

UNA VIDA DEDICADA A LOS AUXILIOS Y SALVAMENTOS MARÍTIMOS

Darío ROMANÍ MARTÍNEZ
Coronel Auditor (RR) antiguo Secretario-Relator
y Juez Marítimo Permanente

El principio



L año 1962, fue determinante en mi vida. Me licencié en Derecho por la Universidad de Santiago y el 24 de diciembre, se promulgó la Ley 60/1962 que regula las asistencias, salvamentos y remolques marítimos, en virtud de la cual desempeñé el cargo de Juez Marítimo Permanente núm. 7 durante 12 años en Bilbao y fui Secretario Relator del Tribunal Marítimo Central, con sede en Madrid por espacio de 14 años.

En total 26 años dedicados a la Ley 60/62, de la cual en el presente año se cumplen sus 50 años de vigencia, al igual que este año celebraré el 50 aniversario de mi licenciatura en Derecho en Santiago de Compostela.

De esta promoción «santiaguera», han salido notorios juristas como los generales consejeros Togados de la Armada, José Luis Rodríguez-Villasante y Rogelio Martínez Vázquez; el que fue hasta hace poco presidente de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, Ramón Trillo Torres; el catedrático de Derecho Internacional de Santiago y de la Complutense de Madrid, Manuel Pérez González; el notario de Sevilla Vitorio Magariño, y la primera mujer que aprobó la oposición de secretario de Ayuntamiento de Primera Categoría, Marisa López López, y otros muchos.

Tuvimos como buenos maestros en Santiago a D'Ors en Romano (con lo cual los cuatro civiles de la carrera fueron como un repaso), a Lucas Verdú en Polfíco y a Aurelio Menéndez en Civil.

Quiero tener un emotivo recuerdo para el catedrático de Procesal Carlos Miguel Alonso, pues su asignatura de «Procesal II» fue la última de la que me examiné para licenciarme. Al final del examen, D. Carlos me dio la mano y



me dijo: «Es Usted licenciado en Derecho, mi más cordial enhorabuena». Era un gran amante de la Armada y cuando me lo encontré en La Toja, allá por los años 70, y le dije que era del Cuerpo Jurídico de la Armada, me dio unos grandes abrazos.

Hubo también otros preclaros profesores: aquel de las frases lapidarias como «dividiremos a la clase en tres mitades, la primera irá conmigo, la segunda “sinmigo” y la tercera con el ayudante», o «el aborto se da por lo general en las mujeres» o «lo mató dejándolo gravemente herido»; igualmente un auxiliar, que al explicar los impedimentos matrimoniales como la impotencia, etc., decía «les ruego que, dada la índole del tema, guarden la máxima discreción».

Pues bien, ciñéndonos a la cincuentenaria Ley 60/62 de 24 de diciembre, la verdad es que no me enteré de su promulgación, dado que en aquellas fechas, este cronista estaba pendiente de irse en enero de 1963 a hacer las prácticas de la Milicia Universitaria, como alférez de Infantería, a la paradisíaca isla de La Palma, que poca gente conocía.

Al hilo del relato y al empezar a preparar las oposiciones al Cuerpo Jurídico de la Armada, empecé a conocer la Ley 60/62.

Juez marítimo de Bilbao

En julio del año 1971, pedí destino voluntario, como capitán, a la plaza de Juez Marítimo Permanente núm. 7, con sede en la Comandancia de Marina

de Bilbao y que comprendía las provincias de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

En dicho Juzgado tuve que empezar de nuevo, pues hasta entonces, todas las asistencias marítimas se tramitaban desde el Juzgado Marítimo de Ferrol que a la sazón llevaba un comandante Auditor, José Querol, y el cabo 1.º escribiente Landeiro, los cuales me iniciaron en los pormenores de la Ley 60/62, ya que anteriormente estaba destinado como teniente en la Fiscalía de Ferrol.

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).

Dado que aquel «zulo» no reunía las condiciones para instalar el Juzgado Marítimo, me fui a la tercera planta, que estaba deshabitada, y allí en una habitación con ventana a la calle, decidí instalarme. Seguidamente, en el desván, que estaba al lado, me apañé una mesa un poco apolillada y un sillón de brazos, al cual le faltaba el mullido del asiento, les limpié el polvo de los siglos y así empezó a funcionar el Juzgado Marítimo núm. 7.

