservan. Por el contrario, los viejos defectos resultan agravados, la inseguridad de los intereses mucho mayor y el conjunto de la obra mucho más tosco.

## DEBE COMPRENDERSE EL ABORDAJE CULPOSO

Comenzando por el contenido del anteproyecto, se advierte que una figura tan importante como el abordaje, resulta radiada de la regulación que se propone. O sea, que persiste la mutilación de la materia de los eventos marítimos, practicada al incorporar el abordaje al Código de Justicia Militar, dejando en el Título Adicional a la derogada Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, los salvamentos y los hallazgos en la mar.

Al reincidir en tal achaque, se consolidará en torno al abordaje culposo, una situación legislativa confusa, incluso en el orden jurisdiccional. Las disposiciones que lo regulan, además de incluirse en aquel Código, se contienen en la Ley Penal de la Marina Mercante y en el Código de Comercio, principalmente.

Esta dispersión conduce a que la culpa penal, contra el capitán o el patrón del abordaje, se sustancie ante la autoridad de Marina, en un proceso judicial, que ter-

Se ha sometido al Consejo Ordenador de ley, sobre auxilios, salvamentos y cumplimiento de la misión confiada el día del 5 de marzo de 1954.

A juzgar por el preámbulo, el texto Posiblemente no será la última, toda vez que, a nuestro juicio, soluciones idóneas abarca. Como en la navegación pe-

mercial, los eventos a regular se proponen como la esbozada ahora, provocando El que aquí iniciamos no recoge la visión crítica, que el anteproyecto ofrece con ideas extraídas de la experiencia y de los cantillistas marítimos; los que, por una ocasión.

mina en Consejo de Guerra. Y las responsabilidades del naviero o armador del mismo buque, en orden al resarcimiento de daños y abono de perjuicios, se accionan ante la jurisdicción ordinaria, con autonomía respecto a los hechos declarados probados por la castreña.

Lo primero resulta anacrónico y falta de idoneidad. El problema de la responsabilidad del capitán o del patrón, sea de un buque mercante o de un pesquero, será siempre técnico, náutico en su naturaleza, no militar. Se trata de una profesión de orden civil, ligada a una función económica, y no parece que, en un derecho debidamente evolucionado, deba mantenerse una vinculación tal a esfera judicial de otro fuero.

Además, la duplicidad en el enjuiciamiento, de acciones que, aun siendo de distinta naturaleza jurídica se derivan del mismo evento, no puede originar más que antítesis, demoras, complicaciones, pérdidas de tiempo y dinero, para las empresas afectadas, y cuyos intereses se trata de tutelar.

## DISCRIMINACION NECESARIA

Las figuras que el proyecto trata, son la asistencia o auxilio, el salvamento y el hallazgo marítimo. Aunque pudiera aceptarse la reducción a tres, siempre sería a condición de que la discriminación resultara menos imperfecta.

En la legislación española actual, no se distinguen definitivamente, el auxilio y el salvamento. Aunque del mismo achaque adolecen otras legislaciones, e incluso el Tratado de Bruselas, es indudable que una estructuración jurídica verdadera y adecuada, debe recoger y perfilar todas las modalidades de la realidad, si cada una tiene características propias, valorables al efecto de determinar el alcance de la responsabilidad exigible. Además, aquel Tratado remite a la legislación nacional, cuando la relación jurídica, proceda de accidente o de servicio, se establece en otros amparados por el mismo pabellón presuponiendo en aquélla la matización necesaria para atender a todas las situaciones.

El anteproyecto intenta discriminar el auxilio del salvamento, pero con tan es-

# DE EVENTOS MARITIMOS

AREIRO

na de la Marina Mercante un anteproyecto  
razgos en la mar. Ha sido redactado en  
Comisión Interministerial, por una Orden

actual procede de una segunda redacción.  
que el estudio del articulado no propor-  
a los complejos problemas que esta mate-  
esta, aun con más frecuencia que en la co-  
era inevitable que una empresa legislati-  
stra meditación y nuestro comentario.

alidad de los aspectos merecedores de re-  
Se limita a glosar los más sustanciales,  
que inspiradas en la doctrina de los mer-  
parte, también deberían opinar en esta

casa fortuna que las cosas quedarían peor  
que antes. En efecto, lo que ahora se pre-  
tende hacer es de glosar el hallazgo en sal-  
vamento y hallazgo propiamente dicho.  
Con ello, además de dejar englobado en el  
auxilio el verdadero salvamento, el ries-  
go de confusión se acrecienta, y la inha-  
bilidad jurídica se acentúa.

