

EL TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL Y LOS JUZGADOS MARÍTIMOS PERMANENTES: UNA LARGA HISTORIA

Enrique PÉREZ RAMÍREZ
Presidente del Tribunal Marítimo Central



Antecedentes



LOS Juzgados Marítimos Permanentes y el Tribunal Marítimo Central se ocupan de los auxilios, salvamentos y remolques en la mar. El derecho marítimo ha regulado estas actividades desde tiempo inmemorial.

Hay evidencia de que hace casi 3.000 años, bajo el código Rodio, que se aplicaba en la antigua Grecia y el Mediterráneo, los salvadores voluntarios tenían derecho a ser recompensados por sus servicios (1). En el derecho romano posterior, se encuentran normas similares para el denominado *naufra-*

gium.

A lo largo de la Edad Media se desarrollaron multitud de códigos de derecho marítimo que regulaban el *ius naufragii*, como los Roolos d'Oléron del siglo XII, o el Libro del Consulado del Mar del siglo XIV (2), cuya vigencia efectiva se mantuvo hasta la promulgación del Código de Comercio de 1829 (3).

En la Edad Moderna, se ocuparon también de proteger los bienes naufragados la Ordenanza francesa de la Marina de 1681, de gran influencia en el mundo, y las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 (4).

(1) BRICE, Geoffrey: *Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell Ltd.1993.

(2) ARROYO, Ignacio: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M.Bosch Editor, 2001.

(3) ALONSO LEDESMA, Carmen: *Los Privilegios Marítimos*, Ed. Civitas, 1995.

(4) ARROYO, Ignacio: *op. cit.*, pág. 715.

El Código de Comercio español de 1885 (5), aún vigente, establece en su artículo 643 que a los marineros, «si hubieren trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcional a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrojados para conseguir el salvamento».

A finales del siglo XIX y principios del XX, las mejoras en la construcción naval y la aparición de las comunicaciones radiotelegráficas, permitieron considerar el auxilio a los buques en peligro de naufragar, lo que obligó a regular la remuneración de estas acciones y no solamente las de recuperación de los restos del naufragio, como era habitual. Con esta nueva filosofía, el 23 de septiembre de 1910 se firmó en Bruselas el primer Convenio Internacional de Salvamento (6), que fue ratificado por gran número de países. La ratificación española es de 17 de noviembre de 1923, entrando en vigor el 30 de diciembre del mismo año.

Por otra parte, también desde los tiempos más remotos se ha reconocido el derecho de presa, o sea el derecho a apoderarse, en caso de guerra, de buques o cargamentos del enemigo o, incluso, de países neutrales. El derecho de presa (7), al igual que el de saqueo en tierra, la llamada *occupatio bellica*, fue normal en 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*.

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 abolía el corso de forma expresa. España, tras negarse durante muchos años, se adhirió finalmente a la Declaración 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.

Ha habido varios intentos de crear un Tribunal Internacional de Presas Marítimas, el primero en la XII Conferencia de La Haya de 1907 (8), el segundo dos años después, en la Conferencia de Londres de 1909. Ninguno prosperó, por lo que la situación actual es que cada Estado establece en tiem-

(5) Aprobado por Real Decreto de 22 de agosto de 1885.

(6) Convención para la unificación de ciertas reglas sobre asistencia y salvamento marítimos, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.

(7) La mayoría de los datos referentes al derecho de presa están tomados de Daniel Danjon, *Tratado de Derecho Marítimo*, Editorial Reus, 1931, págs. 112 y ss., de Manuel J. Mozo, *Tratado Elemental de Derecho de Gentes y Marítimo Internacional*, Establecimiento Tipográfico de A. Avrial, 1898 y de documentos del Arhivo General de la Armada.

(8) El texto puede consultarse en www.bibliojuridica.org/libros/3/1158/32.pdf



Vicealmirante Enrique Pérez Ramírez. Presidente del Tribunal Marítimo Central.

po de guerra, o con carácter permanente, sus propios tribunales de presas, aunque siempre cabría la sumisión al Tribunal Internacional de Justicia de La Haya (9).