Posteriormente, hablé con el Secretario Relator del Tribunal Marítimo Central (TMC), coronel Lorente, le conté mis precarias condiciones mobiliarias y dado que el TMC tenía un «fondillo» cuyo origen sería muy largo de explicar, me enviaron un despacho de muebles metálicos, dos mesas, archivador, armario y máquina de escribir, pues carecía de todo ello.

La cuestión del secretario-mecanógrafo fue peliaguda, pues en la Comandancia y en el Juzgado General (el del zulo) había destinado un único suboficial, y dado el mucho trabajo de cuestiones de pérdida de documentos, exhortos, procedimientos previos, etc., apenas podía hacer algo en el Juzgado Marítimo.

Así que recurrí al segundo, para que me asignase un marinero que supiese escribir a máquina, y tras numerosas peticiones, un día me llamó y con la misma solemnidad que un patricio romano manumitía a un esclavo, me dijo: «Romaní, ya tiene el marinero que me pidió». Al tal marinero, una vez que compareció en el Juzgado, le pregunté qué profesión tenía y me contestó: «En la mar, a la anchoa y al bonito ando». Por consiguiente no tenía ni idea de mecanografía, así que pensé en devolverlo, pero basándome en «que más vale “arrantxale” en mano que cien mecanógrafos volando», me lo quedé y la verdad es que el chaval, que era espabilado, acabó aporreando la máquina bastante bien.

Una vez en marcha el Juzgado, la mayoría de los expedientes eran de asistencias marítimas entre grandes pesqueros que faenaban por el Gran Sol o el golfo de Vizcaya, y con base en los puertos de Bermeo, Ondarroa y Pasajes.

Dado que los armadores y las compañías de seguros eran gente muy seria, siempre llegaban a un acuerdo que se formalizaba en el Juzgado Marítimo, y así no tenían problemas con las tripulaciones, que comprobaban la oficialidad del acuerdo.

Por ello, periódicamente me desplazaba a los puertos señalados, para firmar los acuerdos que casi siempre eran de remolques y de las pérdidas de pesca ocasionadas por ello, y a darle copia del mismo a todos los tripulantes que lo pedían.

Por cierto que un tripulante, en Ondarroa, me contó que de joven había estado de marinero en el *Azor* y que él personalmente oyó a Franco que le decía al mayordomo: «Tiene que darle más de comer a estos chicos, que están muy delgados».

En aquellos tiempos iba de uniforme y me acuerdo que en Ondarroa a partir de las dos de la tarde había un paseíllo por la calle de los bares, y si hubiera aceptado todos los «potes» a que me invitaban los marineros, hubiese muerto de cirrosis a los pocos días de tomar posesión de mi cargo.

En doce años hubo bastantes asistencias marítimas a buques de gran tonelaje.

Así citaré un caso excepcional, una embarcación-dique flotante de 40.000 t, la *Giant 14* remolcada por un potentísimo remolcador, que desde el golfo Pérsico se dirigía a Inglaterra. Debido a un gran temporal en el golfo de Vizcaya, rompió el remolque y quedó a la deriva.

La dotación de un remolcador de Santander se enteró del evento y pese al gran temporal, zarparon a buscarla. Para profanos, la diferencia entre el remolcador que perdió a la *Giant 14* y el que salió a buscarla, era algo así como la de un «Seat 600» a un camión de cinco ejes.

A pesar de que el remolcador gigantesco navegaba buscando a la *Giant 14* e incluso alquilaron una avioneta para localizarla, los del «remolcador 600» (para entendernos) se la «toparon», consiguieron largarle un remolque y arrumbaron a Santander, pese al temporal existente. Se les rompió el remolque, dejaron a la *Giant 14* por esos mares de Dios, entraron en Santander a coger más cabos de remolque, salieron y se la volvieron a «topar», largaron otro remolque y consiguieron entrar en el puerto de Santander. Aparte del valor del dique flotante, a bordo llevaba un sin fin de maquinaria, que aumentó aún más la cuenta de los valores contribuyentes.

El TMC señaló un premio de cuarenta millones de pesetas (año 1978), considerando los hechos como un salvamento y le correspondió a la tripulación del «remolcador 600» los 2/3 de dicha cantidad (no pasaban de diez).

Cuando en un momento pagué a los tripulantes los 2/3, siempre les preguntaba al darles el cheque correspondiente: «Fijo que su mujer ya le habrá dado empleo a las pesetas que está cobrando» y todos ellos con gran cara de pena y dolor de corazón, decían «que sí».

