

LAS ASISTENCIAS MARITIMAS. SU CONSIDERACION COMO OBJETO DE LA ACTUACION ADMINISTRATIVA

Rafael Ruiz Manteca
Coronel Auditor

SUMARIO

I. INTRODUCCION. II. LAS ASISTENCIAS MARITIMAS. LA LEY 60/1962, DE 24 DE DICIEMBRE, SOBRE AUXILIOS, SALVAMENTOS, REMOLQUES, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARITIMAS. 1. Los auxilios y salvamentos. Precisiones terminológicas. Naturaleza jurídica. Elementos concurrentes. 2. Otras asistencias marítimas: el remolque. Delimitación de esta figura. 3. Buques participantes en las asistencias marítimas. 4. La remuneración en las asistencias marítimas. III. LA ACTUACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA COMO CONSECUENCIA DE LAS ASISTENCIAS MARITIMAS. 1. Elementos subjetivos: los llamados Tribunales Marítimos. A. Definición, clases y naturaleza jurídicas de estos órganos. B. Competencias. Composición. Sede. 2. Elementos objetivos. 3. Elementos formales. El procedimiento. A. La intervención de los Tribunales Marítimos: el expediente de auxilio o salvamento y el de remolque. a) La fase de instrucción. b) Terminación normal: la decisión del Tribunal Marítimo Central. Plazo de duración del procedimiento. B. Ejecutividad de la decisión del Tribunal. IV. CARÁCTER DE LA INTERVENCION: TIPO DE ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA. V. CONTROL JURISDICCIONAL. 1. Recurso en vía administrativa. 2. El acceso a la vía judicial. Competencia de la jurisdicción contencioso administrativa. Organos competentes. VI. CONCLUSIONES.

I. INTRODUCCION.

Desde siempre han sido numerosos los riesgos y peligros que han acechado la navegación marítima, que no han desaparecido y ni siquiera disminuido en la época actual, pues si bien se ha producido hoy día un innegable adelanto en las modernas técnicas y aparatos de navegación, moti-

vado en gran medida por la facilidad de las comunicaciones, sin embargo la apertura de todas las rutas y sobre todo, el tremendo incremento del tráfico marítimo operado en los últimos tiempos, ha comportado que los supuestos y casos de naufragios y otras incidencias de riesgo se sigan produciendo y afectando a los buques durante la navegación.

Por ello se hace necesaria la ayuda a esos buques que se encuentran en momentos difíciles, ayuda que tradicionalmente ha sido prestada por otros buques que se han percatado visualmente de la situación de peligro de los primeros (único supuesto existente hasta épocas bien recientes de la historia de la navegación), o bien han acudido a la llamada de socorro efectuada por el buque en peligro (cuando se empezaron a emplear aparatos o medios de comunicación a distancia). Todo ello ha dado origen a la institución del salvamento o auxilio marítimo, en la que gozan de especial importancia las normas dirigidas a regular la relación jurídica que surge entre el buque que presta la ayuda en ese momento de peligro, y el que la recibe, o más propiamente, entre las personas, físicas o jurídicas, que o bien ostentan un derecho sobre los mencionados buques o sus cargas, o bien los gobiernan o tripulan.

En el presente estudio vamos a analizar igualmente otro tipo de asistencia, como es el remolque, en el que la ayuda prestada (que consiste estrictamente en lo que se denomina remolque, cuyo concepto estudiaremos en su momento) se lleva a cabo en supuestos en que propiamente no concurre situación de peligro alguno.

Pero la parte esencial del trabajo estará dirigida a profundizar en el examen de la decisión administrativa que ampara los acuerdos o, más comúnmente, que dirime los desacuerdos producidos, como consecuencia de los auxilios o ayudas prestados, entre quienes participan o intervienen en los mismos. Se examinarán los órganos de la Administración encargados de conocer de las asistencias marítimas y el procedimiento de actuación de los mismos, sin dejar de referirnos a las demás cuestiones que el tema plantea, para un completo conocimiento de la realidad de las asistencias o salvamentos marítimos.

Conviene mencionar, como adelanto del estudio que iniciamos, que si bien el origen de la institución del salvamento, como hoy lo conocemos, hay que buscarlo en el siglo XIX, el punto de partida es el *naufragium* del derecho romano, que según expone González Lebrero, (1), es «la rotura o pérdida de un buque, que daba lugar a actividades lucrativas de recuperación de los restos náuticos o del buque naufragado».

(1) GONZÁLEZ LEBRERO, R.A., en *Curso de Derecho de la Navegación*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1998, página 554.

En España, ya en Las Partidas se hacía referencia a las depredaciones de mercancías mediante la provocación de naufragios, y en el Fuero Real se daban instrucciones para que las cosas perdidas en accidente de mar se guardaran para ser entregadas a sus dueños (2).

Pero como se ha dicho, es en el siglo XIX cuando el salvamento adquiere los perfiles que le son propios y que han llegado al día de hoy. Y si bien los códigos de comercio decimonónicos no llegaron a contener disposiciones sobre la asistencia o salvamento, fueron normas especiales sobre esta institución las que fueron apareciendo en los distintos países, siendo buena muestra en el nuestro la Instrucción reguladora de 4 de junio de 1873, vigente en la materia hasta la promulgación del Real Decreto Ley de salvamentos y hallazgos de 1925, que añadió un nuevo título (adicional) a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, que dio naturaleza administrativa a los expedientes tramitados como consecuencia de dichos salvamentos y hallazgos (3). Pero también en el plano internacional se dejaron sentir las nuevas tendencias existentes sobre el salvamento, lo que dio lugar a la firma del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Asistencia y Salvamento en el mar, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 (al que se adhirió España en 1923).

II. LAS ASISTENCIAS MARITIMAS. LA LEY 60/1962, DE 24 DE DICIEMBRE, SOBRE AUXILIOS, SALVAMENTOS, REMOLQUES, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARITIMAS.

La Ley 60/1962 vino a sintonizar nuestra legislación sobre esta materia con la normativa internacional, pues si bien la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina seguía vigente, sustentaba enfoques conceptuales, sobre algunas de las figuras que regulaba, diferentes a los que mantenía el Convenio de Bruselas de 1910, fundamentalmente en materia de hallazgos y remolques, lo que aconsejó esa labor de armonización que llevó a cabo la ley que comentamos. Por lo demás, la Ley 60/62 incluyó por vez primera la asistencia marítima a aeronaves, y la prestada o recibida por buques de guerra o afectos a un servicio público. Posteriormente a su entrada en

(2) MINGUIJON ADRIAN, S., en *Historia del Derecho español*, 3ª edición, Labor, Barcelona, 1943, página 187.

(3) MAYO JÁIMEZ, F., *Asistencias Marítimas*, Editorial Naval, Madrid, 1980, página 13.

vigor, la Ley fue modificada en 1988 (4), habiendo sido aprobado su reglamento de desarrollo por Decreto 984/1967, de 20 de abril.

Más recientemente se han producido dos nuevos acuerdos internacionales sobre esta materia, concretamente el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, aprobado en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (5), y el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 (no ratificado todavía por España), sin que ello haya motivado ninguna modificación de la legislación interna española.

Debemos también, pues todo esfuerzo clarificador en esta materia es necesario, precisar que aunque la Ley 60/1962 regule los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, únicamente cabe catalogar como asistencias los auxilios, salvamentos y remolques, que serán por tanto las únicas materias objeto de nuestro estudio, primeramente por el motivo indicado, pero también porque sólo ellas propician la intervención de los Tribunales Marítimos.

1. LOS AUXILIOS Y SALVAMENTOS: PRECISIONES TERMINOLÓGICAS, NATURALEZA JURÍDICA Y ELEMENTOS CONCURRENTES.

A. *Precisiones terminológicas.*

Ha sido tradicional, en el medio marítimo, la confusión conceptual entre las voces «auxilio» y «salvamento», que en ocasiones han sido utilizadas como sinónimas, y en otras se ha sustentado su diferenciación. A esta confusión ha contribuido el empleo de la expresión «asistencia», que si bien no aparece en la Ley 60/1962, ha sido reiteradamente utilizada tanto por el Tribunal Marítimo Central como por el Tribunal Supremo para referirse al auxilio, al salvamento, o a ambos.

Es cierto que el Diccionario de la Lengua no establece unas diferencias entre estos vocablos (6), pero también lo es que han sido evidentes los

(4) Modificación llevada a cabo por la disposición adicional novena de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos del Estado para 1989. La misma tuvo únicamente por objeto la actualización de las cantidades a que ascendía la valoración de los objetos hallados, sin que desde entonces se haya vuelto a producir otra actualización.

(5) España se adhirió a este Convenio por Instrumento de 29 de enero de 1993.

(6) *Auxilio* es «ayuda, socorro, amparo». *Salvamento* es «acción y efecto de salvar o salvarse», término que es definido como «librar de un riesgo o peligro, poner en seguro». *Asistencia* es «acción de prestar socorro, favor o ayuda». *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima Primera Edición, 1992.

esfuerzos de muchos autores de tratar de diferenciar estas figuras, lo que no siempre ha dado frutos tangibles. Así, cabe citar a Fariña, Fernández Novoa y Mayo Jáimez entre quienes han abogado por una diferencia entre estos términos, habiendo llegado éste último (7) a la consideración de que el auxilio se produce cuando los peligros y riesgos propios de la mar acechan a un buque, pero todavía el peligro no se ha concretado en un siniestro ya producido, pues en tal caso no cabe hablar de auxilio sino de salvamento (8). En sentido contrario se han manifestado García Luengo, Gutiérrez de la Cámara, Gamechogoicoechea Alegría y más recientemente, Sánchez Calero y González Lebrero, que opinan que aunque pueden encontrarse algunos criterios de distinción entre estos términos, «en la actualidad estas diferencias no tienen importancia práctica, ya que están sometidas al mismo régimen jurídico contenido en la Ley de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas» (9).

Siguiendo al Convenio de Bruselas, la Ley 60/1962 no define los términos «auxilio» y «salvamento», y si bien en algún artículo se aprecia una intención de diferenciarlos, de la mayoría del articulado se desprende su utilización como sinónimos (10), y a ello se añade el empleo de las expresiones «buques auxiliares o salvadores» indistintamente. La misma línea de identidad conceptual se aprecia en el Reglamento de 1967, que habiendo podido, con mayor propiedad que la Ley, dado su carácter aclaratorio y de desarrollo, dar una definición de estos términos, se abstiene de darla, lo que puede inducir a pensar en la innecesariedad de la distinción. Por otro lado, tanto Ley como Reglamento utilizan otros términos, tales como «asistencias», «socorros», «servicios», que a nuestro modo de ver han de ser tomados como expresiones omnicomprendivas y aplicables tanto a los auxilios como a los salvamentos, con los que se confunden y amalgaman.

En resumidas cuentas, debe significarse que así como en el ámbito internacional es común hoy día el referirse al salvamento como institución

(7) Con cita incluso de jurisprudencia. Véase STS de 12 de noviembre de 1966 y 1 de junio de 1973.

(8) MAYO JÁIMEZ, F., *ob citada*, página 42.

(9) SANCHEZ CALERO, F. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Mc Graw Hill, Vigésima tercera edición, Madrid, 2000, página 554.