En España, las Ordenanzas de la Armada de 1748 establecieron tribunales de presas en los departamentos y apostaderos, y la Ordenanza de Arsenales y diversas Reales Órdenes reglamentaban conjuntamente el apresamiento de buques y su salvamento (10). También los trata conjuntamente el Código de Comercio de 1885, aún vigente, que los contempla dentro del concepto de avería gruesa.

La Instrucción de 4 de julio de 1873 (vigente hasta el 29 de marzo de 1941) disponía que los expedientes de hallazgos fuesen resueltos por los Tribunales de Presas Marítimas de los Departamentos. Igualmente, la R.O. 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» (11).

(9) Enciclopedia Jurídica, www.encyclopedia-juridica.biz14.com

(10) J. Mozo, Manuel: *op.cit.* pág. 646.

(11) Citado por el vicealmirante Rapallo Flores en su moción de 20 de junio de 1950 (*vid infra*).

En 1925, poco después de la ratificación del Convenio de Bruselas de 1910, se aprueba un Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina (12) cuyo capítulo III se dedica a los salvamentos en la mar (sección 1) y a los hallazgos en la mar (sección 2).

Comenzada la Guerra Civil, por Decreto de 12 de marzo de 1937 se crea el Negociado de Presas dependiente de la Junta Técnica del Estado, Sección de Industria y Comercio, para hacerse cargo de las presas declaradas buenas por los Tribunales de Presas departamentales. El 13 de noviembre de 1938, por Orden del Ministerio de Defensa Nacional-Marina, se crea el Negociado de Presas en la Asesoría Jurídica del Estado Mayor de la Armada.

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 1945 se deroga la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina (13) pero se mantiene vigente el Capítulo III del Título Adicional referente a salvamentos y hallazgos en la mar. A finales de la década de los 40 era evidente que la normativa de salvamentos y hallazgos de 1925 requería actualización y además, no se adecuaba totalmente al Convenio de Bruselas de 1910. Por otra parte, el trabajo del Tribunal Superior de Presas Marítimas iba en claro declive después de diez años de la finalización de la guerra, por lo que el 20 de junio de 1950, su Presidente, el vicealmirante Francisco Rapallo Flores (14) eleva una moción proponiendo modificar la Ley de 20 de enero de 1939 de manera que el Tribunal Superior de Presas asuma determinadas competencias en materia de salvamentos y hallazgos marítimos.

Gestación de la Ley de Auxilios y Salvamentos

Como resultado de la moción, por Orden de Presidencia del Gobierno de 5 de marzo de 1951 se constituyó 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» (15).

(12) Real Decreto-Ley de 10 de julio de 1925.

(13) Ley de 17 de julio de 1945 que promulga el Código de Justicia Militar.

(14) 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 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.

(15) Apartado 2.º: «Dicha Comisión quedará integrada por el Excmo. Sr. vicealmirante Presidente del Tribunal Superior de Presas Marítimas, como Presidente, y como Vocales por un

La Comisión presentó un primer anteproyecto de ley de auxilios, salvamentos y hallazgos el 20 de noviembre de 1952, otro el 20 de agosto de 1954 y un tercero el 23 de junio de 1956, quedando ese día la Comisión definitivamente disuelta. No prosperó ninguno de los tres anteproyectos.

En vista del fracaso, en 1961 se crea otra Comisión, esta vez por el Ministerio de Marina, mediante la Orden Ministerial 187/61 de 10 de enero. Tras diversas vicisitudes, se aprueba el proyecto de ley definitivo, que se remite a las Cortes en octubre de 1962 (16).

El 24 de diciembre de 1962 se aprobó la «Ley por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas», que se publicó en el BOE 310/1962 de 27 de diciembre y en el DO 294/1962.

La Ley 60/1962

El preámbulo de la Ley comienza indicando «la conveniencia de unificar las normas relativas a los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas», 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.

Consta de un Título Primero, «Objeto de la Ley», que regula en sendos capítulos los auxilios y salvamentos (17), 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 (TMC), dependiente del Ministerio de Marina, y una serie indeterminada de Juzgados Marítimos Permanentes (18) para tramitar 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 los expedientes. Una vez terminada la instrucción, el Juez 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.

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.»

(16) Boletín Oficial de las Cortes de 26 de octubre de 1962.