## REMOLQUE, AUXILIO, SALVAMENTO, HALLAZGO...

En punto a delimitar las figuras que in-  
tegran la gama de los eventos de la nave-  
gación, es indispensable extremar la clari-  
dad y la concreción. Sin pretensión ex-  
haustiva, ni menos monopolizadora del  
acierto, estimamos que cuando menos una  
regulación moderna de esta materia, debe  
deslindar siquiera las siguientes:

A) Remolque simple. El prestado para  
trasladar un buque o artefacto naval de  
un lugar a otro, en condiciones perfecta-  
mente normales, no modificadas por cir-  
cunstancias implicativas de un riesgo gra-  
ve, ni imposibilitantes de toda opción en  
la elección del remolcador.

B) Auxilio. Como tal debe calificarse el  
remolque u otro servicio asistencial, necesa-  
rio para cohibir, alejar o contrarrestar  
un riesgo del asistido, hasta dejarlo en lu-  
gar seguro. El remolque simple podrá con-  
siderarse como auxilio, cuando durante la  
prestación del servicio, las circunstancias  
atmosféricas, el estado de la mar u otra  
eventualidad desataran un peligro cierto  
para el remolcado.

C) Salvamento. En este concepto es  
esencial apreciar, como elemento diferen-  
cial, la bilateralidad del peligro. Si al pres-  
tar el servicio, el auxiliador se expone a  
un riesgo grave por salvar al auxiliado,  
aunque no haya paridad en la proporción,  
debe calificarse como salvamento.

D) Hallazgo. Se ha de caracterizar esta  
noción por una situación previa de bien  
perdido. El abandono eventual y posterior  
recobro intencional, no es asimilable al  
hallazgo, como alguna vez ha acontecido.  
Si el servicio comprende una fase de des-  
cubrimiento y otra de recuperación, de un  
bien sumergido, hundido o a flote, que por  
efecto de circunstancias invencibles que-  
dara fuera de la órbita posesoria de su ti-  
tular, el hallazgo se configura.

## ELEVACION IMPROCEDENTE DEL PREMIO

La mayor innovación que introduce el  
anteproyecto consiste en elevar el tope del  
premio, para retribuir la asistencia o auxi-  
lio. Del 10% como máximo del valor del  
buque y su carga, que figura en el Título  
Adicional en vigor, se eleva al 20%. El error  
de semejante elevación resulta evidente:

a) El premio es independiente y com-  
patible con la indemnización de gastos y  
perjuicios. El primer concepto sería más  
correctamente enunciado como daños, tra-  
tándose de una ordenación legal. Debido a  
aquella compatibilidad, el mayor o menor  
volumen de aquella lesión patrimonial in-  
demnizable, puede alcanzarse sin límite,  
aunque éste gravite sobre el premio, y sal-  
vo —claro es—, el que impone el Código  
de Comercio liberando al deudor de pagar  
más de lo que valen el buque y la carga,  
como en el caso del abordaje.

b) Es improcedente aumentar el por-  
centaje de que se trata, cuando la base so-  
bre que habrá de recaer se ha incrementa-  
do desorbitadamente. Dados los altos va-  
lores que han alcanzado los buques, y la  
tendencia a justipreciarlos partiendo de sus  
crecientes costos de construcción, la dupli-  
cación del volumen de aquel tope sería al-  
tamente perturbador. Al menos, para la  
asistencia o el auxilio.

c) Además, resulta innecesario intensi-  
ficar el estímulo pecuniario, como la expe-  
riencia demuestra. La moderación debe pre-  
valer sobre el agio, si no se quieren resu-  
citar en la mar hábitos en buena hora barri-  
dos de su superficie, e incompatibles con la  
civilización actual.

Esta última razón aconseja desechar la  
fórmula propuesta para retribuir el salva-  
mento —participación de la tercera parte  
para el salvador—, que reproduce la tra-  
dicional aplicada al hallazgo. Aun respec-  
to a éste, salvo en casos especiales, sería  
conveniente revisar el volumen de los der-  
chos del hallador. Cuando se tratara de un  
hallazgo que pudiera considerarse de trá-  
fico, o derivado de un riesgo originado en  
él, con un premio de la cuarta parte que-  
daría holgadamente recompensado, si el  
dueño es habido.

## AUXILIO POR REMOLCADORES

En uno de los artículos del anteproyec-  
to, se establece que «cuando el buque que  
preste el auxilio sea uno de los dedicados ex-  
clusivamente a este servicio, el premio po-  
drá llegar hasta el 40%». Cuesta trabajo  
encontrar explicación a un trato diferen-  
cial tan favorable al profesionalismo de la  
asistencia marítima.