Hubo otro caso, el expediente 28/73. En las proximidades de la playa de Ereaga, a la entrada de lo que se entiende por el gran puerto de Bilbao, varó el buque *Soledad María* de 40.000 t, con carga de mineral de hierro. Ocurrió el evento sobre las 12 de la mañana y tiraron de él, hasta las 7 de la tarde, 14 remolcadores, consiguiendo ponerlo a flote.

El *Soledad María* tuvo unas averías en el casco por importe de 40 millones de pesetas.

El TMC calificó el hecho como salvamento y señaló un premio de 21 millones de pesetas, la mayor cantidad fijada hasta la fecha. A los tripulantes de los remolcadores les correspondieron los 2/3, pues eran de tráfico interior de puerto.

Al recurrirse en alzada la citada resolución ante el Ministro de Marina, envié el expediente a la Asesoría Jurídica del Ministerio con un índice resumen «preciosamente» encuadernado con unas tapas de plástico rojo. Pues bien, cuando llegó de nuevo al Juzgado, los muy «cucos» o «cacos», le cambiaron las pastas por unas de cartulina de lo más cochambrosa y arrugada.

El expediente arribó al Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo y sentenció que, según la tesis existente en aquella época, a la asistencia marítima de autos no le era aplicable la Ley 60/62, pues según dicha tesis, había tenido lugar dentro de los límites de lo que se entendía por zona portuaria y no era en «la mar», como dice el artículo 1º de la citada Ley.

En consecuencia, consideraba que a los 14 remolcadores que participaron en el evento, se le pagaría lo fijado en las tarifas para maniobras portuarias en Bilbao ya que los límites interiores del puerto Bilbaíno estaban fijados por la línea entre Punta Lucero y Punta Galea, y la repetida asistencia marítima tuvo lugar en la zona interior del puerto.

A modo de símil, es como si a los bomberos que hubieran evitado el incendio del Museo del Prado y la pérdida de sus cuadros, se les hubiesen recompensado «con el coste de los metros cúbicos de agua empleados en extinguir el incendio y sanseacabó».

Dicho criterio, tan sin sentido, fue afortunadamente modificado en una asistencia marítima dentro de las aguas portuarias de Cádiz, donde el Tribunal Supremo distinguía que si la misma se había hecho con medios de tierra, no era de aplicación la Ley 60/62, pero si se habían empleando medios marítimos, sí le era aplicable.

Hablando del *Soledad María*, me enteré del evento al comprar el periódico al día siguiente, ya que durante el tiempo que duró la asistencia, nadie en la Comandancia me comunicó lo que había estado pasando el día anterior (a modo de disculpa, de aquella no había internet).

Lo más curioso fue que al año siguiente, 1974, el buque frigorífico *Playa de las Nieves* de 5.000 t, después de pasar en un astillero de Bilbao la correspondiente revisión anual, al zarpar de Bilbao y a unas 5 millas, se quedó sin máquina y quedó varado en los bajos de Sopelana. Cuatro remolcadores

consiguieron liberarlo, y el que suscribe se enteró al día siguiente al comprar el periódico (no cabe duda que es una buena fuente de información).

En esta asistencia, el TMC la calificó como salvamento y señaló un premio de 5 millones. Al propietario de un «gasolino» que fue pasando los cabos del remolque del barco a los remolcadores, pues por el poco calado estos no podían aproximarse, le correspondió un buen «pellizco».

En principio los de los remolcadores y los del barco se desentendieron de él, quien apareció por el Juzgado contándome su triste caso, y le dije que se personase en el expediente. El marinero-secretario le hizo la personación y en un momento se llevó como ya dije un buen «pellizco». Por esas cosas de la memoria, y habiendo ocurrido todo ello en 1974, el dueño del «gasolino» se llamaba José Luis Blanco Sanjiao.

En 12 años hubo expedientes «abondo»; me viene a la memoria uno realmente de película. Un remolcador traía de Inglaterra a un barco de más de 3000 Tm para su desguace en Bilbao. Por el canal de la Mancha les cogió un temporal que, según el parte meteorológico, era de «mar arbolada», se rompió el remolque dado el estado de la mar y el remolcador no podía acercarse, por lo que un tripulante se ató una cuerda a la cintura, se lanzó al mar, consiguió trepar por las cadenas del remolque y poco a poco lograron pasar el remolque y fijarlo al barco, y así proseguir a Bilbao. El TMC a este «Schwarzenegger» le asignó un premio especial de un millón de pesetas, aparte de lo que le correspondía como miembro de la tripulación, pues se consideró toda la asistencia como salvamento (año 1974).