(17) Conceptos que la Ley considera equivalentes: «...sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios.

(18) 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».

Los capítulos tercero y cuarto se refieren respectivamente a los expedientes de hallazgos y de extracciones. En ambos casos la competencia corresponde a las Autoridades de la Armada y no al Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos.

Por último, la Ley deroga el título adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina de 1925.

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.

El 28 de febrero de 1963 se nombra Presidente del Tribunal Marítimo Central al vicealmirante D. Francisco Benito Perera (19), que estaba a las órdenes del Ministro de Marina, y que el 17 de abril de 1963 fue nombrado vocal suplente del Tribunal Superior de Presas Marítimas precisamente para facilitar la puesta en marcha del Tribunal Marítimo Central. Tenía cuatro meses para poner en marcha el Tribunal y los Juzgados, por lo que su actividad fue frenética.

El 14 de marzo 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 (EA), Manuel Mulas García, un coronel Auditor del Ejército del Aire, Tomás Garicano Goñi, un representante de Marina Mercante, el capitán de fragata Pedro Martínez-Avial Bonaplata y el Secretario-Relator del Tribunal, teniente coronel Jurídico de la Armada Felipe Alfín Delgado. Hasta octubre de 1963 no se nombraría al primer Vocal del Cuerpo General de la Armada, el capitán de navío (EC) Federico Fernández de la Puente.

El 30 de marzo se ampliaron las funciones de cuatro destinos del cuerpo jurídico de la Armada, para que asumieran, además, los cometidos de jueces marítimos (20). El 9 de mayo se efectuaron los correspondientes nombramientos que recayeron en el comandante Guillermo Pérez-Olivares Fuentes, Asesor Jurídico de la Comandancia de Marina de Barcelona, el comandante Manuel de Querol Lombardero, Auxiliar Jefe de la Auditoría del Departamento Marítimo de Cartagena, el comandante Alejandro Alarcón Trigueros, Segundo Jefe

(19) Decreto de 28.02.63 firmado por Franco a propuesta del Ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez.

(20) O. M. Comunicada núm. 435 de 30 de marzo de 1963.

de la Auditoría de la Base Naval de Baleares y el comandante José Antonio Andino Ruiz, Segundo Jefe de la Auditoría de la Base Naval de Canarias. El 15 de junio se nombraron jueces interinos en Cádiz y Ferrol (21) para arrancar los juzgados marítimos en los que se empezaban a acumular los primeros expedientes.

Los nombramientos definitivos de los primeros jueces marítimos de los restantes Juzgados se fueron sucediendo rápidamente. Así, en junio se nombró Juez Marítimo de Cádiz al comandante Amado Alvargonzález Mowinkel, pronto sustituido por el comandante Emilio Jiménez Villarejo, y Juez Marítimo de Málaga al comandante (EC) Ángel González Caffarena; en julio Juez de Ferrol al comandante Arturo Paz Curbera y en agosto Juez de Vigo al capitán José Ramón Fernández Areal, con lo que al entrar en vigor la Ley, eran cinco los juzgados creados y cubiertos, que llegaron a ocho dos meses después.

El 24 de abril de 1963 se celebró la primera reunión 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, 2.º piso, de Madrid, mientras se trataba de conseguir un local propio en la Subsecretaría de la Marina Mercante. El Tribunal comenzó a celebrar unas diez reuniones al mes, necesarias por el gran volumen de trabajo, y dictó su primera Resolución el 1 de julio de 1964, que corresponde al expediente 118/63, tramitado por el Juzgado de Vigo y relativo a la asistencia prestada por el pesquero *Canero* al *Jesús Villar* (22).

A lo largo de 1963 se fueron cubriendo en el Tribunal distintos puestos de oficiales, suboficiales, marinería y funcionarios, aún sin plantilla aprobada, incluyendo a un Comisario Tesorero, destino para el que fue designado el 21 de noviembre el teniente coronel de Intendencia Luis Dorda Morgado. Todos ellos en destino compartido con su destino de origen, que continuaron ejerciendo.

Pero no todo se reduce a los nombramientos. 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 las instalaciones, personal y gastos de los Juzgados Marítimos, la delimitación de competencias con los Juzgados Departamentales, las numerosas dudas de los propios Jueces Marítimos al no existir ningún desarrollo de la Ley, el número definitivo y la demarcación de los Juzgados Marítimos, y un largo etcétera.