(10) Véanse a título de ejemplo los artículos 2, 5, 11, y sobre todo el artículo 1, que llega a afirmar que no hay «lugar a distinguir entre ambas clases de servicios», aunque posiblemente haya sido intención del legislador referirse, no a una diferenciación conceptual, sino a un distinto régimen jurídico entre uno y otro. Por el contrario, el propio artículo 1, y sobre todo, el capítulo primero del Título Primero de la Ley se refieren a «auxilios y salvamentos», dando a entender que son figuras distintas.

que engloba a los demás conceptos mencionados, siendo prueba de ello la propia denominación de los Convenios internacionales suscritos recientemente sobre esta materia, a que se ha hecho mención más arriba, de la misma manera en el ámbito interno se ha generalizado, sin duda por influencia anglosajona (11), la denominación «salvamento» para conceputar todas estas figuras marítimas, y que podemos definir con la mejor doctrina como «*todo auxilio prestado a un buque en peligro (y consiguientemente a las personas y bienes que se hallan en él) o a los restos náufragos de una aventura marítima que ha estado sometida a un peligro*» (12).

En esta misma línea terminológica cabe señalar la denominación dada a la recientemente creada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, entidad de carácter estatal encargada de prestar los servicios públicos de búsqueda, rescate, salvamento marítimo y, con carácter general, ayuda al tráfico marítimo (13). A este respecto, y en relación con los salvamentos llevados a cabo por tal Sociedad, debe advertirse que los mismos están al margen de la institución que estudiamos, y de su regulación, como se encarga de recordar el artículo 12 de la Ley 60/62, cuando dispone que «la presente Ley no afecta a la subsistencia de los Tratados Internacionales y Leyes vigentes en España sobre la organización de los servicios de auxilio y salvamento por las Autoridades Públicas o bajo su dependencia».

B. *Naturaleza jurídica.*

En relación con la naturaleza jurídica de los salvamentos, ha sido ésta cuestión ampliamente debatida, y lo sigue siendo también hoy. Y ello debido a las diferentes posibilidades que en relación con este tipo de asistencia pueden darse en la práctica.

En efecto, el salvamento puede producirse (y es lo más frecuente) cuando el buque asistido se encuentra en una situación de peligro todavía incierto, y por ello su dotación permanece en el cumplimiento de sus obligaciones maríneas. Pues bien, en estos casos lo normal es que, tras la llamada de auxilio del buque en peligro, el responsable del buque asistente entre en comunicación con quien manda aquél, y se lleve a cabo un acuer-

(11) En la doctrina y legislación anglosajona no existe la diferencia entre todos estos términos, utilizándose únicamente la voz *salvage*.

(12) GONZALEZ LEBRERO, R., *ob. citada*, página 551.

(13) Creada por Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

do acerca de los pormenores y circunstancias en que deba prestarse la ayuda. Claramente se colige de lo dicho que en tales supuestos el salvamento debe tener consideración contractual, pudiendo a partir de esta premisa discutirse cual es el tipo de contrato en el que debe tener cabida, o si debe ser considerado como contrato atípico.

Desde luego, las figuras de contratación a que puede acudir con más fundamento son el arrendamiento de servicios y el arrendamiento de obra. Y como quiera que el artículo 2 de la Ley establece que el armador del buque asistido no deberá ninguna remuneración si tras las operaciones de salvamento no se ha producido un resultado útil (cuyo sentido se analizará más adelante), parece que debe acudir con más propiedad al arrendamiento de obra, en el que el resultado de la misma resulta fundamental para caracterizar a este tipo de *locatio conductio*. Desde luego están repartidos los posicionamientos doctrinales, no faltando incluso el de quienes consideran que se trata de un contrato que si bien en una primera fase reúne los caracteres del arrendamiento de servicios, acaba participando en su fase última de la naturaleza del arrendamiento de obra (14). Por mi parte, considero que no puede reconducirse el salvamento a ninguno de los tipos existentes hoy día, ni en el ámbito civil ni en el mercantil, dadas las fuertes especificidades que presenta, sobre todo la falta de causa de la obligación del armador del buque asistido en el supuesto de inexistencia de resultado útil, lo que hace que se tenga que considerar como innominada esta figura, que por lo demás debe ser incardinada en el sector civilista, aunque con mucha frecuencia sean comerciantes quienes participen, como titulares de la explotación bien del buque asistente o del buque asistido, en el salvamento.

Pero el salvamento también puede producirse cuando resulta imposible comunicar con el buque en peligro, por daños o pérdida de los instrumentos de comunicación, o incluso, en situación extrema, por haber la tripulación abandonado el buque o haber fallecido como consecuencia del siniestro producido. En estos casos ningún acuerdo ha llegado a producirse entre los propietarios, armadores o capitanes de los buques intervinientes en la asistencia, pero el hecho de que el buque asistido, el flete o la mercancía se haya salvado (y siempre con esta premisa) origina una situa-

(14) GONZALEZ LEBRERO, R. sostiene que los servicios o tareas propias del salvamento están dirigidos a una finalidad muy concreta, cual es el éxito de las operaciones, por lo que lo que comienza siendo un arrendamiento de servicios acaba siendo otro de obra, y siempre y cuando se produzca el resultado útil. Sin embargo, finalmente acaba pronunciándose por la atipicidad de este contrato.

ción que beneficia claramente al buque asistido y que genera la obligación de su armador de remunerar la asistencia prestada. La similitud con la figura del cuasicontrato aparece clara (15), y más concretamente, con la gestión de negocios ajenos regulada en los artículos 1895 y siguientes, pues el responsable del buque asistente se encarga lícitamente del asunto de otro (el salvamento de su buque, flete o carga) sin que el interesado ni se oponga ni lo haya autorizado.

C. Elementos concurrentes.

Del examen de la regulación de los auxilios y salvamentos contenida en la Ley 60/62 se colige que para que exista el auxilio o salvamento deben concurrir necesariamente estos cuatro elementos: que un buque se encuentre en peligro durante la navegación, voluntariedad en la actuación del buque asistente, que se produzca un resultado útil, y que el capitán del buque asistido no se oponga al salvamento.

a) El artículo 1 de la Ley mencionada refiere el ámbito de aplicación de los preceptos relativos a los auxilios y salvamentos del buque, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, a que dicho buque se encuentre en peligro. Por tal término hay que entender cualquier circunstancia grave que afecte al buque asistido y lo ponga en riesgo cierto e inminente de pérdida del mismo, o de su carga o flete, y sin que baste, como ha precisado la jurisprudencia (16) la existencia de aquel peligro o riesgo que acompaña normalmente la navegación. Con mayor motivo concurre este elemento si el peligro se ha materializado en siniestro, de tal manera que el buque se encuentra ya dañado o incluso perdido. Por lo demás, el peligro puede provenir de cualquier causa o motivación, pues como indica Ruiz Soroa (17) puede estar originado por elementos naturales o actos humanos, entre aquellos obviamente los vientos y el propio mar.

(15) Según el artículo 1887 del Código Civil «son cuasicontratos los hechos lícitos y puramente voluntarios, de los que resulta obligado su autor para con un tercero y a veces una obligación recíproca entre los interesados». Además no se olvide que los efectos jurídicos del salvamento, sustancialmente la obligación de abono de la remuneración, se producen, como en los cuasicontratos, *ex lege*, concretamente por el mandato de la propia Ley 60/1962.

(16) Ver STS de 1 de abril de 1968 y 26 de mayo de 1973.

(17) RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco, Bilbao, 1987, página 123.

b) La voluntariedad en la prestación de la asistencia no aparece expresamente recogida en la Ley, pero se desprende del examen conjunto de los artículos 1 al 14, y especialmente del 10 y el citado 14. En efecto, no constituye salvamento la ayuda prestada por un buque a otro cuando la misma viene impuesta al primero como consecuencia de un mandato legal, o por orden de la Autoridad Marítima. Ejemplo de ayuda obligatoria es la que deben prestarse mutuamente los capitanes de los buques después de un abordaje (18), o la que viene impuesta por la Autoridad de Marina cuando se hallen en peligro vidas humanas, ordenando en tal caso la prestación del socorro a las dotaciones de toda clase de buques (artículo 14 de la Ley 60/62).

c) El artículo 2 de la Ley que comentamos establece que «todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa. No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultados útiles». Lo que debe entenderse por resultado útil ha sido ampliamente tratado por la doctrina, siendo unánime la opinión, sustentada por otro lado en las resoluciones del Tribunal Marítimo Central (19), de que para que pueda hablarse de salvamento y se generen las obligaciones de abono de la remuneración, el éxito o buen fin de las operaciones del mismo (que tal hay que entender por resultado útil) no es preciso que sea total, bastando que el buque pueda ser salvado, aún con daños, o el cargamento se recupere, aunque no lo sea en su totalidad. Por lo demás, en opinión de González Lebrero (20) «las simples tentativas no son suficientes, pero sí lo son los esfuerzos que de cualquier manera han contribuido positivamente al éxito final». Por tanto, debe darse una relación de causalidad entre la actividad de quien ha intervenido en el salvamento y el resultado útil producido, de tal manera que en cuanto quede probada esa relación, por tenue que sea, debe considerarse a aquél participe en la operación y por ende, en la remuneración, lo que será de especial aplicación en caso de ser varios los salvadores.

d) El artículo 3 de la ley que examinamos establece que la prohibición expresa y razonable de los buques (o aeronaves) socorridos a ser salvados acarrea que los salvadores no tengan derecho a percibir remuneración algu-

(18) «Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans dangers sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, a son équipage et a ses passagers». Artículo 8 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, de 1910.

(19) Véase por todas la de 10 de octubre de 1972.

(20) GONZALEZ LEBRERO, R., *ob citada*, página 562.

na. Lo primero que hay que precisar es que tal precepto únicamente será aplicable cuando se pueda contar con la manifestación de voluntad del responsable del buque socorrido, pues no se olvide que habrá ocasiones en que ello no será posible. También conviene indicar que esa prohibición u oposición al salvamento podrá partir, y será lo normal, del capitán, como máximo responsable del buque auxiliado, habiendo sido discutido si es posible tener en cuenta la oposición del propietario o armador, supuesto cada vez más corriente en la práctica, ante la facilidad de las comunicaciones hoy día (21), o incluso la de otro miembro de la tripulación con mando en el buque, ante el fallecimiento o indisponibilidad del capitán. Por lo demás, la oposición ha de ser expresa (es decir, no intuida, y clara) y razonable, lo que abre un abanico de posibilidades ante distintas situaciones y sus soluciones (22).

2. OTRAS ASISTENCIAS: EL REMOLQUE. DELIMITACIÓN DE ESTA FIGURA.

Al remolque se refiere la Ley 60/1962 en sus artículos 15 a 18, aunque alguna otra precisión se hace a él en otros artículos, siempre necesaria porque esta figura en verdad necesita ser deslindada y acotada para su total esclarecimiento, tal es el grado de confusión que puede llegar a producirse en este terreno.

Porque lo que debe precisarse desde el primer momento es que el remolque (según el Diccionario de la Lengua, «acción y efecto de remolcar», que lo es «llevar o arrastrar una embarcación o un vehículo») puede consistir en un auxilio o salvamento, puede ser una asistencia prestada a un buque distinta a la estudiada en el apartado anterior, o puede incluso no ser ni una cosa ni otra, sino un contrato al margen del ámbito de las asistencias marítimas en que nos movemos.

- En efecto, el remolque puede, en primer lugar, ser una operación más de las que se llevan a cabo cuando se está prestando un salvamento, como medida de poner al buque asistido fuera de peligro, pues no se olvide que una de las acciones que tienden con más contundencia a lograr tal objetivo consiste en conducir a aquél a puerto seguro.

(21) Desde luego, la máxima autoridad sobre un buque en navegación corresponde al capitán, y no se olvide que la responsabilidad de su pérdida en último extremo recae sobre él.