En los expedientes, si el asunto era de importancia, los armadores siempre se personaban por medio de abogados, habiendo en la demarcación de mi Juzgado unos buenos profesionales «maritimistas».

Por lo general se personaba el armador, sobre todo cuando eran pesqueros de los que faenaban en el Gran Sol o Golfo de Vizcaya.

En una ocasión, un armador de Bermeo apareció por el Juzgado, me preguntó qué tenía que hacer para personarse y, como el asunto era sencillo, le dije que no buscarse ni gastase en un abogado. Le entregué un impreso de personación y le dije que solicitase la cantidad que estimase oportuna. Iniciada la tramitación, la Compañía de Seguros pagó el remolque correspondiente. Al entregarle el talón con la cantidad señalada, el armador me dijo: «Ya verá D. Darío, si alguna vez viene a Bermeo, qué merluza de “pintxo” le voy a dar, pues me ha ahorrado el coste del abogado etc., etc.».

Y he aquí que al día siguiente tuve que ir a Bermeo, a un asunto urgente en la Ayudantía de Marina. Resulta que me tropecé al citado armador en el bar que había debajo de la Ayudantía y ¡Ay dolor! de la merluza de «pintxo» nunca más se supo, como del finado Fernández (como se decía en mis tiempos de estudiante).

En otra ocasión, a un armador de Ondarroa, que ya lo tenía fichado por ser un poco «cara», le arreglé los trámites para que la Compañía de Seguros le



pagase un remolque, pues la verdad es que lo estaban toreando desde hacía tiempo, y cuando depositaron en el Juzgado las 260.000 pesetas del remolque y le entregué el cheque correspondiente, me dice: «¡Ay D. Darío, con las prisas de venir de Ondarroat, se me olvidó una bolsa de marisco que tenía para Vd.!»; como ya me imaginaba algo así, le dije: «Cuando llegue a Ondarroat aún está a tiempo de mandármela en el autobús de las cuatro». De la citada bolsa, «nunca más se supo». Me queda el escrúpulo de haber incurrido en tentativa de cohecho impropio (que tanto se lleva ahora), pero supongo que el citado delito, al cabo de treinta y tantos años, habrá sobradamente prescrito.

Por último quisiera tener un recuerdo para los cuatro compañeros de la Comandancia de Marina de Bilbao asesinados por ETA y que siempre colaboraron con el Juzgado Marítimo, en lo que de ellos precisaba: El capitán de corbeta Leiza, el teniente de navío Comesaña, y los suboficiales Celadores de Puerto y Pesca D. Emilio y D. José.

Igualmente al general Querol, que me inició en Ferrol en los entresijos del Juzgado Marítimo (y además me preparó para la oposición de Jurídico de la Armada).

Para finalizar, dejé mi destino de Juez Marítimo de Bilbao, días después de las terribles inundaciones de agosto de 1983.

Nunca tan bien dicho ¡Después de mí, el diluvio!

Secretario-Relator del TMC

Mi «atraque» en el TMC, en enero de 1990, fue un tanto rocambolesco y es mejor no explicar cómo fue. Llegué a él huyendo de un destino de cuyo nombre no quiero acordarme como diría Miguel de Cervantes. Estuve en esta cincuentenaria institución, 14 años en paz y gloria.

Quiero recordar a todos los almirantes con los que compartí expedientes, unos complicados y otros sencillos, pero que siempre tenían su «intrínquilis». A los almirantes Benítez, Martín Ivorra, Regalado, Liberal, Justino Antón, Nicolás Lapique, Marcelino García Teibel y Rapallo. Doy fe como secretario, que se estudiaban los expedientes hasta el último papel.

También recuerdo especialmente a los brigadas Escribientes D. José Bernal y D. José Antonio González, que eficazmente colaboraron durante muchos años en la marcha del Tribunal.

Gracias al almirante Martín Ivorra se consiguió el primer ordenador, pues antes teníamos una modesta «Hispano Olivetti» y fue D. José Bernal el que comenzó a utilizarlo, ahorrando a partir de entonces montones de copias, etc., y todo lo que arrastraba consigo una «máquina de pedales» (al decir del antes citado).

