

COMPETENCIAS DE LA ARMADA EN LOS SALVAMENTOS, AUXILIOS, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMOS

Luis Jesús LÓPEZ ALCÁZAR
Teniente coronel Auditor
Asesor Jurídico de la Armada en Cartagena
y Juez Marítimo Permanente

Mi destino como juez marítimo



N el año 1990, cuando desaparecieron los Asesores Jurídicos destinados en las Comandancias Militares de Marina, me hice cargo, por designación del entonces Asesor Jurídico de la Zona Marítima del Mediterráneo, coronel Auditor D. Jose Ramón Fernández Areal, con carácter temporal, de los Juzgados Marítimos de Barcelona, Mallorca, Valencia y Cartagena, sin perjuicio de mi destino principal en la citada Asesoría.

Durante esos primeros años, y alguno posterior, tuve que desplazarme con frecuencia a esas localidades lo que me convirtió, durante algún tiempo, más que en Juez Permanente, en Juez itinerante. Sin embargo, tuvo como compensación que conocí no solo esas ciudades sino a numerosos profesionales del derecho con los que guardo una magnífica amistad. Martínez Gil, Luis E. Domingo, Albors, Galiano y Portales, Parada Vázquez, Rodríguez Carrión, Von Ordanza, Sansimón Costabitarte, Manuel González, San Lorenzo, Ruiz Lima...

Todos estos profesionales han defendido el acierto, la economía y la rapidez de la aplicación de la Ley 60/62 por parte del Tribunal Marítimo Central, que también ha sido valorado en numerosas sentencias del Tribunal Supremo en las que ha mantenido que las resoluciones del TMC gozan de presunción de acierto fundada en la preparación técnica y especialización de sus miembros (STS de 10 de febrero de 1989).



Yate Constellation.

Dicha Jurisprudencia sostiene que Ley 60/62 constituye un singular ordenamiento en virtud del cual una materia de naturaleza privada, por afectar a cuestiones patrimoniales entre particulares derivadas del resarcimiento por operaciones de auxilio a otros bienes patrimoniales, es sometida a la intervención decisoria de órganos administrativos, sin duda como consecuencia de las especiales circunstancias de riesgo que lleva consigo la navegación marítima.

Sobre su posible reforma y el efecto de la aprobación y entrada en vigor el 14 de enero de 2005 en España del Convenio Internacional de Londres de 28 de abril de 1989 sobre Salvamento Marítimo ya hice unas consideraciones en la revista de actualidad jurídica *Aranzadi* —núm. 699 del año XVI de 23 de febrero de 2006— en la que concluía con la convicción de que no sería fácil encontrar un sistema válido para sustituir al actual que garantizara los niveles de confianza y satisfacción de sus destinatarios puesto de manifiesto por estos en numerosos foros sobre la materia.

Sin embargo no voy a entrar en consideraciones de tipo jurídico sobre la permanencia o no de este régimen normativo preconstitucional —aunque recientemente prorrogado de nuevo por el texto refundido de la ley de Puertos y la Marina Mercante de octubre de 2011—.

Si bien es cierto que con la aprobación de la O. M. de 2 de marzo de 1999 se redujo considerablemente el número de expedientes al no acceder al Juzgado los remolques de embarcaciones deportivas, que desde esa fecha se redujeron a la aplicación de un régimen tarifario dependiendo de la eslora del buque auxiliado.

Los salvamentos y remolques marítimos

Voy a referirme a los casos más interesantes que he conocido a lo largo de estos años.

El asunto *Constellation*, yate perteneciente a la compañía Stargate I Lmted, vinculada al emir de Qatar, valorado en su día en 10.000 millones de las antiguas pesetas, que en la noche del día 2 al 3 de abril del año 2000 llegó al puerto de Cartagena procedente de Palma de Mallorca, para reparar un problema técnico en una de sus hélices en los entonces Astilleros Bazán. Dado el mal tiempo reinante con fuertes vientos del sudoeste, por los prácticos del Puerto se le indicó al capitán Fiscaletti que fondeara en la zona conocida como cala Salitrona, en las proximidades de cabo Tiñoso, en espera de que mejorara el tiempo. El yate se dirigió al lugar indicado donde fondeó. No obstante, el viento roló y el capitán pretendió cambiar el lugar de fondeo ante la proximidad de una embarcación del Servicio Aduanero. Según manifestaciones de su capitán, el yate sufrió una avería quedándose sin propulsión por lo que a pesar de fondear las anclas garreó hacia la costa y chocó con su popa con unas rocas del fondo. A pesar de encontrarse a resguardo del temporal, el capitán, que desconocía la entidad de las averías causadas, ante el temor de provocar otras de mayor entidad, incluso la pérdida de la nave, decidió emitir una señal de socorro que fue canalizada por radio por el Centro de Salvamento Marítimo, acudiendo al lugar unas dos horas después del accidente el remolcador *VB Cartagena* y una lancha de salvamento marítimo que acercó un cabo de remolque al yate. El remolcador tiró y lo sacó del lugar en que se encontraba dirigiéndose al interior del puerto donde quedó atracado en el muelle del astillero.