(21) Teniente coronel Emilio Fernández Maseda en Cádiz y el teniente coronel Manuel Ojea Otero en Ferrol.

(22) Esta resolución fue recurrida en alzada al Ministro de Marina y posteriormente en recurso contencioso administrativo al Tribunal Supremo, que falló a favor del Tribunal Marítimo Central el 31 de marzo de 1967.

Pasaremos revista a los citados asuntos para ver cómo se fueron resolviendo y cómo evolucionaron hasta el momento actual.

El desarrollo de la Ley

Entre junio de 1963 y octubre de 1964, el Presidente del Tribunal promulgó seis Instrucciones del Tribunal para dar directrices a los Jueces Marítimos, en temas tan diversos como los informes periciales, los acuerdos entre las partes, las estadísticas y control de los expedientes, instrucciones para los cónsules en caso de expedientes iniciados en el extranjero, dependencia de los jueces, nombramiento de secretario, archivo de expedientes, incomparencias, pagos a realizar por «reintegro de expedientes» y para la Caja Central de Crédito Marítimo, depósitos y fianzas, actuaciones preliminares, publicación de edictos, consideración del lucro cesante, reparto de remuneraciones, anuncios en los periódicos, etcétera.

Pronto se sintió la necesidad de la redacción de un Reglamento para el desarrollo de la Ley, y a propuesta del Presidente del Tribunal se creó en febrero de 1965 una Comisión para la redacción del citado Reglamento (23). La presidía el vicealmirante Benito Perera, presidente del Tribunal Marítimo Central (TMC) y participaron en ella el capitán de navío Carlos Buhigas García del EMA, el capitán de navío Federico Fernández de la Puente del TMC, el coronel Auditor 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 EA Manuel Uriarte Rojo y el capitán de fragata Pedro Martínez-Avial Bonaplata de la Subsecretaría de la Marina Mercante (24), actuando como Secretario el teniente coronel Auditor de la Armada Felipe Alfín Delgado, Secretario Relator del Tribunal.

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 por los Jueces Marítimos en sustitución de las Instrucciones 1, 3, 4, 5 y 6 del Tribunal (25). El 15 de febrero de 1967 se eleva una segunda versión del proyecto de Reglamento que incluía las observaciones del Consejo de Estado y, por fin, el 14 de abril de 1967 el Consejo de Ministros aprueba el Reglamento definitivo (26). A continuación se anularon las citadas Instrucciones del

(23) Creada por O. M. 960/1965 de 23 de febrero de 1965 (DO núm. 46).

(24) Sustituido el 31 de marzo de 1967 por el capitán de navío Luis de Bona Orbeta.

(25) La Instrucción núm. 2, con normas para los cónsules, siguió vigente, ya que el Reglamento no incluía ninguna normativa al respecto.

(26) Datos del libro de actas de la Comisión. El Reglamento se aprobó por R. D. 984/67 de 20.04.67.

Tribunal. El Reglamento sólo se revisó una vez en 1968 para regular la prohibición de venta, embargo y constitución de fianza (27) y, con ese cambio, continúa vigente. De la misma forma, la Ley 60/1962 sólo se ha modificado una vez en 1988, para actualizar la cuantía máxima del valor de lo salvado que permite, cuando es muy pequeño, aplicar unas determinadas simplificaciones (28), y también continúa vigente. Los cambios que suponen la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985 y, sobre todo, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 27 de noviembre de 1992, anuncian cambios importantes que requieren un estudio extenso, por lo que son objeto de otro artículo.

Los Juzgados Marítimos Permanentes

Como ya vimos, a lo largo de 1963 se establecieron ocho juzgados marítimos permanentes. En marzo arrancaban los cuatro primeros en Barcelona, Cartagena, Palma de Mallorca y Las Palmas de Gran Canaria, que se amplían en junio con los de Cádiz y Málaga, en julio con el de Ferrol y en agosto con el de Vigo. El número de expedientes que se inician es impresionante: 262 sólo en el segundo semestre de 1963, 842 en 1964, 865 en 1965, y así sucesivamente (29). 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 *Joaquín* y *Javiere*.