Ciñéndonos a la actuación del TMC, diré que en la mayoría de los expedientes en que se recurrió a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ésta confirmó, calculo yo, el 99,95 por 100 de nuestras «resoluciones».

El Tribunal Supremo o la Audiencia Nacional o el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, no solo confirmaron las Resoluciones del TMC, sino que elogiaron la preparación de sus integrantes y lo bien fundamentadas de sus resoluciones, citaré varias:

Sentencia del 29-XI-1977, de la Sala 4.^a de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo «... 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 perjuicios ocasionados ...».

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4.^a de lo Contencioso-Administrativo de 8-III-74 «... que la decisión adoptada por los organismos del Ministerio de Marina en el presente salvamento, valorando adecuadamente todos los hechos y las circunstancias que en el mismo concurrieron y en base para fijar la remuneración y su proporcional reparto, a una ponderada y objetiva apreciación, de conformidad con la correcta y reiterada interpretación de la normativa aplicable a esta materia, denota lo acertada y ajustada a derecho de tal decisión».

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4.^a de lo Contencioso-Administrativo de 5-XII-79 «... por lo que la pretensión de la parte actora al impugnar 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 los que estima y aplica con acierto en su Resolución el referido Tribunal Marítimo Central».

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4.^a de lo Contencioso-Administrativo de 20-IV-79. «... que ante la falta de prueba que sirva para demostrar el error del Tribunal Administrativo, haya podido padecer al señalar la remuneración y su reparto, debe ésta prevalecer a ninguna otra, tanto por la preparación técnica que concurre en esta materia en los miembros de dicho Tribunal que son presunción de acierto en sus resoluciones, como también por estar legalmente confiada a las atribuciones del mismo, su apreciación valorativa y que dada su especialización, difícilmente se puede dar lugar a una impugnación eficaz según en este caso ha sucedido».

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4.^a de lo Contencioso Administrativo de 28-X-92 «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 60/62, es claro que a partir de esa regulación hay que reconocer, como así lo ha declarado esta Sala en sentencias de 18-1-82, que recoge doctrina de las anteriores de 16-3-1963, 10-5-1965 y 18-10-1981 y en la de 10-5-83, que las resoluciones del Tribunal Marítimo Central gozan de la presunción de acierto, fundada en la preparación técnica y especialización de sus miembros».

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 25-III-2003 «La Ley 60/62 es un singular ordenamiento en virtud del cual una materia de naturaleza privada por afectar a cuestiones 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, dadas las especiales circunstancias y riesgos que llevan consigo la navegación y las operaciones de auxilio a los siniestros producidos en ella. Los Juzgados Marítimos y el TMC son órganos de naturaleza administrativa y no jurisdiccional y por ello no hay vulneración del Art. 117 de la Constitución». Cita las sentencias del Tribunal Supremo de 1985 y otra del TSJ de Madrid de 15 de febrero de 1988.

Pasando a otra cuestión, quiero resaltar la sentencia de la Sala 4.^a de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de 16-V-78 que puso fin al problema de la asistencia en la mar o en la zona portuaria, dado que en esta zona no tenía aplicación la Ley 60/62.

«CONSIDERANDO: que si bien es cierto que la jurisprudencia de esta Sala en sentencias, entre otras, de ocho de marzo de 1971, uno, siete y veintisiete de junio de 1973, ha entendido que el peligro marítimo no puede ocurrir dentro del puerto y que la situación de la nave en zona portuaria, dada la inexistencia de peligro en la navegación marítima, determina que las reclamaciones pertinentes se diriman ante la Jurisdicción civil ordinaria, no lo es menos que: a) en primer término la distinción entre aguas de puerto y mar

