

Aspecto legal de
— la cuestión —

INFRACCIONES MARÍTIMAS

La imposición de multas

— POR MAREIRO —

Recientemente, desde que la nueva organización marítima de los puertos ha entrado en vigor, se han registrado repetidas sanciones a patrones de cabotaje, con cargo pecuniario a los respectivos armadores, por excederse aquellos en las navegaciones que realizan, del radio que reglamentariamente tienen asignado. Es explicable, y hasta natural, que ocurran infracciones de esta clase, debido a la necesidad de procurar en mares lejanos el pescado que ya no se encuentra en los caladeros frecuentados cuando la reglamentación vulnerada se promulgó.

Los buques de pareja, cuya base está en el Noroeste y en el Cantábrico, se ven precisados a trabajar en los caladeros del Grand Sole, Petite Sole, Dogger Bank, etc., a donde se trasladan, desde seis o siete años, todos los estios. Algunas de esas parejas, por escasez de personal náutico, se ven aun obligadas a salir con patrones de cabotaje de cuya capacidad experimentalmente demostrada nada puede decirse en contra. En estos casos, que indudablemente constituyen infracción del texto legal rígido y abstracto, los Delegados Marítimos se estiman en el caso de imponer multas, haciendo uso de las facultades que por diversas disposiciones le vienen conferidas; pero como se advierte a veces una interpretación errónea en la aplicación de tales correcciones, con grave perjuicio económico para los armadores y constituyendo una amenaza de inquietud para la industria, no estará demás que examinemos sumariamente el aspecto legal de la cuestión.

Preceptos que autorizan las sanciones

Las atribuciones que en materia de multas, tienen las autoridades de Marina de los puertos, vienen reguladas por tres textos principalmente: la Ley Penal de la Marina Mercante, la Ley de 18 de Febrero de 1932 y la orden de 24 Marzo de 1933.

La primera confiere facultades para imponer multas de 5 a 125 pesetas, por las faltas que se enumeran en el Art. 76 de dicha Ley.

La segunda las otorga para imponer multas hasta el límite de 2.000 pesetas, por las faltas contra las leyes, reglamentos y reglas generales de policía de la navegación, de las industrias marítimas

y de los puertos no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante.

Y la Orden ministerial de Marzo último determina una reducción a 1.000 pesetas, de la cuantía de las multas a imponer directamente por los Subdelegados Marítimos, si bien autorizándoles para solicitar la elevación de tal cuantía hasta 2.000 pesetas del Delegado Marítimo Provincial respectivo.

No obstante lo terminante y explícito de estos preceptos, se han dado repetidos casos de imponer multas de 500 o 1.000 pesetas a patrones de cabotaje que condujeron sus barcos hasta los mares ingleses, calificando la infracción como contraria al inciso b) del Art. 66 de la Ley Penal de la Marina Mercante, que dice así: «El capitán que sin causa justificada navegue por aguas para cuya navegación no esté autorizado por el despacho de la oficina correspondiente del puerto de partida o por su título profesional».

Es evidente, que la aplicación de estas sanciones se llevó a efecto con error, tanto porque la Ley de 24 de Febrero de 1932 y la O. M. de Marzo último no son aplicables a las transgresiones comprendidas en la Ley Penal citada, que expresamente así las excluye, como porque las faltas de referencia son el caso típico de contravenciones penadas con multa de 5 a 125 pesetas o arresto subsidiario, del Art. 76 de aquella Ley Penal, cuyo inciso d) dice así: «El patrón de embarcación de pesca que traspase los límites en que estuviere autorizado para ejercer la industria a que se dedique». He ahí, pues, la única sanción aplicable a los patrones de cabotaje, que sin autorización por ello llevan sus barcos hasta el Grand Sole o hasta Milford Hawen.

Recurso de alzada

Contra las multas que impongan los Delegados o Subdelegados Marítimos, el armador o patrón corregido puede recurrir en alzada ante



el inspector General de Navegación, adscrito a la Subsecretaría de la Marina Civil. Debe interponer el recurso en un plazo de ocho días hábiles, con arreglo al Art. 3.º de la Ley de 18 de Febrero expresada; plazo que deberá contarse desde el día siguiente al de la imposición del castigo.

Durante este término puede formalizarse el depósito de la cantidad, en la Caja General correspondiente de las oficinas de Hacienda; sin que sea admisible la teoría de retener el despacho del rol hasta que esa consignación se haga efectiva. La facultad de acordar la multa, no comprende la de retardar el despacho de los buques mientras aquella no se haga efectiva, pues eso sería tanto como imponer dos correcciones por una misma falta; aparte de que ningún precepto legal autoriza tal retención. El que haya sido corregido tiene pleno derecho a utilizar todo el plazo de los ocho días que concede la ley para el pago o el depósito de la cantidad, sin que el hecho de no hacerlo antes, o de resistirse aun pasado ese plazo, autorice a otra cosa que a mandar los expedientes al Juzgado para exigir el importe de las sanciones por la vía de apremio, o cumplir el arresto subsidiario si se trata de multas cuya cuantía no exceda de 125 pesetas.

Graduación de la cuantía y duplicidad

Examinados los aspectos anteriores de la cuestión, queremos parar mientes someramente en

otros dos, de menor importancia; pero también de cierto interés. Se trata de la regulación de la cuantía de las multas, dentro del límite legalmente señalado, extremo que no deja el legislador al capricho de las autoridades marítimas. El Artículo 1.º de la Ley de 18 de Febrero de 1932, dice a estas que han de «graduar las multas en la cuantía que estimen justa, según la gravedad y transcendencia de los hechos cometidos y la posición económica de los infractores». Es decir, que si esta es modesta y la infracción no es grave, tales circunstancias deben determinar la aplicación de un mínimum de la multa, rebajando las 1.000 o las 500 pesetas a 250 o a 100 pesetas. A tal efecto bueno será recordar, que las resoluciones notificadas en la actualidad por medio de oficio escueto, deben ser motivadas como resultante de un previo expediente sumario, y por lo menos con mención de las circunstancias que revista el hecho enjuiciado.

Por otra parte, cuando se trata de dos buques que trabajan en pareja, no es admisible tampoco que se les considere separadamente, como si cometiesen infracciones independientes. La pareja, así en navegación como en pesca, forma una unidad, con un solo mando, y por tanto debe estimarse que se comete una sola infracción, aunque los dos barcos incidan en el mismo hecho. Tal es la doctrina que ya ha establecido el Tribunal Supremo, en la sentencia del 31 de Mayo de 1930, de perfecta aplicación a los casos que motivan las presentes divagaciones.



LA ADQUISICIÓN DE HOJAS DE AFEITAR ES CUESTION DE CONFIANZA!

Recomiendo a usted mis Hojas «UNIVERSAL EXTRA» que no tienen igual; suaves en el corte, aún para la barba más fuerte y apropiadas para la piel más fina. Una garantía para cada hoja. Precio: 15 pesetas 100 hojas, con Maquinilla de afeitar en plateadura 18 pesetas franco domicilio.

Dirigase a:

F. HEGEWALD

SOLINGEN

(Alemania)

SUCESOR DE ELOY MORAN

Casa fundada en 1895

MADRID.—Calle Santo Tomás, núm. 3

Representante de Comercio Matriculado y Colegido. Garantizo todas las operaciones mercantiles. Ventas por Representación, Consignación y por cuenta propia en los artículos

Sardina prensada, Escabeches y Conservas

Dirección Telégrafos-Teléfono:

LOYMORAN

Apartado de Correos, 345

MADRID