Una de las consecuencias inmediatas de este extraordinario volumen de trabajo es que ya desde fecha tan temprana como diciembre de 1963 se empieza a solicitar que los secretarios de los juzgados tengan carácter permanente y que no compartan destino como los Jueces Marítimos. Las peticiones se suceden, incluyendo un informe al Ministro de 25 de abril de 1966 y, finalmente, en febrero de 1969 se nombra a los ocho secretarios en destino sin compartir, curiosamente todos ellos Suboficiales artilleros (30). Los secretarios comienzan a ser piezas vitales de los juzgados y el 27 de enero de 1977 el Presidente del TMC propone la creación de una especialidad de Suboficiales de «Auxiliar de los Servicios de Justicia». Como resultado de esta propuesta, en mayo de 1977 se crea la aptitud de Secretario de Juzgados Marítimos Permanentes (31) que existió hasta 1989, habiéndose reiterado en numerosas ocasiones la conveniencia de recuperarla, sin resultado hasta la fecha.

(27) Decreto 2993/68 de 28 de noviembre que modifica los artículos 23, 31 y 56 del Reglamento.

(28) Ley 37/88 de 28 de diciembre de 1988 (BOD 1/1989).

(29) Tablas estadísticas del archivo del Tribunal.

(30) Por decisión expresa del Almirante de Personal de 16 de diciembre de 1968.

(31) O. M. 665/77 de 31 de mayo (D. O. 127).



Reunion del TMC.

El creciente número de expedientes tramitados por determinados Juzgados dio lugar a sucesivas propuestas para reconsiderar sus demarcaciones territoriales e, incluso, para la creación de nuevos juzgados. Así, en octubre de 1964 se crea el Juzgado de Valencia (32) y se designa juez al capitán auditor Francisco Mayor Bordes, en 1964 se crea el Juzgado de Bilbao, nombrándose Juez al comandante Auditor Emilio Germán Coley y en abril de 1972 se crea el Juzgado de Huelva 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 continúan hoy día.

Las demarcaciones de los juzgados se establecen inicialmente por el Presidente del Tribunal Marítimo Central en julio de 1963, confirmándose por Orden Ministerial en 1968 (33). En 1972, para homogeneizar las cargas de trabajo de los juzgados, al tiempo que se crea el juzgado núm. 11 de Huelva se modifican las demarcaciones del juzgado núm. 4 de Cádiz y el núm. 3 de

(32) O. M. 4618/64 de 23.10.64 (D. O. 243).

(33) O. M. 5859/68 de 23 de diciembre.

Málaga, al que se asigna el distrito marítimo de Algeciras (34). En 1976 se vuelven a modificar las demarcaciones, pasando de nuevo Algeciras al juzgado de Cádiz y Sevilla al de Huelva. Desde esa fecha no se han vuelto a modificar las demarcaciones.

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 (35) que se nombrara Jueces Marítimos Permanentes, en destino compartido, a los Asesores Jurídicos de las Comandancias de Marina donde radicaran los juzgados. Poco a poco ésta va siendo la norma para los juzgados de Barcelona, Málaga, Vigo, Valencia, Palma, 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.

Estas medidas no fueron suficientes y, con cierta frecuencia, el Presidente del Tribunal tuvo que 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 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, especialmente tras la creación del Cuerpo Jurídico de la Defensa en abril de 1988, que dio lugar a una espectacular caída en la cobertura de los Juzgados Marítimos, hasta entonces desempeñados por oficiales auditores de la Armada. En 1992, ante la carencia de jueces marítimos y la presentación del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que contemplaba la supresión en el plazo de un año de los juzgados marítimos y el Tribunal Marítimo Central, como se trata más extensamente en otro artículo de esta separata, el Presidente del TMC circuló la Instrucción General de 18 de marzo 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, situación que se ha mantenido hasta la fecha, dado que la propuesta de reducir formalmente a cinco (las cuatro cabeceras de Zona y Barcelona) los juzgados marítimos, realizada en 1992 por el Presidente del TMC (36), no prosperó. Los cuatro

(34) O. M. 203/72 de 4 de abril.

(35) Moción del Presidente del TMC de 22 de octubre de 1964.