libre, se ha producido generalmente sobre la base de supuestos de remolque, artículo 15 de la Ley 60/1962, en cuanto que la proximidad de la nave auxiliada o remolcada a puerto determina la aplicación de tarifas portuarias al efecto preestablecidas; b) que para que la situación de la nave en puerto haga inoperante la circunstancia de “peligro en la mar”, base de la atribución competencial a la Jurisdicción de Marina, es razonable entender que el buque auxiliado se halle, si no amarrado a muelle del puerto, sí al menos, en aguas de la estricta zona portuaria, de tal modo que sean los servicios ordinarios del puerto los que puedan prestar el auxilio o salvamento, y así esta situación es la contemplada por dos sentencias de la misma fecha, de diez y siete de diciembre de 1975, una de ellas recaída en supuesto de buque incendiado hallándose atracado al muelle y c) que aun cuando a efectos de su delimitación como pertenencias del dominio marítimo, en cuanto zonas del mar, litoral, los puertos y las bahías se engloban conjuntamente, como zonas de abrigo, tanto por la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 (artículo 1.º, apartado 2), como por la denominada Ley de Costas de 26 de abril de 1969 (artículo 1.º, apartado 3), lo cierto es que sólo las instalaciones y servicios de que se halla dotado el puerto, en sentido estricto, permiten una racional eliminación de los riesgos de los buques surtos en sus aguas, mientras que los anclados en aguas de las bahías alejados de los servicios o instalaciones del puerto y sin presumible utilización de estos en forma más o menos inmediata, como aquí efectivamente ocurrió, siguen afectados por el peligro en la mar y susceptibles de ser auxiliados en forma tal que la remuneración por ello debida será fijada, por el cauce especial de la Ley 60 de 1962, a través de la decisión del Tribunal Marítimo Central y en fase de alzada, por el Ministro de Marina.

CONSIDERANDO: Que, así las cosas, en presencia de lo que antecede, y habida cuenta, asimismo, de las especiales circunstancias fácticas que rodean



el supuesto de hecho aquí contemplado, tales como incendio producido a bordo del buque chipriota auxiliado, situación de este en aguas de la bahía gaditana, de considerable extensión y en zona que no consta su mayor o menor proximidad a los servicios del puerto de Cádiz, así como el hecho de haber acudido en socorro de la nave siniestrada el buque propiedad de la empresa recurrente, sin utilización directa de servicios vinculados al Puerto de referencia, abonan solución contraria a la pronunciada por el Tribunal Marítimo Central en su acuerdo de 10 de marzo de 1971, y, después, en alzada, por el Sr. Ministro de Marina en su resolución confirmatoria de 3 de junio siguiente, al apreciarse situación de peligro en la mar, lo que determina la competencia del mencionado Órgano de la Jurisdicción especial de Marina, para a través del correspondiente expediente fije, si procede y en función de la existencia de resultado útil y demás circunstancias del artículo 2.º de la Ley de 24 de diciembre de 1962 y restantes preceptos aplicables, la remuneración equitativa y la proporción en que esta ha de ser distribuida entre los salvadores; ello comporta, ineludiblemente, la anulación de las resoluciones administrativas impugnadas, por no estar ajustadas a Derecho y, consecuentemente, la declaración de que procede sea decidido en cuanto al fondo el expediente de auxilio y salvamento número 473 de 1970 —procedente del Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz— por el Tribunal Marítimo Central, con la correlativa estimación de la pretensión actora, en acomodación a lo dispuesto en el artículo 83, número 2 de la ley rectora de esta Jurisdicción».

De cosas chuscas y pintorescas de la Jurisdicción Contencioso Administrativa con el Tribunal Marítimo Central, relato cuatro casos:

El 9 de noviembre de 1989 el buque chino *Salem Tem* fue asistido en las proximidades del puerto de Bilbao, por los remolcadores *UR Ibaizabal III* y *Chevy*. Una vez en la zona portuaria de Bilbao, el remolcador *Alay* intervino remolcando al buque chino, cuando su situación peligrosa había pasado.

Tramitado el Expediente, el TMC dictó la resolución correspondiente considerando el hecho como auxilio marítimo y consideraba que el *Alay* había intervenido posteriormente al peligro pasado y no procedía darle remuneración alguna. Los del *Salem Tem* recurrieron ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, competente para conocer del recurso Contencioso-Administrativo contra la resolución del TMC, en virtud de la última reforma legislativa. Cuando el expediente estaba en el Tribunal antes citado, pendiente del contencioso correspondiente, se recibió en el TMC un oficio de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de Bilbao, reclamándonos el expediente al haber interpuesto recurso los del remolcador *Alay* en dicha Jurisdicción. El TMC les contestó que estaba el expediente en el Tribunal de Madrid y le explicaba que era el competente, y le detallaba las sentencias que en asuntos de asistencias marítimas había dictado la Sala de Madrid. Pues bien (más bien mal) al cabo de un año, nos reclamaba otra vez el expediente. Como quiera que teníamos el

acuse de recibo de dicho Tribunal del escrito que le habíamos mandado un año antes, le enviamos la fotocopia del mismo y la reiteramos todo lo que habíamos dicho anteriormente. Al cabo de cierto tiempo, se recibió en el TMC la sentencia del Tribunal de Madrid, confirmando la resolución del TMC en la que al remolcador *Alay* no se le daba «nada de nada». He aquí, que al cabo, también, de cierto tiempo, se recibió una Sentencia del Tribunal de Bilbao (que le había pedido copia del expediente al Tribunal de Madrid) donde modificaba la resolución del TMC y la daba al *Alay* no sé qué cantidad (estoy escribiendo de memoria).