(22) Al margen de la claridad de la previsión legal, lo cierto es que en los últimos tiempos no es admisible, al menos en ciertos supuestos, la negativa del buque en peligro a ser salvado. En el reciente asunto *Prestige*, el capitán del citado buque manifestó su intención de no aceptar la ayuda pertinente, lo que motivó que la Autoridad de Marina impusiera literalmente el salvamento, con sustitución incluso del máximo responsable del buque.

- Pero el remolque puede también consistir en una ayuda que por un buque se presta a otro durante la navegación, porque así se acuerde en tal momento, aunque éste no se encuentre en realidad en peligro alguno, ni en potencia ni en presencia.

- Por último, el remolque puede prestarse como consecuencia de un contrato preexistente (que se denomina de remolque, y es un contrato atípico, aunque le son aplicables, en lo que proceda, las normas reguladoras del contrato de transporte marítimo) entre armadores o propietarios de buques y cuya finalidad puede ser tanto el transporte del buque remolcado como la maniobra con él.

Sólo nos interesa en este momento el remolque en el segundo de los aspectos apuntados, ya que sólo él da lugar a una modalidad de asistencia marítima (lo que lo diferencia del tercer supuesto expresado), o a una asistencia marítima distinta del auxilio o salvamento (lo que lo diferencia del primer supuesto, en que el remolque se diluye en el concepto de auxilio o salvamento, como una fase o actuación más del mismo).

Estas diferencias también se aprecian tras un detenido examen de la Ley 60/1962, pues por ejemplo el artículo 15 establece que el remolque prestado a un buque que lo pida hallándose en la mar dará derecho a una indemnización de los daños y gastos sufridos por el buque que efectúa el remolque, «fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento», pues en tal caso obviamente esos gastos deberán ser resarcidos conjuntamente con los sufridos en el resto de tareas de salvamento, pues forman parte de la remuneración por dicho salvamento. Por otro lado, el artículo 4, ubicado entre los que regulan los auxilios y salvamentos, dispone que «el remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque», lo que viene a diferenciar el remolque prestado dentro de una operación de auxilio o salvamento del remolque efectuado en cumplimiento de un contrato de remolque preexistente.

Conviene indicar, en relación con la precisión que se acaba de hacer, que el remolque, entendido en la acepción que nos interesa en este momento, de asistencia diferenciada del auxilio o salvamento, siempre supone la existencia de un acuerdo de voluntades entre el armador, propietario, capitán o patrón del buque remolcador, y el del buque remolcado, y por tanto la existencia de un verdadero contrato, pero tal contrato por fuerza ha de quedar perfeccionado en el mismo momento de la prestación del remolque, pues si es preexistente, es decir, si el contrato ha sido cele-

brado en un momento anterior (23), entonces este especial tipo de asistencia se desnaturaliza y se queda simplemente en la mera ejecución del contrato de remolque (tercer supuesto de los que apuntábamos antes), generador de las obligaciones pactadas en tal momento para cada una de las partes, pero sin que sea aplicable la regulación contenida en la Ley 60/1962, y sin que proceda la intervención de los Tribunales Marítimos.

3. BUQUES PARTICIPANTES EN LAS ASISTENCIAS MARÍTIMAS.

En toda asistencia marítima intervienen el buque asistido, auxiliado o remolcado y el asistente, auxiliador o remolcador. Sin embargo se hace preciso recordar que en el auxilio o salvamento, la asistencia puede comportar no sólo el salvamento del buque, sino también el de las cosas que se hallen a bordo, el del flete o el del precio del pasaje (artículo 1 de la ley). Por último, también debe significarse que si bien normalmente la asistencia se presta y se recibe por buques, también es posible que intervenga en la misma una aeronave, como veremos sucintamente más adelante.

El concepto de buque resulta hoy día poco controvertido, aunque lo ha sido en el pasado, sobre todo como consecuencia de las múltiples definiciones que de él se encuentran en las leyes y tratados internacionales. Después de hacer un recorrido por las mismas, Mayo Jáimez afirma que «el buque a que se refiere la Ley 60/62 en su artículo 1 es el barco o embarcación cuya misión principal es la navegación marítima, y que por ello está sometido a sus peligros e incidencias, pudiendo dedicarse al transporte de viajeros, mercancías, pesca o cualquier otra actividad marítima, sean de guerra o mercantes, públicos o privados» (24), aunque debemos añadir nosotros que si bien inicialmente fueron considerados objeto de salvamento sólo los buques dedicados a la navegación marítima, pronto se extendió tal consideración a los de navegación en aguas interiores (25) (26), e incluso hoy la misma se ha extendido a «cualquier construcción o estructura apta para navegar» y a

(23) Por ejemplo, acuerdo entre una naviera y una compañía dedicada a la industria del remolque para que ésta lleve a cabo los remolques de los buques de aquélla en tal zona de la mar o en tal puerto.

(24) MAYO JÁIMEZ, F., en *ob. citada*, página 25.

(25) Así, el Convenio de Bruselas de 1910 ya contenía este mismo tratamiento, y así se recogió también en nuestra Ley 60/62. Por eso Arroyo Martínez propone que se hable no de salvamento marítimo, sino de salvamento acuático.

(26) Ha sido tradicional la polémica sobre si conforme al texto del artículo 1 de la Ley 60/62 era posible la asistencia dentro de los recintos portuarios, que últimamente es reconocida por la jurisprudencia del Tribunal Marítimo Central y del Tribunal Supremo.

«cualesquiera otros bienes» que no estén de forma permanente e intencional sujetos a la costa (27). Resultan, por lo demás, interesantes las reflexiones que hace González Lebrero acerca de los buques hundidos, con el que coincidimos en que no son buques, al haber perdido la consideración jurídica de tales, pero que sin embargo consideramos que pueden seguir siendo objeto, no ya de rescate, sino de salvamento (y por tanto, de las normas nacionales e internacionales reguladoras del mismo), cuando el buque se acaba de hundir, sin solución de continuidad desde el inicio de la asistencia (28).

Pero en el buque que recibe la asistencia también pueden ser objeto de auxilio o salvamento las cosas que se hallen a bordo, significativamente la carga o mercancías transportadas, de valor muy elevado en ocasiones; el flete, que es el precio que se paga por la entrega en destino de las mercancías, pero la ley al hablar del flete no se está refiriendo propiamente a este precio (pues el mismo puede haberse pagado al inicio del viaje o pagarse al final), sino que se refiere al valor que la propia mercancía tiene para los comerciantes marítimos que cargan o transportan esa mercancía, y que pueden no ser los propietarios de la misma; y el precio del pasaje, que en esta ocasión debe entenderse literalmente como el precio del transporte de pasajeros, lo que si hoy día no es ciertamente entendible, hay que referir a una época (la de la entrada en vigor del Convenio de Bruselas de 1910) en que era normal que tales cantidades viajaran con el buque.

Por otro lado debe hacerse mención al salvamento de las personas, que no es citado en la Ley 60/1962 ni en los convenios internacionales como tal asistencia ni por tanto, como objeto de las citadas normas. Únicamente se indica en el artículo 10 de la Ley 60/62 que las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración. El motivo de tal planteamiento radica en que tal salvamento tiene un cariz básicamente humanitario que difiere del preferentemente interesado que posee el salvamento del buque y de las mercaderías, cuya prestación se deja al libre juego de las conveniencias de los propietarios o armadores de los buques participantes. De todas maneras es de significar que sólo se remunera el salvamento de vidas humanas si se ha efectuado conjuntamente con el salvamento de bienes. En fin, se trata de un salvamento distinto al que estudiamos, que en todo caso goza de preferencia y puede ser impuesto por la Autoridad Marítima como obligatorio a las dotaciones de todos los buques, según se dijo (29).

(27) Artículos 2 y 3 del Convenio de Londres de 1989.

(28) GONZALEZ LEBRERO, R.A., en *ob. citada*, página 563.

(29) Sobre esta materia, ver el *Convenio Internacional sobre salvamento de vidas humanas*, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974.

Por último muy brevemente debe comentarse que la asistencia o salvamento entre buques o aeronaves, aunque infrecuente, es posible en la práctica y por ello está previsto en la Ley 60/62, siendo varios los artículos de la misma que prevén tal supuesto, lo que representó una novedad con respecto al texto del Convenio de Bruselas de 1910, que por su antigüedad no contempló tal posibilidad, aunque posteriormente varios tratados internacionales establecieron normas en este sentido (30).

4. LA REMUNERACIÓN EN LAS ASISTENCIAS MARÍTIMAS.

Toda asistencia, sea auxilio, salvamento o remolque, da lugar al abono o pago de una remuneración equitativa, que además de tal denominación recibe las de precio, retribución o salario. A la misma se refiere el artículo 2 de la Ley en el caso de los auxilios o salvamentos, y el artículo 15, en el de los remolques, aunque los artículos siguientes a los citados completan la regulación contenida en los mismos. De todas maneras conviene diferenciar entre la remuneración por auxilio o salvamento, y la debida por remolque, porque la regulación obviamente refleja la diferente naturaleza de ambos tipos de asistencias, y también porque el fundamento de una y otra es ciertamente diferente.

En efecto, en cuanto al fundamento, en el remolque la remuneración es básicamente una compensación por el servicio prestado y por los daños que el buque remolcador haya podido sufrir. Por el contrario en el auxilio o salvamento, además de lo dicho, con ella se trata en última instancia de proteger el tráfico marítimo, de tal manera que a pesar de sus riesgos no pierda la confianza que en él se tiene depositada, en lo que son los primeros interesados precisamente los propietarios y armadores de buques, y también sus dotaciones, por lo que existe esta institución (el salvamento) como un mecanismo de protección de ese tráfico marítimo que el propio mundo de la mar ofrece, y siendo la retribución por los beneficios que al dueño de lo salvado el salvamento reporta, algo secundario. Tal planteamiento es sustentado en nuestro país por González Lebrero (31), y al mismo nos adherimos por considerarlo acertado en sus motivaciones de fondo.

(30) Principalmente fue el Tratado de Navegación Internacional de Montevideo de 1940 el que extendió la aplicación de sus normas sobre asistencia y salvamento a los servicios prestados por buques a aeronaves en el agua o viceversa (artículo 14).

(31) GONZÁLEZ LEBRERO, R.A., en *ob. citada.*, página 566.

Por lo demás, y por lo que respecta a la remuneración en los casos de auxilio o salvamento, debe resaltarse de entrada que su procedencia está condicionada al resultado útil de las actividades del salvamento, como se vio, así como que el importe de la misma en ningún caso puede exceder el valor de las cosas salvadas (artículo 2). Dicho lo cual interesa diferenciar las partes o capitulados que integran la remuneración, quien está obligado a abonarla, y quien tiene derecho a ella, con expresión en este último caso de cómo se reparte el crédito, de ser varias las personas con derecho a ella.