Este asunto dio lugar al expediente 38/00 del Juzgado Marítimo de Cartagena fijándose por el TMC una indemnización de 348 millones de pesetas a repartir 1/3 al armador y 2/3 a la tripulación. Dicha resolución fue confirmada por la Jurisdicción Contencioso-Administrativa en su totalidad. Los cinco tripulantes del remolcador percibieron casi 50 millones cada uno aunque los trámites judiciales se dilataron en el tiempo y aquella llegó diez años después. Todavía se encuentra en trámites de ejecución el cobro de los intereses de demora por importe de más de 470.000 euros.

Como hecho curioso puedo contar que antes de que se prestara la fianza en garantía de las responsabilidades derivadas del salvamento y que se fijó en 500 millones de pesetas, se hizo necesario realizar unas pruebas de mar del yate, a cuyo efecto, se habían desplazado desde Alemania unos técnicos del astillero de la empresa fabricante de los motores. Con el fin de evitar perjuicios al armador por la lentitud de las aseguradoras en la prestación de la citada garantía decidí embarcarme en el yate para garantizar con nuestra presencia —juez y secretario— una posible huida del barco. Había que tener en cuenta que unos meses antes este barco había tenido un abordaje con un *ferry* en

Palma de Mallorca y tuvo que ser perseguido por la Guardia Civil. Y allí estuvimos durante todo el día, con muy mala mar, y allí estuve en el puente ocupando el sillón del armador y garantizando la efectividad de la medida cautelar adoptada. Un quinto de cerveza y un pequeño bocadillo de atún de lata fue todo lo que nos ofrecieron.

Otro caso interesante fue el accidente del buque tanque *Robert Maerks*, de bandera danesa, en el puerto de Tarragona. Sobre las 0845 horas del día 12 de febrero de 1993 el referido mercante colisionó contra las construcciones del pantalán de Repsol provocando la rotura de los circuitos de fluidos del pantalán. Se produjo una explosión y posterior incendio con nuevas explosiones y un derrame de nafta incendiada al mar. Hubo riesgo para los otros buques que estaban operando en ese momento en el lugar. Entre estos buques estaba el *Gaz Coral* cargando butadieno, gas licuado altamente inflamable, así como el *Kapitan Putillin* de bandera rusa, realizando operaciones de descarga de nafta. Diversos remolcadores del puerto separaron a los referidos buques del pantalán mientras que se sofocaban los incendios de la terminal de la Refinería. Las resoluciones del Tribunal Marítimo Central consideraron estos supuestos como de remolque marítimo y fijó unas indemnizaciones que, en vía de recurso administrativo de alzada, el AJEMA elevó considerablemente por entender que se trataba de un salvamento; en concreto estableció para los armadores de los remolcadores 150, 46 y 32 millones de las antiguas pesetas respectivamente. La resolución fue confirmada en vía contencioso administrativa.



Mercante *Robert Maerks*.

Lo anecdótico viene del hecho de que había tres avales presentados en el procedimiento, uno del BBVA, otro del Nat West y otro del Lloyd's Bank, y al requerirles por el Juzgado el pago, tales entidades no contestaron, ni cumplieron los requerimientos que se le efectuaron. Ante esta situación consulté el asunto con el entonces secretario del Tribunal, coronel Darío Romaní, y decidimos embargar las cuentas de garantía de estas entidades en el Banco de España, con resultado óptimo ya que se nos efectuaron los correspondientes pagos por el Banco de España sin mayor problema. Tal vez hoy no hubiera sido tan sencillo.