Resulta que había dos sentencias distintas sobre la resolución del TMC, a la vista de lo cual al Tribunal de Madrid le mandamos la sentencia del Tribunal de Bilbao y a «la viceversa». Igualmente le mandamos las dos sentencias dispares al Consejo del Poder Judicial y al jefe de la Abogacía del Estado, «a los fines que a su vista se digne estimar». Como del «pobre Fernández», nunca más se supo de todo ello. Por el Juez Marítimo de Ferrol, tuvimos conocimiento de que los del *Alay* habían llegado a un acuerdo extrajudicial con los remolcadores a los cuales el Tribunal les dio el premio correspondiente, dándoles entre todos ellos alguna cantidad a los «pedichones» del *Alay*.

En el asunto del *Discoverer Enterprise* (el que rompió el puente de Ferrol, para entendernos) acaeció lo siguiente:

El abogado del *Discoverer Enterprise* planteó recurso Contencioso Administrativo en el Tribunal de La Coruña. Dicho Tribunal nos pidió el expediente, y el TMC le contestó diciendo que el Tribunal competente era el de Madrid (en virtud de las últimas modificaciones legislativas sobre la Competencia Contencioso Administrativa) y que a dicho abogado se le había notificado que era el Tribunal de Madrid. Se acompañaba fotocopia de la notificación, de la Resolución y de la estadística de los contenciosos dictados por el Tribunal de Madrid y fotocopias de algunas sentencias. Al hilo del relato, y por lo que nos contó un abogado de las embarcaciones asistentes, el Tribunal de La Coruña, al recibir los papeles del TMC, consideró que todo ello era el expediente reclamado, y le notificó el trámite de vista del expediente. El citado abogado, contestó que aquellos papeles no eran el expediente, (ni cosa parecida) y reiteró que el competente era el Tribunal de Madrid. Pasado el plazo legal, el Tribunal de La Coruña, instaba al abogado referido a que presentase el escrito de demanda. A todo esto el Expediente ya estaba en el Tribunal de Madrid.

A la vista de esta estrambótica situación, el que suscribe, como Secretario del TMC llamó por teléfono al «de mi igual clase» del Tribunal de La Coruña y le explicó todo el «follón» jurídico-procesal que había y que he relatado anteriormente. El citado Secretario maldijo a los funcionarios que habían hecho el desaguisado y comprendió lo que le contaba; me dijo que en breve se iba a retirar, y me sugería que llamase al Abogado del Estado de La Coruña de

las cuestiones contencioso-administrativas, y le contase el caso. Como quiera que no tenía ganas de gastar teléfono con el Abogado del Estado, dejé que las cosas siguieran por su cauce jurídico correspondiente. Al cabo del tiempo, parece ser que el Tribunal de La Coruña, con sentido común, mandó todo al Tribunal de Madrid, el cual en el «momento procesal oportuno» dictó la sentencia, confirmando la resolución del TMC, que consideraba que la asistencia al *Discoverer Enterprise* era un remolque y la cantidad señalada era la adecuada para todos los que participaron en la misma.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid nos pidió un expediente (bastante grueso él), se lo mandamos y en su momento recibimos el acuse de recibo de que había tenido feliz arribo al Tribunal. Al cabo de bastantes meses, nos volvieron a pedir el expediente y le contestamos diciendo que se lo habíamos mandado en tal fecha y le mandábamos la fotocopia del acuse de recibo del Tribunal en su momento. Como quiera que el brigada escribiente del TMC D. José Antonio González era una un hombre pundonoroso (como se diría en términos taurinos) en su trabajo, decidió ir a la secretaría del Tribunal (con mi anuencia) a tratar de ver dónde estaba el expediente. Según me contó, la secretaria del Tribunal, en su despacho, tenía expedientes a barullo, por las paredes, ventanas y suelos. La secretaria le rogó (más bien imploró) que a ver si él encontraba el expediente, en aquel follón. Afortunadamente, D. José Antonio lo había mandado envuelto en papel verde y tras buscar y rebuscar lo encontró casi a los pies de la mesa del despacho; la secretaria le dio muy encendidas gracias y más o menos le dijo «que con aquel follón de expedientes, ella no podía hacer más».