La remuneración comprende tanto la indemnización por los gastos, daños y perjuicios que haya tenido el buque salvador por la actividad realizada, como la cantidad que proceda como retribución por el servicio, a la que la propia Ley llama también premio por lo salvado. Respecto a la indemnización citada, la casuística es ciertamente amplia, habiendo hecho Mayo Jáimez una detallada relación de aquellos gastos, daños y perjuicios que deben ser tenidos en cuenta a tales efectos (32), siendo destacables, como más usuales, la pérdida o deterioro de elementos utilizados en el salvamento, días de pesca perdidos, exceso de combustible y lubricante consumido, depreciación de la pesca vendida en lonja debido al retraso producido en llegar a puerto, gastos de conservación de lo salvado, etc. En la parte referente al premio, la misma se calculará teniendo en cuenta las circunstancias relacionadas en el artículo 9 de la Ley, como son los esfuerzos y mérito de los salvadores, el peligro corrido por el buque auxiliado, el corrido por el buque salvador, el tiempo empleado, los riesgos corridos por los salvadores, y el valor de las cosas salvadas. El Convenio de Londres de 1989 ha incorporado como elemento a tener en cuenta (artículo 13) la habilidad y esfuerzos de los salvadores para evitar o reducir los daños al medio ambiente. Ya se ha dicho que la remuneración no procede si no ha existido resultado útil, pero existe hoy el debate doctrinal acerca de si tal afirmación legal procede en relación con la totalidad de la remuneración o sólo en lo que respecta al premio, al alegarse que no sería justo que los gastos, daños y perjuicios tenidos de buena fé por quienes se aprestan a un salvamento no sean finalmente compensados si el mismo no tiene buen fin. A este respecto no debe olvidarse que la redacción del artículo 2 no permite ciertamente esta interpretación, que además no tiene tampoco predicamento tras la lectura de los correspondientes artículos de los Convenios de 1910 (artículo 2) y 1989 (artículo 5).

(32) MAYO JÁIMEZ, F., en *ob. citada*, páginas 92 y siguientes, con cita de abundante jurisprudencia.

En lo referente al sujeto obligado al pago de la remuneración, el artículo 2 dispone que corre a cargo del armador del buque salvado (aunque en algún otro artículo hace referencia al propietario), sobre el que por tanto recae totalmente la obligación mencionada. Es preciso indicar que por tal hay que entender el empresario marítimo, que es quien se ve beneficiado en todo caso por el salvamento producido, debiéndose recordar por último que, como se dijo, las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración.

Sujeto acreedor de la remuneración es, de la misma manera, el armador del buque salvador, aunque a renglón seguido hay que precisar, en primer lugar, que si son varios los buques salvadores, la remuneración deberá ser repartida entre ellos, y en segundo lugar, que en todo caso el armador debe repartir la remuneración con su tripulación, con la que forma una comunidad o sociedad de hecho, en la que uno aporta el capital, y la otra el trabajo (33). Hay que indicar, en este punto, que lo realmente repartido es exclusivamente la retribución por el servicio prestado, nunca la indemnización de daños y perjuicios, que en todo caso corresponde al armador. Sentado lo anterior, y por tanto, una vez deducida esa indemnización, un tercio de la cantidad restante corresponderá (artículo 7 de la Ley 60/62) al armador, y « en los dos tercios restantes participarán:

1. Los componentes de la dotación.
2. Las personas ajenas a la misma que cooperen con ella eficazmente.
3. Los salvadores de vidas humanas, aunque no pertenezcan al buque o a la nave auxiliares».

Es de significar que el reparto entre los componentes de la dotación debe hacerse teniendo en cuenta absolutamente a todos los tripulantes (aunque obviamente la participación real en las tareas de salvamento, y el riesgo corrido por todos ellos no sea el mismo), y en proporción a sus «respectivos sueldos bases» (artículo 7). En la práctica resulta tarea compleja llegar a un punto de acuerdo respecto a tales repartos, por lo que la labor decisora de los Tribunales Marítimos en este punto resulta fundamental.

Por último, la remuneración en los casos de remolque también se compone de dos partes diferenciadas, la indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el buque asistente (que proceden *mutatis mutandis* por los mismos hechos y circunstancias que antes vimos), y «el precio justo por el servicio prestado» (artículo 15), aunque en este caso su determinación resulta de mucha menor dificultad que en los auxilios o salvamentos,

(33) GONZALEZ LEBRERO, R.A., *ob. citada*, página 571.

puesto que se trata exclusivamente del precio que corresponda por un remolque de las características del que se ha prestado, a tenor de lo que perciban las compañías que se dediquen a tal actividad comercial. De todas maneras, el precio se fijará «tomando por base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes» (artículo 16), y se distribuirá atribuyendo dos tercios al armador del buque remolcador y un tercio a su dotación, aunque si «el servicio fuere prestado por buques dedicados a la industria del remolque, el importe del premio corresponderá íntegramente al armador» (artículo 17) (34).

III. LA ACTUACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA COMO CONSECUENCIA DE LAS ASISTENCIAS MARITIMAS.

Una vez examinada la materia sobre de las asistencias marítimas, procederemos en este epígrafe, como ya adelantamos, al estudio de la intervención que en relación con ellas lleva a cabo la Administración Pública, concretamente la del Estado. Para ello distinguiremos, por un lado todo lo referente a los órganos competentes, y por otro, lo que se refiere a los elementos objetivos, formales y procedimentales de la actuación administrativa.

1. ELEMENTOS SUBJETIVOS: LOS LLAMADOS TRIBUNALES MARÍTIMOS.

A. Definición, clases y naturaleza jurídica de estos órganos.

Con la denominación de Tribunales Marítimos nos referimos al conjunto de órganos administrativos especializados que bajo la dependencia y dentro de la estructura del Ministerio de Defensa, tienen atribuido el conocimiento y decisión de las controversias que puedan surgir entre propietarios o armadores de buques por la prestación de asistencias marítimas, de conformidad con la legislación reguladora de las mismas. Debe significarse que tal denominación no aparece utilizada ni en la Ley 60/1962 ni en el Reglamento aprobado por Decreto 984/1967, pues tales disposiciones se limitan a referirse a la Jurisdicción en materia de asistencias marítimas. Ni

(34) Actualmente es frecuente que en los convenios colectivos de las empresas navieras, los trabajadores renuncien a la parte que les pueda corresponder por los remolques que se presten.

siquiera en el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, aprobado por Decreto Ley de 10 de julio de 1925 (35), el conocimiento de estas materias se atribuía a tribunal alguno, pues la resolución de los expedientes de salvamentos y hallazgos en el mar (capítulo III) era competencia, bien del instructor (en caso de inexistencia de impugnación de sus acuerdos por las partes implicadas), bien de la Autoridad Jurisdiccional (en caso de tal impugnación, artículo 38), que lo era el Capitán General del Departamento Marítimo (36). Sin embargo, aunque no haya base legal alguna para tal denominación, en la práctica comúnmente es utilizada la expresión *Tribunales Marítimos*, para referirse al conjunto de estos órganos que examinamos (37).

Los órganos de esta Jurisdicción en materia de asistencias marítimas son actualmente y desde la entrada en vigor de la Ley 60/62, el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes, debiendo significarse que del mismo modo que no resulta fácil extraer conclusión alguna del origen de la expresión *Tribunales Marítimos*, tampoco se acierta a comprender la catalogación de este Tribunal como central, no existiendo otros periféricos, ya que en realidad es el único existente.

Se trata de órganos administrativos pertenecientes a la Administración General del Estado, estando integrados en la estructura del Ministerio de Defensa (38), concretamente en la Armada (39). Sin embargo, no debe demorarse por más tiempo el cumplimiento de lo que dispone el artículo 86.6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que prevé que las competencias sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas recaigan en el Ministerio de Fomento. Mientras tanto, la disposición transitoria décima de esta misma ley permite que dichas competencias sigan siendo ejercidas

(35) Este Título reguló esta materia con anterioridad a la Ley 60/62, y fue derogado por ésta.

(36) El Capitán General del Departamento era órgano de la Jurisdicción Militar de Marina, junto a los Consejos de Guerra. Las antiguas jurisdicciones militares de Tierra, Marina y Aire desconocían la expresión *Tribunal Militar*, que fue introducida por primera vez por la Ley Orgánica 4/1987, de competencia y organización de la Jurisdicción Militar.

(37) Aunque técnicamente sea incorrecta su aplicación a los Juzgados Marítimos.

(38) Las referencias que la Ley 60/62 y su Reglamento hacen al Ministerio de Marina deben entenderse hechas al Ministerio de Defensa de conformidad con los Decretos 1558/1977, de 4 de julio, y 2723/1977, de 2 de noviembre.

(39) Curiosamente, ni el Decreto 912/2002, de 6 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos, ni la Orden 22/1991, de 12 de marzo, que desarrolla la estructura del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza de la Armada (todavía en vigor a la espera del desarrollo del Decreto citado) citan estos órganos, claramente olvidados en la Orden mencionada.

por los órganos de la Armada, «de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre» (40).

Por tanto, a los mismos les resulta de aplicación las reglas contenidas en los artículos 11 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y las contenidas en los artículos 38 y siguientes de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, herederas todas ellas de las contenidas en su día en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración General del Estado de 26 de julio de 1957, y en la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, a las que se remiten repetidamente la Ley 60/62 y su reglamento de 1967.

La primera conclusión que se debe extraer es que tanto el Tribunal Marítimo como los Juzgados participan, a tenor de lo dispuesto en el artículo 2.2 de la Ley 6/1997, de la personalidad jurídica única del Estado. Por otro lado, ante la disyuntiva de si estamos en presencia de un solo órgano o si, por el contrario, cabe su consideración como órganos diferenciados, la solución viene dada por las diferentes competencias que, como luego veremos, asumen el Tribunal Marítimo por un lado, y los Juzgados por otro. Y también es determinante la posibilidad de que ambos puedan producir actos jurídicos. Debe por ello considerarse a uno y otros como unidades administrativas diferenciadas, estructuradas jerárquicamente (41), y capaces de actuar jurídicamente (producción de efectos jurídicos frente a terceros) de manera preceptiva (como se verá cuando se estudie el tipo de actividad que desarrollan (artículo 5.2 de la misma Ley).

Debe desecharse, por lo expuesto, cualquier intento de asimilar a los Tribunales Marítimos a la Jurisdicción, entendida en sentido estricto como poder del Estado de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, distinto y separado de los demás poderes existentes en el Estado de Derecho. La expresión *Jurisdicción* utilizada por la legislación de asistencias marítimas debe ser entendida simplemente como poder o autoridad que uno tiene (en este caso la Administración del Estado) para gobernar y poner en ejecución las leyes (también en este caso, las referentes a las asistencias que nos ocupan). Se trata de una jurisdicción administrativa especial, en el sentido que le dio

(40) La disposición final segunda 1.b. adelanta una posible reorganización de los Tribunales Marítimos, a fin de adaptarlos a la Ley de Puertos y Marina Mercante, con incluso posible cambio de denominación.

(41) En el ejercicio de su función los Juzgados Marítimos dependen del Presidente del Tribunal Marítimo Central (artículo 11.1 del Decreto 984/67), y éste depende del Jefe de Estado Mayor de la Armada. Ver también artículo 32 de la Ley.

Sosa Wagner (42). Y si es cierto que en un pasado ya remoto la decisión en estas materias se encomendaba a órganos de la antigua Jurisdicción Militar de Marina (en una época en la que tal Jurisdicción asumía funciones y presentaba caracteres propios tanto del poder ejecutivo como del judicial), de donde es posible que se haya mantenido el empleo de la voz *jurisdicción* en la Ley 60/62, ello resulta hoy irrelevante por cuanto tal término puede seguir empleándose con propiedad, si se le da su verdadero alcance y significado, que en este caso es el amplio y nada estricto al que hemos hecho mención más arriba.

El carácter administrativo de los órganos mencionados es cuestión hoy pacífica, al estar reconocido tanto por la jurisprudencia (43) como por la doctrina más reciente (44), siendo, por lo demás, órganos creados por la propia Administración General del Estado (pues de ella parte la voluntad de su creación, aunque la materialidad de la misma se haya efectuado por ley, precisamente la Ley 60/62), colegiado y central el Tribunal Militar Central y unipersonales y periféricos los Juzgados Marítimos, externos (pues tienen la posibilidad de originar relaciones inter-subjetivas en nombre del Estado, como es paradigmáticamente la relación procesal que surge por la interposición del recurso contencioso administrativo contra la decisión del Tribunal), y con competencia específica, por la limitada, reducida o acotada parcela de la Administración sobre la que actúan: de ahí su carácter de órganos especializados, como antes apuntábamos (45).