Lógicamente parece que más bien debie-  
ra ofrecerse al auxiliador ocasional, que ha  
de interrumpir o embarazar las faenas pro-  
pias, para atender urgentemente casi siem-  
pre a la demanda ajena de cooperación.  
Para el remolcador dedicado a esta clase  
de servicios, no hay nada de excepcional en

## JORGE D'ALARÇAO, DE LA F. A. O., EN ESPAÑA



El 12 del actual, procedente de Lis-  
boa, llegó a Vigo el Dr. Jorge D'Alar-  
çao. Se trata de una personalidad bien  
conocida de nuestros lectores, como Je-  
fe de Estadística de la División de Pes-  
querías de la Organización de las Na-  
ciones Unidas, para la Agricultura y  
la Alimentación (F. A. O.)

Nuestro distinguido visitante acaba  
de regresar de la América hispana,  
donde, además de tomar parte como  
instructor en el segundo Curso Lati-  
no-Americano de Capacitación Pes-  
quera, inspeccionó los proyectos de  
desarrollo económico de esta zona, que  
se vienen realizando en los países cen-  
tro-americanos, dirigidos por expertos  
de la F. A. O.

Estuvo en Vigo tres días, saliendo  
después para Madrid en compañía de  
don Valentín Paz-Andrade, que como  
es sabido viene prestando una activa  
colaboración a la labor de aquel alto  
organismo internacional. Tanto en  
nuestro puerto, como en la capital de  
España, el señor Alarçao ha realizado  
diversas visitas interesantes, a instala-  
ciones pesqueras, organizaciones in-  
dustriales y centros de investigación.  
Al mismo tiempo ha conocido perso-  
nalmente a algunas figuras de la eco-  
nomía pesquera española, con las cua-  
les ha conferenciado sobre diversos  
problemas.

Tenemos la seguridad de que esta  
visita habrá de resultar fecunda,  
dadas las crecientes relaciones que se  
establecen, entre los países ibéricos y  
los americanos, dentro del sector pes-  
quero. La asistencia técnica de las Na-  
ciones Unidas, a las jóvenes repúbli-  
cas de habla latina, desarrollada con  
intenso ritmo por la F. A. O., merece  
no sólo la atención de la industria  
pesquera española, sino la colabora-  
ción directa, en cuanto sea posible, y  
asegura un resultado positivo.

Creemos que el Dr. Jorge D'Alarçao,  
en tal sentido habrá llevado, al regre-  
sar a la sede de la F. A. O. en Roma,  
una favorable impresión.

su prestación. En cambio, esta cualidad ha de apreciarse cuando un mercante remolca a un pesquero, una pareja de esta clase a un barco de cabotaje, o a un submarino, etc.

Bastaría esta consideración para revelar que, en este punto, la reforma no parece muy meditada. El premio responde, en primer término, a la excepcionalidad, a la realización de un servicio que está fuera de lo normal. De otro modo no sería premio. Sería pago normal de un servicio, salario debido a un trabajo por cuenta ajena.

## PARTICIPACION DEL ARMADOR EN EL PREMIO

No resulta menos sorprendente, que en otro artículo la participación del armador del buque auxiliador, se rebaje a la tercera parte. Como es sabido, en la actualidad, lo mismo que en el derecho histórico, alcanza siempre al cincuenta por ciento del premio.

Ninguna consideración se aduce para justificar tal amputación en la cuantía preestablecida de los derechos del empresario auxiliador. Y menos para reducir a la quinta parte la participación del mismo en el tercio con que se retribuyen el salvamento y en algunos casos el hallazgo.

Es indudable que, por mucho que sea el arrojado de la tripulación, o del pasaje que raramente suele intervenir en un servicio de esta índole, sin la nave todo esfuerzo personal sería infructífero. El elemento clave del auxilio o del salvamento, y del hallazgo en su caso, es el instrumento naval utilizado en la faena asistencial o recuperatoria. La importancia de la inversión que supone, el riesgo a que se expone a veces, la temporal interrupción de su función específica, etc., debieran tenerse en cuenta, para no incurrir en la inconsecuencia de, por un lado, aumentar innecesariamente los incentivos globales de la prestación, y por otro, reducirlos ostensiblemente al agente fundamental de la misma.

## OTRAS PARTICIPACIONES

Para los dos tercios restantes del premio, se prevee un reparto que tampoco puede considerarse acertado. Se concede participación en aquéllos a los componentes de la dotación, los cooperadores del pasaje del auxiliador y los salvadores de vidas humanas aunque no pertenezcan al auxiliador.