El último caso «chusco», es el de un expediente, que fue remitido a la Jurisdicción Contenciosa y al cabo de cierto tiempo nos reiteraron. Nuevamente el brigada escribiente D. José Antonio González le siguió la pista y resulta que estaba en la correspondiente Oficina de Correos, y según le comunicaron «como eran tres tochos muy gordos» el encargado de buscar el correo por parte del Tribunal al que iba dirigido manifestaba que pesaban mucho y que «ya los llevaría en su momento» y allí estaban durmiendo el sueño de los justos.

Por último hago constar que una resolución del TMC en un asunto de mucha envergadura fue modificada por la Jurisdicción Contencioso Administrativa, pero en sentido positivo. La sentencia data de hace unos siete años. En síntesis la aventura marítima (como dirían «los clásicos») fue la siguiente:

Expediente 267/91. Ocurrido el 20 de noviembre de 1991. El buque chino *Wung Sung* en una noche de mar arbolada en las proximidades del cabo Ortegá quedó sin gobierno y fue asistido por el potente remolcador *Ría de Vigo*, y tras numerosas dificultades debido al temporal, arribó al puerto de Vigo.

El abogado de los chinos recurrió en vía administrativa y Contencioso Administrativa todo lo recurrible y por recurrir. Cuando el Tribunal Supremo

confirmó la resolución del TMC y los de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid tuvieron en cuenta el tiempo transcurrido con tanto recurso, que aparte del interés legal del premio del salvamento, que confirmaba, añadió la cláusula del incremento de la depreciación de la cantidad fijada como premio aplicándole el baremo del índice del coste del nivel de vida; en definitiva el letrado de los chinos con tanto recurso los engañó como a «ídemes». Por último el citado abogado en uno de sus escritos (que fueron muchísimos) manifestaba que los miembros del Tribunal Marítimo Central éramos legos en Derecho, por lo cual los tres coroneles Auditores, a partir de aquel momento, quedamos degradados a «legos» (no sé si capuchinos o franciscanos).

Quiero señalar que en mi destino de 14 años en el TMC hubo dos asistencias marítimas a dos aeronaves. La primera fue a una avioneta de propaganda aérea, en la costa de la playa de Bastiagueiro, en La Coruña, por los tripulantes de una lancha neumática de la Cruz Roja. La avioneta con su pancarta a rastras por una avería se fue a la mar, y los de la Cruz Roja consiguieron remolcarla como pudieron y llevarla a la playa. Quedó totalmente deteriorada y el Tribunal Marítimo Central fijó el premio del salvamento sobre el valor de los restos. Ignoro si consiguieron obtener alguna cantidad por dichos restos, que además los voluntarios de la Cruz Roja donaban a ésta institución.

La segunda fue la asistencia marítima de un pesquero a un globo en aguas de la provincia de Barcelona. El globo se vino a la mar por alguna avería, y los pasajeros de la barquilla fueron rescatados por el pesquero y él mismo comenzó a remolcar al globo, ya deshinchado del todo. Debido a lo insólito del remolque de unas tres millas, el globo en cuestión quedó bastante deteriorado. El TMC consideró el hecho como un salvamento en función del valor del globo deteriorado. Parece ser que los del pesquero nunca llegaron a cobrar nada, pues el propietario del globo naufragado carecía de todas las licencias que Aviación Civil exigía para su aeronavegación, iniciándole dicho organismo un expediente por un montón de irregularidades; ignoramos en que quedó todo ello.

Para finalizar, tuve el honor de despedir en el último día de su vida dedicada a la Marina a los almirantes Martín Ivorra, Regalado, Liberal, Justino Antón, Nicolás Lapique y Marcelino García Teibel, ya que el almirante Rappallo fue el que me despidió a mí por retirarme a los 65 años y él continuar en el TMC por ser más joven (juventud divino tesoro).

P. D.—Un recuerdo a todos los vocales, capitanes de navío, que en mis catorce años pasaron por el Tribunal, siempre muy acertados en todos los expedientes en que participaron por el gran interés que ellos se tomaban, especialmente el ex-vocal y ahora director de la REVISTA DE MARINA, que espero me publique este testamento. Igualmente a los vocales de la Marina Mercante por su gran profesionalidad.