(42) SOSA WAGNER, F., *Jurisdicciones administrativas especiales*, Instituto García Oviedo, Sevilla, 1977.

(43) El Tribunal Supremo ha precisado reiteradamente tal carácter: «La Ley 60/1962, de 24 de diciembre constituye un singular ordenamiento por virtud del cual una materia de naturaleza privada por afectar a cuestiones meramente 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 sin duda por consecuencia de las especiales circunstancias y riesgos que lleva consigo la navegación ...» STS de 18 de octubre de 1991. En el mismo sentido, la del TSJ Madrid de 3 de septiembre de 1997.

(44) En este sentido se manifiestan Ruiz Soroa, Zabaleta Sarasúa y González Lebrero. El primero de ellos manifiesta que «la Ley de 1962 encomienda el conocimiento de las reclamaciones derivadas de asistencias marítimas a la Administración ... Para ello se crea dentro del Ministerio de Marina (hoy Ministerio de Defensa) un órgano específico, el Tribunal Militar Central ...». *Ob. citada*, página 161.

(45) Este carácter especializado viene reconocido en la misma exposición de motivos de la Ley 60/62: «Se conserva el sistema tradicional ... de atribuir la competencia en estas materias a la *Jurisdicción de Marina*, sistema avalado por razones de índole práctica, ya que permite disponer de órganos especializados en la técnica náutica ...».

B. Competencias. Composición. Sede.

El concepto de competencia ha sido objeto de gran atención por la doctrina, pues resulta indisolublemente unido al de órgano. En efecto, la competencia es el conjunto de potestades y facultades que el órgano tiene atribuidos por ley para el mejor cumplimiento del fin público que la Administración de la que forma parte tiene encomendado, de tal manera que no sólo es que pueda ejercer esas potestades y facultades, sino que está obligado a ello por mandato normativo (46). Resulta fundamental advertir que el poder que tiene concedido la Administración para la satisfacción de los intereses generales que le son encomendados se distribuye entre los diferentes órganos, de tal manera que el resultado es que a cada uno se le otorga un ámbito específico de actuación. Pues bien, eso es la competencia, la parcela de poder jurídico que por ley se concede a un órgano para que actúe, o si se quiere emplear una expresión organicista, para que funcione (47). Conforme a lo dicho, la competencia tanto al Tribunal Marítimo como a los Juzgados les viene concedida en orden a resolver las controversias que se planteen entre los propietarios y armadores de los buques que se hayan visto involucrados en una asistencia marítima, ya auxilio o salvamento, ya remolque, como parcela concreta de la actuación administrativa. Por eso afirmábamos más arriba que se trata de órganos especializados.

Pues bien, no existe ni en la Ley 60/62 ni en el reglamento de 1967 un listado de competencias de estos órganos. Sin embargo, tras el análisis de los diferentes artículos de dichas disposiciones, podemos afirmar que las del Tribunal Marítimo Central fundamentalmente son las siguientes:

a) Dictar todo tipo de resoluciones y acuerdos en orden a la resolución de los expedientes de auxilio o salvamento y de remolque (artículo 31 de la Ley y 6 del Reglamento).

b) Suspender la ejecución de los acuerdos adoptados por los Juzgados Marítimos cuando la misma pueda acarrear perjuicios de difícil o imposible reparación.

(46) «La competencia viene definida como conjunto de facultades, de poderes, de atribuciones que corresponden a un determinado órgano en relación con los demás». GARCIA-TREVIJANO FOS, J.A., *Principios jurídicos de la Organización administrativa*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1957, página 186.

(47) Opina González Pérez que resulta consustancial al concepto de competencia la facultad de producir actos jurídicos, pero a nuestro modo de ver tal planteamiento debe predicarse más bien del órgano. GONZALEZ PEREZ, J., en *Comentarios a la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común*, segunda edición, en colaboración con González Navarro, F. Civitas Ediciones, S.L., Madrid, 1999, páginas 655 y siguientes.

c) Dirimir las cuestiones de competencia que se susciten entre diferentes Juzgados Marítimos (artículo 12 del reglamento).

d) Plantear y sostener las cuestiones de competencia con otros órganos del Ministerio de Defensa, y posiblemente los conflictos de jurisdicción y de atribuciones con otras jurisdicciones y órganos de la propia Administración del Estado (artículo 34 de la Ley y 3 del Reglamento).

e) Determinar el personal auxiliar y subalterno necesario para su adecuado funcionamiento, efectuando las oportunas propuestas al Ministro de Defensa (artículo 10 del Reglamento).

Por lo que respecta a los Juzgados Marítimos, cabe destacar las siguientes:

a) Dar inicio e instruir los expedientes de auxilio o salvamento y de remolque tan pronto reciba de la Autoridad de Marina los partes o informaciones correspondientes, dando cuenta de ello al Tribunal.

b) Promover cuestiones de competencia con otros Juzgados, solicitando del Tribunal la resolución de las mismas.

c) Acordar las medidas pertinentes en orden a la adecuada clarificación de lo ocurrido, pudiendo calificar provisionalmente los hechos.

d) Solicitar de otros jueces marítimos, mediante exhorto, la realización de las diligencias que no puedan practicarse en su propia demarcación jurisdiccional.

e) Atender a la conservación de las cosas, disponiendo su depósito o, caso de cosas perecederas, promoviendo su venta.

f) Decretar embargos a fin de garantizar los derechos de las partes, procediendo en su caso contra los bienes embargados.

g) Designar peritos u otros técnicos en el procedimiento, a propuesta o no de las partes.

h) Llevar a cabo funciones de conciliación y aún de mediación entre las partes, al objeto de facilitar un acuerdo entre ellas.

i) Ejecutar los acuerdos alcanzados, así como las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo Central.

Por lo demás, el Tribunal Marítimo Central, que tiene su sede en Madrid y extiende su jurisdicción a todo el territorio nacional (48), está constituido por un Presidente, cuatro Vocales y un Secretario (artículo 33 de la Ley 60/62), el primero de ellos designado por Decreto del Consejo de Ministros, y los restantes, por el Ministro de Defensa. Es de resaltar que

(48) Artículo 34 de la Ley 60/62.

todos ellos son militares (49) a excepción de uno de los Vocales, que es un funcionario del Ministerio de Fomento (50). El Reglamento (artículo 7) regula profusamente las atribuciones del Presidente, Vocales y Secretario, como órganos colegiados ministeriales que son (artículo 39 de la LOFAGE), siendo de aplicación supletoria los preceptos de la Ley 30/1992, de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común, y de la propia LOFAGE que regulan los órganos colegiados (artículos 22 y siguientes y 38 y siguientes, respectivamente).

Los Juzgados Marítimos, que son órganos unipersonales, pueden ser permanentes o especiales. Los primeros, que según el artículo 32 de la Ley debían existir en «en las capitales de los Departamentos Marítimos Navales (51) y puertos principales», hoy radican en las ciudades portuarias mencionadas en la Orden del antiguo Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo (52), teniendo repartido, a efectos competenciales, la totalidad del litoral, que como es sabido está dividido en provincias marítimas. Estos Juzgados están desempeñados por personal perteneciente al Cuerpo Jurídico Militar de las Fuerzas Armadas, que son quienes ostentan la titularidad del órgano, y dependen, según se dijo, del Tribunal Marítimo Central (53). Con independencia de estos Juzgados, el Ministro de Defensa «podrá nombrar un Juez Marítimo Especial para la instrucción de aquellos expedientes que por sus circunstancias lo requieran» (54), especificándose únicamente como tal circunstancia en la normativa estudiada, el que en la asistencia intervenga un buque nacional de guerra o afecto a un servicio público (55). De todas maneras queda a la libre discreción de la citada Autoridad la creación de estos Juzgados especiales, que por el contrario a los permanentes, tienen naturaleza esencialmente temporal o transitoria, pues su existencia está vinculada a la tramitación

(49) El Presidente ha de ser Almirante del Cuerpo General de la Armada, y el resto pertenecerán a dicho Cuerpo General o al Cuerpo Jurídico Militar de las Fuerzas Armadas, en el que quedó integrado el Cuerpo Jurídico de la Armada por Ley 6/1988, de 5 de abril.

(50) Perteneciente a la Dirección General de la Marina Mercante.

(51) Los citados Departamentos no existen hoy día y desde hace años, habiendo sido sustituidos por las Zonas Marítimas, creadas por la Ley 9/1970, de 4 de julio, Orgánica de la Armada. A su vez las mismas han desaparecido por aplicación de la disposición final primera del Decreto 912/2002, de 6 de septiembre, que impide «el establecimiento de una organización militar del territorio nacional». Véase la Orden de Defensa 3537/2003, de 10 de diciembre, que ha culminado este proceso.

(52) Son once, con sede en Barcelona, Cartagena, Málaga, Cádiz, Vigo, El Ferrol, Las Palmas, Valencia, Palma de Mallorca, Bilbao y Huelva. Sin embargo, hoy día en realidad sólo funcionan los radicados en Cartagena, Cádiz, Ferrol y Las Palmas.

(53) Artículos 32 de la Ley y 11.1 del Reglamento.

(54) Artículo 32 de la Ley, y en el mismo sentido, artículo 18 del Reglamento.

(55) Artículo 37 del Reglamento.

del expediente encomendado (56). Debe, por último, añadirse que la creación de estos Juzgados especiales debe llevarse a cabo por Orden del propio Ministerio de Defensa, a tenor de lo preceptuado en el artículo 10.2 LOFAGE (57).

Los Juzgados deben contar, por lo demás, con el personal auxiliar necesario, entre el que deberá figurar un secretario de expedientes (artículo 19 del Reglamento), cargo que no resulta preceptivo que sea desempeñado por personal jurídico militar.

Nada se dispone en la regulación objeto de estudio sobre las causas de abstención y recusación de los miembros del Tribunal Marítimo Central y de los Jueces Marítimos, por lo que habrá que acudir a los artículos 28 y 29 de la Ley 30/92, que con carácter general obligan a abstenerse de intervenir en el procedimiento a aquellas autoridades y personal al servicio de las Administraciones en quienes se dé alguna de las circunstancias que especifica el primero de los artículos citados, pudiendo ser dichas autoridades y personal objeto de recusación por las partes interesadas caso de que no decidan *de motu proprio* su abstención.

2. ELEMENTOS OBJETIVOS.

Debe aquí traerse a colación todo lo dicho sobre las asistencias marítimas en el epígrafe segundo de los de este trabajo, pues la resolución emanada del Tribunal Marítimo Central debe versar obligatoriamente sobre ellas. Sin embargo hemos preferido adelantar su contenido a un epígrafe antecedente, pues por fuerza debía hacerse un planteamiento previo de la materia objeto de estudio, que facilitara la precisión de los conceptos manejados y proporcionara su alcance jurídico-marítimo. Pero debe ahora añadirse que el objeto del acto administrativo en que consiste aquella resolución está representado concretamente por la desavenencia existente entre las partes intervinientes en una asistencia marítima, en relación con la calificación que procede de la misma, con la remuneración a que tiene derecho el buque que la presta, o con el reparto que de esa remuneración procede hacer entre quienes tienen derecho a ella.