Es justo que éstos, e incluso aquellos eventuales cooperadores, sean remunerados, pero nada explica que todos ellos, sin mayor diferenciación cuantitativa, puedan entrar en el reparto de los dos tercios. Mucho más razonable sería mantener la proporción tradicional por mitades, para armador y dotación del salvador o auxiliador, aunque preveyera el otorgamiento de una remuneración adicional a los otros elementos, bien deduciéndola del global del premio antes de su distribución, bien autorizando en tales circunstancias el incremento correspondiente.

La cuantía, especialmente en orden a la recompensa por salvación de vidas humanas, podría fijarse limitativamente, dejando la concreción de la cifra definitiva al árbitro del juzgador. Este, ponderando los factores concurrentes en el hecho, podría pronunciar una estimación más ajustada que la determinable a priori.

## AUXILIO POR NAVES DE GUERRA

Otra de las innovaciones propuestas, contempla el supuesto de que el auxilio sea prestado por "buques de guerra nacionales". No hay precedente legislativo de que, cuando interviene una nave militar o simplemente estatal, el régimen de orden a la concesión del premio y su volumen, sea el mismo que si se tratara de servicio prestado por un mercante o un pesquero.

El anteproyecto apadrina la asimilación, si bien destinando el premio a las instituciones benéficas de Marina. En cambio, nada se propone para el caso de que se produjera el supuesto inverso. O sea, aquel en el cual fuera auxiliar un buque comercial y auxiliado uno de guerra. Como ha ocurrido en Vigo, durante la última Guerra mundial, en que una pareja de pesqueros salvó a un submarino alemán.

De cualquier modo, no parece justificada la equiparación, al menos en los términos absolutos que en el anteproyecto se reflejan. El interés público también está afectado, cuando una nave corre riesgo de per-

dición. No es sólo el del armador o la aseguradora, los que han de tenerse en cuenta, como lo demuestra a diario el Estado concediendo créditos, primas, etc.; a la construcción de buques o a determinadas formas de su explotación.

La razón de interés público, o de solidaridad humana, son las que explican la intervención de las unidades bélicas en esta clase de eventos pacíficos. Razones insusceptibles de mercantilización, aunque ésta se atente "a posteriori" con alguna finalidad benéfica.

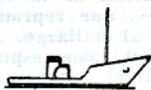
## PROCEDIMIENTO Y JURISDICCION

Tampoco resiste la crítica más benévola la parte adjetiva o procesal del anteproyecto. Reproduce, más o menos, el procedimiento actual, desprovisto de garantías en orden a la defensa de las partes. Estas solo se obtienen mediante el proceso judicial, de intervención bilateral e igualitaria en orden a los derechos, que pueda ejercer cada interesado.

Si para un asunto cuya cuantía exceda de 1.500 pesetas, tramitado en un Juzgado Municipal o Comarcal, se exige la autoridad de un Juez de carrera y la intervención de Letrados, no se explica que cuestiones donde juegan cantidades de cientos de miles de pesetas, o de millones, se dejen al arbitrio de un instructor en un proceso administrativo sumario y sin intervención técnica obligatoria.

Si por razones de celeridad —que el sistema actual no satisface—, se pretende evitar las dilaciones y la onerosidad del procedimiento judicial ordinario, deben instituirse tribunales marítimos, uno en cada región cuando menos, integrándolos con algún representante de la Autoridad de Marina, pero también de la Magistratura y de los elementos industriales dedicados a la navegación. Un órgano colegiado integrado en esta forma o en otra igualmente representativa y eficiente, podría actuar conciliatoriamente, arbitrariamente o con función decisoria si la contienda bilateral no se evita por aquellos medios.

En todo caso, lo que se necesita es una reforma a fondo, sustantiva y procesal, que encare idóneamente el derecho de los eventos marítimos y modernice la anticuada y perturbadora legislación que aún se viene aplicando con evidente y lamentable anacronismo.



## FRIGORIFICA BARRERAS, S. L.

FABRICA DE HIELO EN SEVILLA

Paseo de Colón — Muelle Metálico — Teléfono 28261

Suministro rápido por tuberías, a buques pesqueros. — Otros servicios con camiones propios  
Siempre existencias en Cámara — Servicio permanente

## Talleres Mecánicos **GESTOSO**

MANUEL FRANCISCO GESTOSO COSTAS

REPARACION Y MONTAJE DE BUQUES PESQUEROS — MECANICA EN GENERAL

VIGO-BOUZAS

Telf. 4606