Otro caso peculiar fue el del *Vistamar*, un barco de pasajeros que el 15 de mayo de 2003, navegando de Palma de Mallorca a Málaga, sobre las 0525 horas con buen tiempo y buena visibilidad, al cruzar el estrecho conocido como Freu Grande, que separa la isla de Ibiza de la de Formentera, tocó con el estabilizador de babor el pilar de la boya que señala el bajo del Pou, al norte de la isla de los Puercos. Como consecuencia del impacto, la aleta del estabilizador de babor se incrustó en el forro produciendo un grieta de un metro y 8 cm de ancho en la sala de tratamiento de combustible comenzando a inundarse la sala de motores y maquinaria de climatización. El remolcador *Arucas* acude en su auxilio y a las 0640 toma remolque al haberse parado los motores del mercante que comienza a escorarse. A las 0700 horas se avisa al pasaje y tripulación para la evacuación, que se produce a las 0724 una vez atracados en el puerto de Ibiza. Se avisaron a varias empresas de buceo que taponaron las grietas y colocaron diversas bombas de achique de agua. El buque llegó a una escora de 17 grados. Después de 24 horas de achique se redujo la escora y la entrada de agua por los imbornales del propio barco. Y a las 2100 horas del 17 de mayo se dieron por concluidas las labores de rescate. Este buque tenía un valor en póliza de seguros de 11.487.179 euros. El servicio se calificó por el TMC como de salvamento marítimo y se fijó una indemnización de 240.000 euros para los remolcadores y de 195.833 y 60.101 respectivamente para las dos empresas de buceo que participaron en el siniestro. Dicha resolución ha sido confirmada por sentencia del TSJ de Madrid de 23 del 11 de 2010.

Este es un asunto muy semejante al del *Costa Concordia* aunque con final feliz a pesar de haber estado a punto de convertirse en otra tragedia.

Los hallazgos marítimos

En relación con los *hallazgos*, materia que es objeto de regulación con los Salvamentos y Remolques en la misma ley, pero que se trata de supuestos distintos ya que, si en los salvamentos lo que se trata es de dilucidar el tipo de servicio prestado y el importe de este, los hallazgos constituyen un modo de adquirir la propiedad —*ocupación*— que la legislación general, tras regular el hallazgo de cosa mueble abandonada que no sea tesoro, en el art. 615 del

Código Civil, remite cuando se trate de hallazgos marítimos, art. 617, a una ley especial, como es la ley 60/62. Así, el art. 19 de la ley fija su ámbito de aplicación a «cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella a la costa que no sean producto de la misma mar».

Las competencias para la incoación y resolución de este tipo de expediente administrativo corresponde en la actualidad al ALMART (heredero a estos efectos de los antiguos Almirantes Jefes de Zona Marítima, al que la ley se refiere como Autoridades Jurisdiccionales de Marina debido al carácter de Autoridad Judicial que ostentaban entonces como consecuencia de las competencias penales que les atribuía el derogado Código de Justicia Militar). La tramitación de estos expedientes se lleva a cabo por las Comandancias Navales.

Como caso singular recuerdo el del buque de bandera hondureña *Liberta*, que el 23 de agosto de 1997 se dirigía desde el puerto de Tarragona al de Potí, en el mar Negro, con 2.500 bidones de alcohol etílico procedentes de Estados Unidos para la fabricación de vodka en Rusia. Un movimiento de la carga con motivo de un golpe de mar provocó su naufragio en aguas próximas a la isla de Cabrera, a 9 millas al sur de Mallorca. El capitán y la dotación salvaron la vida saltando al agua. SASEMAR recogió 2.336 bidones de alcohol por el peligro que representaban para la navegación y los depositó en el puerto de Tarragona. La empresa aseguradora hizo abandono de la carga y fue condenada a pagar 66 millones de pesetas a los propietarios de la carga por sentencia del TS Sala de lo Civil 310/2008 de 8 de mayo. El almirante de la Zona Marítima del Mediterráneo ordenó la apertura de un expediente de hallazgo que concluyó con la subasta de la mercancía adjudicándose por una peseta al único ofertante, y ello fue debido al importe de las tasas de importación del alcohol, superior al 20 por 100, que hacía poco interesante la adquisición. Hacienda fue la gran beneficiaria de este suceso.