(56) Incluso cabe razonablemente pensar que estos Juzgados subsistirán mientras lleven a cabo la ejecución de las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo.

(57) Y del mismo modo, la creación de nuevos Juzgados permanentes, o la supresión de alguno de los existentes.

3. ELEMENTOS FORMALES. EL PROCEDIMIENTO.

A. *La intervención de los Tribunales Marítimos: el expediente de auxilio o salvamento y el de remolque.*

La actuación de los llamados Tribunales Marítimos se encuentra prevista en los artículos 35 a 46 de la Ley 60/1962, y sobre todo, en los artículos 20 a 57 del reglamento. En ellos se regula el procedimiento que se lleva a cabo ante dichos Tribunales, que puede ser catalogado como un procedimiento administrativo especial, al que supletoriamente, en defecto de la regulación contenida en los preceptos mencionados, han de ser aplicados los artículos de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, reguladores del procedimiento administrativo común. En efecto, las remisiones de la Ley y reglamento mencionados a la Ley de Procedimiento Administrativo de 1958 son continuas (58), y obviamente tales remisiones han de entenderse hechas a la citada Ley 30/92, que es la actualmente en vigor en esta materia.

La naturaleza especial del procedimiento administrativo establecido en las normas reguladoras del salvamento marítimo ya fue reconocida por la Disposición Final 2ª del Decreto 1408/66, de 2 de junio, que lo declaró en vigor, junto a otros, siguiendo en ello el camino marcado por el Decreto de 10 de octubre de 1958 de declarar vigentes determinados procedimientos especiales, aunque obviamente el primero de los Decretos mencionados lo hizo en el ámbito propio de los Departamentos Militares entonces existentes.

Por lo demás, el procedimiento que ahora vamos a estudiar no es sino el modo de producción de un acto administrativo (59) específico y concreto, como es la resolución del Tribunal Marítimo Central, encargado de poner fin a dicho procedimiento. Y además de ser un procedimiento especial, es de carácter declarativo, ordinario (pues en ningún caso está pre-

(58) Sirva de ejemplo el artículo 1 del Decreto 984/1967, que otorga carácter administrativo a estos expedientes, «y en consecuencia en lo que no esté previsto por aquélla (se refiere a la regulación de la Ley 60/62 y su reglamento), se regirán por la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, adaptada a los Departamentos Militares por Decreto número 1408/1966, de 2 de junio». Si bien este Decreto se encuentra actualmente derogado, véase la Instrucción número 167/1999, de 24 de junio, del Subsecretario de Defensa, sobre tramitación de procedimientos administrativos en el ámbito del Ministerio de Defensa.

(59) Esta es la sencilla pero clarificadora definición de procedimiento administrativo que sostienen desde hace años E. García de Enterría y T.R. Fernández. *Curso de Derecho Administrativo*, Vol. II. Editorial Civitas, S.A. Madrid, 1977, página 362.

vista la declaración de urgencia del mismo), y de matiz arbitral, lo que lo asemeja en gran medida al procedimiento judicial, y da lugar a importantes peculiaridades, como a continuación vamos a tener ocasión de comprobar (60).

a) La fase de instrucción.

Se desarrolla en el Juzgado Marítimo, y su finalidad es, como indica el artículo 78.1 de la Ley 30/1992, la de determinación, conocimiento y comprobación de aquellas circunstancias de hecho que permitan posteriormente al Tribunal Central adoptar una decisión. Así se recoge en el artículo 37 de la Ley, según el cual el Juzgado Marítimo «tramitará el expediente dirigiendo las actuaciones a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de la remuneración, conservación de las cosas y garantía de los derechos de las partes». El orden de prelación para la instrucción de los expedientes será con carácter general el de antigüedad de entrada en el Juzgado, según indica en artículo 14 del reglamento.

— El inicio. La Autoridad de Marina y la Autoridad Jurisdiccional.

Los Capitanes o Patrones de los buques que hayan intervenido en auxilios, salvamentos o remolques vienen obligados a dar cuenta por escrito de tales hechos a la «Autoridad local de Marina» (61), la cual en estos casos (o en los de conocimiento por cualquier otro medio de que la asistencia se ha prestado) se dirigirá al Juzgado Marítimo competente, a través de la «Autoridad Jurisdiccional» (62) (63). Se trata en todo caso de una iniciación de oficio, de tal manera que tan pronto obren en poder del Juzgado los datos mínimos necesarios, éste acordará iniciar la instrucción del ope-

(60) González Navarro otorga al procedimiento que analizamos la consideración de procedimiento triangular, en el que «la Administración aparece decidiendo en un conflicto entre particulares, de manera que carece en absoluto de la condición de parte, pues es totalmente ajena a la relación jurídica discutida». GONZÁLEZ NAVARRO, F., en *Comentarios a la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común*, segunda edición, tomo I, Editorial Civitas, Madrid, 1999, página 71.

(61) Artículo 35 de la Ley. Esta Autoridad de Marina era en la época en que fue dictada la Ley, el Comandante Militar de Marina del puerto de arribada de los buques intervinientes, y hoy lo es la Capitanía Marítima a que se refiere el artículo 88 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

(62) Por tal hay que entender al Almirante Jefe de la Zona Marítima correspondiente. De todas maneras, una vez desaparecida la organización territorial de los Ejércitos, cabe entender que esa Autoridad Jurisdiccional es hoy el Almirante Jefe de Acción Marítima.

(63) El reglamento da en sus artículos 20 y 21 reglas especiales en caso de intervención de aeronaves en la asistencia, y cuando el puerto de arribada sea extranjero.

tuno expediente, dando cuenta de ello al Tribunal Marítimo Central, y ordenando publicar edictos en el BOE y en un periódico de la provincia, en los que se dará cuenta de la iniciación del procedimiento y citará a los interesados en el mismo para que en el plazo de treinta días se personen en el expediente aportando los justificantes de los derechos que ostenten.

Resulta fundamental acreditar en el expediente el grado de peligro corrido por las embarcaciones que han intervenido en la asistencia, por lo que el Juez solicitará certificaciones sobre el tiempo reinante desde que se inició el servicio hasta su terminación. Por lo demás, queda a la libre determinación del Juez solicitar y aportar al expediente cuantos datos tiendan a la comprobación de lo ocurrido, y sus consecuencias. También, según los casos, ordenará la realización de un inventario del cargamento y pertrechos y demás efectos existentes a bordo, y proveerá a la conservación de las cosas objeto de la asistencia, pudiendo acordar su depósito en instalaciones de la Autoridad de Marina o en otros lugares apropiados a tal fin.

Caso de que ningún interesado comparezca, el Juez elevará consulta al Tribunal Marítimo para la adopción de la determinación que estime pertinente. Si no comparecen todas las partes interesadas, el procedimiento continuará con las personadas (64), y en todo caso al comparecer en el expediente los interesados deberán aportar los documentos en que fundamenten sus derechos, en ese momento o en el plazo máximo de treinta días, pues después no se admitirán nuevas aportaciones sobre tales extremos.

Importante es destacar, primeramente, que en esta primera fase el Juez puede decretar el embargo de la nave asistida con sus pertrechos y respetos, a fin de garantizar los derechos de las partes (65), y en segundo lugar, que se procederá a la tasación de lo salvado, para lo que será determinante el acuerdo de las partes comparecidas, y en su defecto, el valor que a los efectos salvados se otorgue mediante peritación (66). Por último, el Juez ordenará redactar la llamada cuenta general de gastos, en la que tendrán

(64) Los interesados pueden comparecer personalmente o bien conferir su representación a terceras personas. Las personas jurídicas estarán representadas por sus representantes legales. Dice el artículo 36.2 del reglamento que la defensa de los derechos, caso de no ejercerla personalmente los interesados, deberá hacerse valer por medio de abogado en ejercicio, con lo cual se está dando a entender que normalmente interesará que la representación la lleve también a cabo un letrado; con ello se evita, pues, la intervención de procurador.

(65) Este embargo puede eludirse prestando fianza.

(66) Tales peritaciones se llevan a cabo normalmente por las Oficinas de Inspección de Buques de las Capitanías Marítimas.

cabida los que se hayan producido, perjuicios sufridos y daños ocasionados con motivo de la asistencia. Redactada dicha cuenta, quedará terminado el período de instrucción.

— Alegaciones y pruebas.

A continuación el Juez dará vista del expediente a los interesados que hayan comparecido, por el plazo de quince días, a fin de que formulen cuantas alegaciones tengan por conveniente y propongan pruebas, cuya pertinencia será declarada por el Juez. No especifica la Ley ni el reglamento si ese plazo es común para proponer y practicar la prueba, aunque así parecen darlo a entender, siendo de destacar que ciertamente el plazo se encuentra entre los límites marcados por el artículo 80 de la Ley 30/92. De todas maneras, nada impide que el Juez decida una ampliación del indicado plazo hasta los treinta días, o incluso la apertura de un período de práctica después del de quince días para alegaciones y proposición de prueba, con base en el artículo 80.2 citado.

— Conclusiones. Terminación convencional.

Practicada la prueba, el Juez convocará a los interesados a una reunión, en la que, bajo su presidencia, tratará de que lleguen a un acuerdo. Se trata de un auténtico trámite de audiencia, con la particularidad de que el mismo no se lleva a cabo por escrito, sino oralmente, a presencia del titular del Juzgado. En dicha reunión los interesados harán una valoración de lo instruido, así como del resultado de la prueba practicada, y fijarán sus pretensiones y valorarán las de las otras partes. Sin perjuicio del carácter oral de este trámite, nada obsta a que las partes puedan presentar su informe por escrito, a fin de que se acompañe al acta de la reunión.

Oídas las partes, el Juez lleva a cabo una labor ciertamente peculiar, como es la de avenir a las partes, procurando que se produzca el acuerdo sobre los puntos en que exista conflicto de intereses, que obviamente serán los que hagan referencia a la remuneración, tanto en su parcela de indemnización, como en la del retribución o premio por la asistencia. Nada se indica en la legislación comentada acerca de la naturaleza de esta intervención del Juez, pues el artículo 42 del reglamento únicamente indica que el mismo «procurará aunar las posibles diferencias». Pero creemos que el Juez puede, no ya sólo favorecer una negociación entre ellas, sino también conciliarlas (aproximando puntos de vista y limando asperezas), e incluso mediando entre ellas (ofreciendo una solución que pueda ser aceptada por

las partes). Técnicamente lo que no cabe es que el Juez arbitre el asunto debatido (67), pues en ello consiste precisamente la tarea de Tribunal Marítimo, como veremos más adelante. Por eso hablamos de terminación convencional, que en el presente caso no implica propiamente la adopción de un acuerdo, pacto o convenio en el que la Administración participe como tal parte, en el sentido que se recoge en el artículo 88 de la Ley 30/92, sino que se trata de un acuerdo exclusivamente entre los interesados, tutelado por el Juzgado Marítimo, pero que, primeramente, satisface el interés público que persigue y tiene encomendada la Jurisdicción Marítima, y en segundo lugar, puede ser considerado como finalizador del procedimiento, en el auténtico sentido que le concede el indicado artículo 88.2 de la Ley 30/1992, pues no se olvide que en tales casos el Juez no está obligado por ley a remitir el acuerdo al Tribunal, sino que directamente puede proceder a la ejecución de lo acordado.

De cuantas incidencias y conclusiones resulten de la reunión, se levantará acta, necesaria a efectos de que quede constancia de las alegaciones finales de las partes y sus posiciones, y que aproxima, junto a las peculiaridades vistas, este procedimiento administrativo a los de naturaleza judicial.