(36) Escrito de 8 de junio de 1992 proponiendo la modificación de la O. M. 331/76 de radicación de los Juzgados Marítimos Permanentes.

jueces marítimos actuales actúan, en prórroga de jurisdicción, como jueces de los juzgados no cubiertos de su antigua Zona Marítima.

La sede del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes

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 ocupó desde 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 1970 comenzaron las obras de ampliación del Ministerio al citado edificio anejo, que fue derribado y construido de nuevo, por lo que el Tribunal volvió a trasladarse, esta vez a un piso alquilado en la Avenida del Mediterráneo 54, por el que se pagaban 6.000 pesetas al mes. En 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, donde se trasladó el 4 de octubre de dicho año y allí continuó hasta la finalización de las obras de ampliación del Ministerio. Por fin, el 27 de enero de 1978 el Tribunal se instaló en la primera planta del «edificio nuevo» del Ministerio, con la entrada actual por Juan de Mena, 1. El último movimiento se produjo en agosto de 1998, cuando se le asignaron nuevos locales en la tercera planta del mismo edificio, donde continúa en la actualidad.

En cuanto a 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 de la Comandancia de Marina, donde se encontraba, ocupó un pequeñísimo local en la Delegación de Defensa en Cádiz, hasta su traslado definitivo en marzo del 2011 a los locales de la Asesoría Jurídica de la Flota en San Fernando.

Asuntos económicos

La primera asignación de fondo económico para el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes se realiza en diciembre de

1964 (37), por un importe de 185.000 pts./año, con el que se atendían los gastos de material tanto del Tribunal como de los Juzgados. Este fondo, que se ha mantenido hasta ahora con diversas denominaciones, ha sufrido con el tiempo algunas reducciones.

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, que los expedientes de auxilio, salvamento y remolque estarán exentos del impuesto de timbre, y que no será de aplicación la detracción del 5 por 100 del premio que se declare por salvamentos o hallazgos en la mar, en favor del Instituto Social de la Marina, como establecía la Ley de 14 de julio de 1922 (38). Protestado este último punto por el Instituto Social de la Marina, el Ministro de Marina le dio la razón, por lo que la Instrucción número 3 fue modificada en marzo de 1964 y la detracción del 5 por 100 comenzó a aplicarse mediante pólizas de Crédito Marítimo que presentaban los Jueces Marítimos para su cobro en el momento del pago del premio, siguiendo vigente hasta 1992.

Tras este problema del arbitrio del 5 por 100 surgió otro parecido, derivado de la R. O. de 2 de julio de 1892 y otras anteriores, que disponen que todo el que maneja fondos, entre ellos los Jueces Instructores, tiene derecho al abono del medio por ciento, no como instructor, sino como pagador, por la responsabilidad y quebranto en la moneda que pudiera tener. Este «derecho de distribución» del 0,5 por 100 se empezó a aplicar por los Jueces Marítimos desde 1964 y continuó hasta 1987, año en que la Audiencia Nacional declaró su nulidad (39).

Conclusiones

Como hemos visto, la vida del Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes ha sido larga y azarosa, cuajada de anécdotas y hechos curiosos, que hemos querido reservar para otros artículos de este suplemento, de muy difíciles comienzos pero rápidamente aceptado y apreciado por las gentes de la mar.

Tras cincuenta años de andadura, son numerosas las sentencias del Tribunal Supremo y otros Tribunales Superiores que alaban y reconocen el buen hacer y la profesionalidad del Tribunal Marítimo Central, que goza de

(37) O. M. 5542/64 (D. O. 294).

(38) Ley de 14 de julio de 1922 sobre arbitrios en la zona marítimo-terrestre, Art. 6.

(39) Sentencia de la Audiencia Nacional de 23 de enero de 1987.

EL TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL Y LOS JUZGADOS MARÍTIMOS...

un reconocido prestigio entre los profesionales y particulares que a él recurren.

Y así seguirá siendo hasta que, «cuando toque», se desarrollen las disposiciones de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante o las de otras normas que puedan aprobarse en el futuro, y cierren sus puertas definitivamente tanto el Tribunal Marítimo Central como los Juzgados Marítimos Permanentes.