También resultó interesante el hallazgo de la embarcación *Sunlady*, propiedad del alemán Klaus Smit. Recibimos el parte de hallazgo de una embarcación en muy buen estado que había aparecido en una playa de la Comunidad Valenciana marca *Quicksilver* de 8 metros. Se pudo localizar a su propietario que en su declaración mostraba perplejidad ante el suceso. Las posteriores citaciones no dieron resultado y nunca más volvió a comparecer en el expediente, devolviendo los servicios de correos las sucesivas cartas que se le enviaron. Al cabo de un tiempo, tras los trámites legales de subasta y adjudicación, compareció un detective de la compañía de Seguros Allianz que estaba investigando el suceso. El propietario había recibido el importe por siniestro total y pérdida de la embarcación. Parece ser que el tal Klaus Smit abandonó su embarcación con rumbo contrario a la costa con el fin de lograr su desaparición y percibió el importe de la póliza de seguro. Sin embargo un golpe de mar u otra circunstancia desconocida provocó un cambio de rumbo, con tan mala fortuna para el propietario, que aquélla volvió hacia tierra y mansamente

encalló en la arena de la playa hasta que fue objeto del hallazgo. Al haber recibido el importe de la indemnización, el beneficiario puso pies en polvorosa y desapareció. La compañía de seguros detectó la publicación de los edictos del hallazgo y de la subasta y se interesó por el asunto. El tal Klaus, según informe del detective de la Compañía de Seguros, abandonó precipitadamente nuestro país desde el aeropuerto de Alicante con rumbo a Sudamérica.

Otro hallazgo interesante fue el del velero *Fol III*, de bandera francesa, en la isla de Ibiza, que apareció el 18 de diciembre de 2001 embarrancado en la playa d'en Bossa sin tripulantes. Conocido el suceso por la Autoridad Local de Marina, se acordó la incoación de expediente de hallazgo. A los pocos días el velero fue desvalijado y acabó arrumbado en un solar próximo a un restaurante, donde todavía hoy permanece como atractivo para los que acuden a ese establecimiento. El interés de este asunto deriva de la resolución dictada por el TMC que vino a establecer «que la casuística ha considerado salvamento la recuperación de una embarcación en la mar, por medios empleados tanto desde la mar como desde tierra, pero siempre la embarcación asistida se encontraba en la mar; sin embargo en este caso la embarcación se encontraba varada y en seco y por tanto escapa a la competencia del Tribunal, debiéndose tramitar como un supuesto de hallazgo».

Por su parte la compañía de seguros NAVIMUT que tuvo que indemnizar al propietario D. Raymond Richard del importe de la embarcación según lo convenido en la póliza —24.642 euros— planteó reclamación patrimonial al Estado, al entender que no se había protegido por los agentes públicos la embarcación durante esos días y evitado su deterioro. Dicha reclamación fue desestimada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional al entender que se había roto el nexo causal al quedar constancia de que el propietario había sido avisado del hallazgo el 24 de diciembre antes de que se produjeran los desperfectos mayores en la embarcación sin que hubiera hecho nada hasta el 4 de enero por lo que los daños sufridos por la misma no puedan imputarse a la Administración.

Pero quizás lo más llamativo ha sido la aparición desde hace unos años de *planeadoras* o embarcaciones de goma o semirrígidas de hasta 14 metros de eslora, con potentes motores, dos o tres de hasta 250 CV., en las costas mediterráneas desde el Estrecho hasta Baleares. Embarcaciones abandonadas por sus propietarios sin matrícula, y con los números de los motores troquelados para evitar su identificación, dedicadas al tráfico de drogas desde el norte de África —Marruecos o Argelia—. Este tipo de hallazgos generan por un lado problemas burocráticos, ya que intervienen Juzgados de Instrucción que tramitan diligencias penales, casi siempre sobreeséidas, pero que exigen autorización judicial para la tramitación del expediente de hallazgo. Depositarios y náuticas que cobran cantidades desproporcionadas por sus servicios y que en ocasiones sirven de mediadores a los propios narcotraficantes para la readquisición de estas embarcaciones, de poca utilidad para otras actividades

y a menudo dañadas, a fin de dedicarlas de nuevo a operaciones de narcotráfico.

Merece destacar también como hecho significativo los partes de hallazgo exclusivamente de motores, como si estos pudieran aparecer flotando en la orilla de las playas, y que realmente obedecen o bien a casos de poseedores que carecen de título de propiedad o simplemente que proceden directamente de actividades delictivas (hurtos, robos o utilizados para el narcotráfico o la inmigración ilegal).