Nada se indica en la Ley ni en el reglamento de la obligación del Juez de elaborar una propuesta de resolución, en caso de no haberse logrado el acuerdo entre las partes. Ciertamente la misma casa mal con la apariencia judicial comentada, pero sin duda su elaboración es preceptiva en todo procedimiento administrativo, y éste lo es. Desde luego, las sensaciones y puntos de vista que el instructor posea como consecuencia de la inmediatez y cercanía con las que ha seguido el procedimiento, serán útiles a la hora de la decisión final.

b) Terminación normal: la decisión del Tribunal Marítimo Central. Plazo de duración del procedimiento.

En caso de falta de acuerdo entre los interesados en el procedimiento, el Juez debe remitir el expediente, junto con el acta de la reunión a que se ha hecho mención, las alegaciones de las partes y la propuesta de resolución, al Tribunal Marítimo. Este podrá devolver el expediente al Juzgado, si considera que la tramitación debe ser completada o subsanada con la práctica de alguna diligencia importante. En caso contrario, el Presidente fijará la fecha de la sesión (68), con remisión de los documentos antedi-

(67) Ni siquiera de manera voluntaria.

(68) Según Parada Vázquez, la convocatoria es el primer documento que elabora el órgano colegiado; el segundo es el acta. PARADA VAZQUEZ, R., en *Derecho Administrativo*, vol. II, Marcial Pons, Madrid, 2002, página 32.

chos a los vocales, que a partir de ese momento deberán proceder al estudio del mismo en los distintos aspectos, técnico-naval, técnico-aeronáutico y jurídico (69). Por lo demás, resultan de aplicación, según se dijo, las normas de actuación de los órganos colegiados establecidas en la Ley 30/1992, sin que exista especialidad alguna reseñable.

La decisión del Tribunal adoptará la forma de resolución (artículo 6 del reglamento), y la misma pone fin al procedimiento especial que se estudia, debiendo decidir todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del expediente. Concretamente, el Tribunal calificará la asistencia como auxilio, salvamento o remolque, y fijará el importe de la remuneración, estableciendo el reparto según los conceptos que la integran, reduciéndola en los supuestos de que los salvadores hayan prolongado o hecho necesario el socorro por su culpa, e indicando la participación que corresponda a las personas ajenas a la tripulación y a los salvadores de vidas humanas, en su caso. Obviamente la resolución deberá ser motivada, al ser un acto que resuelve un procedimiento arbitral (artículo 54.1 b) de la Ley 30/1992).

Una vez dictada la resolución, el expediente volverá a su instructor para notificación de la misma, que deberá llevarse a cabo dentro del plazo de diez días a contar de la recepción del expediente en el Juzgado. Si no es recurrida, la resolución será publicada en el Boletín Oficial de Defensa, y tanto en caso de ser recurrida como no, la ejecución de la misma corresponde igualmente al Juzgado Marítimo, al que se conceden amplias facultadas en este período en orden al abono de las cantidades que procedan, tales como acordar embargos, proceder en vía de apremio, y levantar finalmente las prohibiciones de venta o gravámenes de los buques o aeronaves de que se trate.

Según se desprende del artículo 50 del reglamento, el plazo de tramitación del expediente es el de seis meses, debiendo en el mismo estar dictada y notificada la resolución, estando prevista la ampliación del citado plazo en caso de circunstancias atendibles, según valoración del Tribunal Marítimo, que a partir de la superación del mismo, deberá tener noticia mensual del estado de tramitación (70). Si en el plazo indicado de seis meses (o en el que resulte de la ampliación) no ha sido dictada la resolu-

(69) Claramente es posible la distribución de asuntos conforme a las normas o criterios que haya fijado con carácter dispositivo el propio Tribunal.

(70) Son de aplicación los preceptos contenidos en los artículos 42 y 44 de la Ley 30/1992. Cabe tanto la suspensión del procedimiento como la ampliación del plazo, según se ha visto. En este caso, el correspondiente acuerdo del Tribunal deberá ser motivado.

ción, ello no exime al Tribunal de pronunciarse sobre el extremo debatido, y respecto a si cabe entender producido algún efecto como consecuencia de la falta de resolución, el mismo debe ser el general previsto en el artículo 44.1 de la Ley 30/1992 en los procedimientos iniciados de oficio, esto es, el entender desestimadas las pretensiones de las partes comparecidas, en virtud del silencio positivo.

B. Ejecutoriedad de la decisión del Tribunal.

Según los artículos 46 y 48 del Decreto 984/1967, la resolución del Tribunal Marítimo Central es inmediatamente ejecutiva, de tal manera que el recurso de alzada interpuesto contra ella no suspende su ejecución, pues en tal caso de recurso, el Juez «elevará el expediente con el recurso o recursos al *Ministro de Marina*, previa deducción de testimonio de la resolución recurrida para proceder el Instructor a la ejecución de la misma». Sin embargo, podrá suspenderse de oficio o a instancia de parte la ejecución, en caso de que la misma pudiera acarrear perjuicios de difícil o imposible reparación, aunque en tal caso «el Tribunal podrá exigir caución suficiente para garantizar los derechos de las partes». Dicha regulación ha de entenderse vigente, pues no contradice la prevista en los artículos 94 y 111 de la Ley 30/1992, si acaso pudiera añadirse que la suspensión también procederá cuando la impugnación se fundamente en alguna de las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el artículo 62.1 de la Ley citada.

Estas mismas previsiones son aplicables en caso de recursos interpuestos contra los acuerdos del Juzgado Marítimo en la fase de instrucción, esto es, los adoptados aprobando el acuerdo de las partes, acordando la práctica de pruebas, designando peritos, acordando embargos, etc.

IV. CARÁCTER DE LA INTERVENCION: TIPO DE ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA.

No resulta ciertamente difícil, tras lo expuesto, calificar la actividad llevada a cabo por la Jurisdicción especial que analizamos, de entre las que se atribuyen tradicionalmente a la Administración. En efecto, nos hallamos ante una actividad administrativa arbitral, que exige, en opinión de Parada Vázquez, como presupuesto necesario la existencia de un conflicto en el que se enfrentan dos o más sujetos (el armador o propie-

tario del buque asistido, y el armador (o armadores) y la dotación (o dotaciones) del buque asistente (o asistentes) con pretensiones opuestas e inconciliables (la calificación de la asistencia y la determinación y distribución de la remuneración), conflicto cuya resolución la Ley atribuye a la Administración de forma obligatoria y vinculante para ambos contendientes (71).

Con carácter general surge, en primer término, la disyuntiva de si tal sector de la actuación de la Administración tiene sustantividad propia o por el contrario debe ser incardinada dentro de la llamada desde antiguo actividad de limitación (o policía), ya que ciertamente es una labor de intervención la que lleva a cabo la Administración en estos casos. Es verdad que, aun siendo una actuación que hunde sus raíces en los orígenes del concepto mismo de Administración, no es frecuente ver a la actividad arbitral de la Administración entre los restantes sectores de actividad de la misma, en plano de igualdad con ellos. Las actividades de limitación, fomento y servicio público han sido analizadas y consideradas repetidamente por los autores como los tradicionales campos de actuación administrativa, con tan gran amplitud que todas las manifestaciones de esa actuación podían tener cabida en uno de ellos. Sin embargo es evidente que la Administración ensancha cada vez más las parcelas de actuación, y sobre todo, modaliza su actividad de tal manera que sólo forzando los límites de aquellos tradicionales campos de actuación administrativa, es posible dar entrada en ellos a las nuevas formas de actuar. Ello ha llevado a la doctrina más reciente a ampliar la clasificación de las actividades administrativas, introduciendo en nuevos tipos a las actuaciones que han emergido recientemente y que no admiten una fácil subsunción en los tipos tradicionales, y a aquellas otras que habiendo estado incardinadas en éstos, gozan de suficientes características propias como para individualizarse o tener sustantividad diferenciada (72). Tal ocurre con la actividad arbitral hoy

(71) PARADA VAZQUEZ, R., *Derecho Administrativo, ob. citada*, vol. I, página 544.

(72) Así, recientemente Bermejo Vera distingue entre los modos tradicionales de actuación de las Administraciones Públicas, entre los que cita la actividad de limitación, la actividad de fomento, la actividad prestacional o de servicio público y la actividad económica directa, y los modos de actuación específicos (a los que denomina potestades), entre los que menciona la potestad sancionadora, la potestad tributaria y financiera, la potestad de programación y planificación, la potestad expropiatoria, las potestades arbitrales, y las potestades de inspección, supervisión o investigación. *Derecho Administrativo, parte especial*, obra en coordinación. Director, José Bermejo Vera, Civitas, Madrid, 1999, páginas 47 y siguientes.

día, en la que sus perfiles cambiantes exigen un estudio individualizado y propio (73).

Decíamos que el acceso a esta jurisdicción de la controversia mantenida entre aquellos sujetos citados, era y es obligatoria, y la resolución dictada es vinculante.

Respecto a la primera cuestión, la Ley 30/92 no deja resquicio: los Capitanes de los buques intervinientes deben dar parte a la Autoridad de Marina de los hechos ocurridos, lo que pone en marcha el mecanismo arbitral. No se trata, por tanto, de que los sujetos interesados quieran voluntariamente someterse al arbitraje de la Administración, y mucho menos, que decidan acudir a la Administración para que ella dirima sus diferencias conforme a un arbitraje de derecho privado (74). Ello plantea el problema de la constitucionalidad de tal tipo de arbitraje, pues como es sabido, la posibilidad de que los interesados se vean abocados obligatoriamente a un arbitraje en que el árbitro sea la Administración sufrió un importante recorte después de la sentencia del Tribunal Constitucional de 8 de abril de 1981 (75). Sin embargo, la clave radica en la posibilidad de que los pronunciamientos de la Administración puedan ser posteriormente revisados ante los jueces y tribunales, aunque no sean los civiles, pues no se olvide que la jurisdicción contencioso administrativa es hoy tan ordinaria como la civil (76). Y esta posibilidad está salvada, desde el momento en que las resoluciones del Tribunal Marítimo Central son susceptibles, una vez agotada la vía administrativa, de recurso contencioso, como más adelante veremos. Pero, dicho lo anterior, todavía hay que añadir otra consideración fundamental. La actividad arbitral estará justificada, y la intromisión que indudablemente supone en otras funciones constitucionales (las correspondientes

(73) Piénsese que si bien han desaparecido algunos supuestos de actividades arbitrales, como el Tribunal Arbitral del Ahorro (creado por el Real Decreto Ley de 2 de noviembre de 1929), el Tribunal Arbitral de Seguros (creado por la Ley de 17 de mayo de 1940), o los mismos Comités Paritarios, creados en 1926 (y que fueron, junto a los Tribunales Industriales, el antecedente del actual orden social de la jurisdicción), hoy surgen con fuerza nuevos modelos arbitrales en el seno de las Administraciones, muchos de los cuales aparecen integrados por representaciones de quienes ven sometidos a ellos sus conflictos.

(74) Que estaría sometido a la Ley 36/1988, de 5 de diciembre, de arbitraje de derecho privado, y conforme a la cual la controversia sería resuelta conforme al derecho privado, no al derecho administrativo, y con posible acceso a la jurisdicción civil, nunca a la contencioso administrativa.

(75) Esta sentencia declaró inconstitucional los laudos de obligado cumplimiento dictados por la autoridad laboral, previstos en el Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, en materia de conflictos colectivos.