La extracción de objetos hundidos

Respecto a las *extracciones*, no han sido frecuentes en la Zona del Mediterráneo; lo eran más en la Zona del Cantábrico. En los últimos años con motivo de la reorganización de la Armada y con la dependencia de todas las Comandancias Navales del ALMART he conocido algunos casos, ninguno de gran interés ya que se trataba de recuperar cargamentos de mercancía metálica o de recogida de simple chatarra. Su autorización una vez tramitado el oportuno expediente corresponde al AJEMA y el control de su ejecución se realiza por la Comandancia Naval correspondiente.

Sin embargo un análisis de la normativa en vigor nos demuestra un régimen jurídico algo más complejo dependiendo de dónde se encuentre el objeto a extraer.

Primero habrá que determinar si los bienes, al haber estado sumergidos más de 100 años tienen carácter de bien arqueológico (Convenio de París ratificado por España), en cuyo caso será necesario la intervención del Ministerio de Cultura. También habrá que determinar tratándose de buques hundidos si estos son mercantes o de guerra y si su nacionalidad es o no española, ya que, de no serlo, habrá que contar con autorización de las autoridades consulares correspondientes.

Lo segundo a determinar es las aguas en las que nos encontramos, ya que de ser portuarias las extracciones corresponde a la autoridad portuaria y en otro caso a la Armada.

En tercer término, el tiempo transcurrido desde el hundimiento, ya que si son mercantes deberán haber pasado tres años para que su propiedad haya pasado al Estado y pueda éste conceder su extracción a personas distintas a sus titulares. De instarse la extracción por los propietarios dentro de ese plazo, deberán contar con autorización de la Comandancia Naval correspondiente.

Por último están las extracciones de aquellos objetos que puedan suponer un peligro o incomodidad para la navegación, cuya remoción la ley 60/62 atribuye a las Autoridades Locales de Marina. Sin embargo, en la actualidad, el RDL que regula los Puertos y la Marina Mercante atribuye dicha competencia a los Capitanes Marítimos.

En estos momentos tenemos tres expedientes de extracción abiertos, uno en el Cantábrico respecto a los restos del *Mar Egeo*, que por razón de las dificultades de la extracción ha sido prorrogado en varias ocasiones. Otro en aguas próximas a Avilés, que acaba de ser adjudicada la subasta respecto de tres mercantes hundidos. Y el tercero en Ceuta relativo a numerosas anclas que están sumergidas en el fondeadero próximo al puerto y que representan una incomodidad para el tráfico mercante

Sin perjuicio de lo anterior y con carácter general, el reglamento de ejecución de la ley 60/62 atribuye a los Comandantes Navales la competencia para autorizar cualesquiera labores de rastreo y localización de cosas hundidas.

Yacimientos arqueológicos

No querría concluir este artículo sin hacer referencia a las competencias de la Armada en materia de yacimientos arqueológicos subacuáticos. Se trata de una materia mal regulada por nuestro ordenamiento jurídico que exigiría una regulación propia y no una mera extensión de la Ley de Patrimonio Histórico. El asunto *Odyssey Explorer* despertó el interés de las Administraciones Públicas y desencadenó la aprobación del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, que entre otras cosas ha venido a plantear la necesidad de esa regulación normativa propia, la identificación y localización de los pecios —carta de pecios— en la que participa el Instituto Hidrográfico de la Armada, y la vigilancia de los mismos que se ha atribuido, en virtud de acuerdos suscritos entre Cultura y Defensa e Interior, a la Armada y a la Guardia Civil con el fin de evitar su expolio.

Desde mi punto de vista un aspecto discutido de dicho acuerdo ha sido la adenda al mismo, aprobada a instancia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en virtud de la cual se da entrada en el referido acuerdo a las CCAA para que participen en los proyectos que realicen la Armada y Cultura respecto de los pecios que se encuentran en el litoral de cada CCAA.

El reparto de competencias en este punto ha sido motivo de discusión y con la aprobación del referido Plan Nacional se ha permitido a las CCAA su intervención en una materia que nuestra Jurisprudencia y el propio Consejo de Estado sostienen como de titularidad estatal.

Se hace por tanto preciso una norma que determine con claridad las competencias de cada Administración Pública dependiendo de la situación de los pecios en las distintos espacios marítimos y, en su caso, atendida su nacionalidad, con el fin de incorporar a nuestro ordenamiento interno el Convenio Internacional que rige esta materia.