(76) Explicaba Almagro Nosete que lo que la unidad de jurisdicción postula en los tiempos modernos no es tanto que la jurisdicción ordinaria, cuyo núcleo tradicional ha venido constituido por la jurisdicción civil y la jurisdicción penal, absorba a las demás, sino que no haya una sola manifestación jurisdiccional que no goce de las garantías de la ordinaria.

a la jurisdicción civil, pues asunto privado es el pleito entre las partes de una asistencia marítima) deberá pasar a segundo plano, si existe un interés general que aconseje que esta jurisdicción especial conozca de estos asuntos. Y en este punto resulta esclarecedor acudir a la exposición de motivos de la Ley 60/1962, que a la hora de atribuir la competencia en estas materias a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos, considera que tal «sistema (está) avalado por razones de índole práctica, ya que permite disponer de órganos especializados en la técnica náutica, indispensables para apreciar las circunstancias de hecho que concurren en cada caso, y, al mismo tiempo, de un procedimiento rápido y gratuito que facilite a la modesta gente de la mar, que presta la asistencia, el resarcimiento de los gastos realizados y el cobro de los premios, sin necesidad de acudir a litigios largos y costosos para el reconocimiento de sus derechos, estimulándose así los salvamentos en beneficio de la economía nacional». Por tanto, dos son esos intereses generales, por un lado el estímulo de las asistencias, ya que suponen un beneficio claro para la economía nacional (77), y por otro, la ayuda que con tal arbitraje se presta a «la modesta gente de la mar», que ve así satisfechos sus derechos sin tener que acudir a los tribunales de justicia, normalmente cargados de trabajo y de acceso costoso (78). Por otro lado, y en relación con el carácter obligatorio de este arbitraje, que examinamos, téngase en cuenta que en una muy importante medida la consecución de estos intereses generales quedaría al albur si el mismo fuese voluntario, pues normalmente los grandes armadores y navieros obstaculizarían la intervención del Tribunal Marítimo a fin de hacer valer sus intereses, por lo que existen motivos para mantener tal carácter (79).

(77) Que se representa en la conservación de buques y mercancías, por no hablar de las vidas humanas.

(78) Es muy ilustrativo acudir a las resoluciones del Tribunal Marítimo Central para comprobar que en un porcentaje altísimo de casos las resoluciones del mismo versan sobre asistencias prestadas por pesqueros, a otros pesqueros o a buques diversos. La razón es bien sencilla: además de la gran cantidad de tales buques, la inmensa mayoría de ellos no tienen suscritos contratos de salvamento con las empresas que se dedican profesionalmente al mismo, dada la carestía de estos servicios.

(79) Por todo ello compartimos la opinión de GUERRA PALACIOS de que constituiría un grave error suprimir los Tribunales Marítimos y transferir directamente el conocimiento de las cuestiones de que conocen a los tribunales civiles, como se ha pretendido. GUERRA PALACIOS, M., en *El procedimiento administrativo militar especial de los auxilios, salvamentos y remolques marítimos*, trabajo presentado por el entonces Comandante Auditor de la Armada mencionado para la obtención del diploma en Derecho Administrativo Militar, Cádiz, 1980 (inédito). No he tenido posibilidad de localizar este trabajo, pese a haberlo intentado. La referencia que hago la he obtenido de la obra de GONZALEZ PEREZ, J., y GONZALEZ NAVARRO, F., *Comentarios a la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común*, segunda edición, tomo I, Editorial Civitas, Madrid, 1999, notas a pié de páginas 71 y 75.

Por último, manifestación suma de este carácter obligatorio es la disposición del artículo 8 de la Ley, que prevé que todo convenio de auxilio o salvamento estipulado en el momento y bajo la influencia del peligro, podrá ser modificado por el Tribunal Marítimo, a petición de una de las partes, si las condiciones estipuladas no son equitativas, si el consentimiento de alguna de aquéllas ha sido viciado por dolo o engaño, o si la remuneración pactada está fuera de proporción con el servicio prestado.

Por otro lado, innecesario es recalcar que las decisiones del Tribunal Marítimo son vinculantes, cualidad que se desprende de la propia naturaleza de la institución que examinamos, pues no se olvide que en el arbitraje las partes deben estar y pasar por la decisión del árbitro. Manifestación de esta vinculación se encuentra en el carácter ejecutivo del acto administrativo en que la resolución del Tribunal consiste.

V. CONTROL JURISDICCIONAL.

Otra prueba del carácter administrativo, tanto de los órganos que componen la jurisdicción de los Tribunales Marítimos, como de las decisiones o resoluciones de los mismos, es la posibilidad, existente siempre, de que estas resoluciones sean examinadas (control de legalidad) por la jurisdicción ordinaria, como manera de que sea atendido el derecho a la tutela judicial efectiva a que se refiere el artículo 24 de la Constitución. Abordaremos en este apartado el análisis del sistema de control de la actividad de la Administración que la propia normativa reguladora de las asistencias marítimas establece, mediante la revisión jurisdiccional de las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo Central, deteniéndonos también brevemente en la posibilidad de que sea la propia Administración la que pueda, en primer término, llevar a cabo esa función garantista.

1. RECURSO EN VÍA ADMINISTRATIVA.

Mediante la interposición de los recursos administrativos se ofrece a la Administración, como es sabido, la oportunidad de que revise su propia actuación, lo que tradicionalmente ha sido positivamente valorado, pues supone «una garantía del particular, al que se permite alegar o discutir la validez u oportunidad de un acto o conducta administrativa ante la propia Administración autora del acto» (80). Además, ello permite la posibilidad

(80) PARADA VAZQUEZ,R., en *ob. citada*, vol. I, página 664.

de que los conflictos con los administrados sean resueltos en esta fase previa, lo que también viene a descargar de trabajo a los Tribunales.

Pues bien, el artículo 46 de la Ley 60/1962 contempla el derecho de los interesados en los procedimientos ventilados ante los Tribunales Marítimos, a recurrir la resolución del Tribunal Central «en el plazo de quince días ante el Ministro de Marina. El recurso se interpondrá ante el Juzgado Marítimo Permanente (81), quien lo unirá al expediente, que elevará al Ministro de Marina para su resolución». En el mismo sentido se pronuncia el artículo 48 del reglamento, que añade en su apartado 3 que el Juez deducirá testimonio de la resolución recurrida para proceder a la ejecución de la misma. No se pronuncian estos preceptos acerca de la naturaleza del recurso mencionado, si bien la exposición de motivos de la Ley lo califica de alzada.

Únicamente se debe resaltar que obviamente la referencia al Ministro de Marina debe entenderse hecha hoy al Ministro de Defensa, según se dijo más arriba, y que el plazo de interposición del recurso es el general de un mes que establece el artículo 115.1 de la Ley 30/1992 (salvo los supuestos de falta de resolución expresa en que las partes no quieran esperar que la misma se produzca, supuesto nada frecuente en la práctica, en que el plazo será de tres meses). La resolución de estos recursos de alzada la tiene hoy delegada el Ministro de Defensa en el Jefe de Estado Mayor de la Armada, por O. 1601119/77, de fecha 7 de septiembre (artículo 1.1 e). Por lo demás, la resolución del recurso de alzada agota o pone fin a la vía administrativa, conforme al artículo 109 a) de la propia Ley 30/1992.

2. EL ACCESO A LA VÍA JUDICIAL. COMPETENCIA DE LA JURISDICCIÓN CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA. ORGANOS COMPETENTES.

Agotada la vía administrativa, se abre a las partes la posibilidad de acudir a la jurisdicción contencioso administrativa, ya que éste es el orden jurisdiccional competente, a tenor de lo que dispone el artículo 49 del Decreto 984/1967. En efecto, «la resolución (del recurso de alzada) dictada por el *Ministro de Marina* será notificada a los interesados, que podrán recurrir contra ella en la vía contencioso administrativa con arreglo a las normas establecidas para esta jurisdicción», esto es, actualmente la Ley 29/1998, de 13 de julio. Es de destacar que ya en la legislación ante-

(81) No se olvide que el Juzgado es quien lleva a cabo la notificación de la resolución del Tribunal.

rior (Real Decreto Ley de 10 de julio de 1925, que aprobó el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, como se dijo) contra las resoluciones del Ministro de Marina cabía acudir al Consejo Supremo de Guerra y Marina (artículo 39), organismo de naturaleza judicial, no administrativa, con competencias básicamente penales, pero también contencioso administrativas.

Se cumple así también en este sector de las asistencias marítimas la finalidad revisora de la actuación administrativa previa que posee tradicionalmente en nuestro ordenamiento jurídico el recurso contencioso administrativo (82), y que persigue determinar si el acto administrativo ha sido dictado con infracción de la normativa aplicable, sea la sustantiva o de fondo, sea la procedimental, que provoque la nulidad o anulabilidad del mismo, siendo de destacar que los aspectos litigiosos o discutidos deben mantenerse en el recurso contencioso administrativo en los márgenes en que estaban situados en la vía administrativa (83).

Al hilo de lo expuesto sobre la competencia de la jurisdicción contencioso administrativa, ha sido contestado recientemente por un sector de los autores de Derecho Marítimo el hecho de que sean los tribunales contenciosos los que conozcan de estas materias, cuando, afirman, carecen de los conocimientos necesarios en ellas (84), objeción que en principio parece atendible. Sin embargo creemos que lo interesante es que los órganos administrativos que conozcan de las asistencias tengan una formación técnica jurídico-marítima, y eso se cumple con los Tribunales Marítimos examinados, sin perjuicio de que también se pueda conseguir con órganos

(82) Con la novedosa excepción de los recursos que hoy se pueden interponer contra la inactividad de la Administración y contra las actuaciones materiales constitutivas de vías de hecho.

(83) El objeto del recurso contencioso administrativo está constituido, al margen de la actividad enjuiciada, por las pretensiones de las partes, y en este sentido viene marcado por lo que haya sido objeto de discusión en vía administrativa.

(84) Opina RUIZ SOROA que «las Salas de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo adolecen de falta de preparación en materia mercantil-marítima, así como de las limitaciones propias de un enjuiciamiento sujeto a los límites de la propia mecánica revisora de la justicia administrativa. En este sentido, cualquier similitud entre un recurso de apelación civil y un recurso contencioso administrativo contra las resoluciones del Tribunal Marítimo Central es puramente teórica. Las Salas de lo Contencioso se ven constreñidas por su función meramente revisora de la legalidad de la decisión administrativa y, por ello, no realizan en absoluto un segundo juicio sobre los hechos acaecidos y pretensiones formuladas por las partes, aceptando normalmente como punto de partida inicial las conclusiones del Tribunal Militar Central como investidas de una presunción de acierto». En el mismo sentido, Zabaleta Sarasúa, que pone de relieve la naturaleza mercantil de esta materia.

radicados en el Ministerio de Fomento, es decir en la Administración civil, no en la militar. Respecto al conocimiento de la jurisdicción contencioso administrativa, desde luego puede admitirse que esa formación no la tienen las salas de lo contencioso, pero no en menor grado que la que tienen sobre otras muchas materias que acaban siendo «administrativizadas» por el proceso imparable de asunción de competencias por parte de las administraciones públicas. Puede admitirse que los órganos de la jurisdicción civil tengan una mejor preparación (relativa) en este sector jurídico, pero procurar su competencia sería desmontar el entramado existente, pues el acudir a tales órganos comportaría que el arbitraje fuese voluntario, conforme a la Ley de 1988, y claramente se dejarían de cumplir los fines de interés general que la jurisdicción de los Tribunales Marítimos cumplen, puestos de manifiesto en la exposición de motivos de la Ley 60/1962, según se vió (85).

Por otro lado debe recordarse que en los recursos contenciosos que examinamos, deberá sin duda ser demandada la Administración, como autora del acto que se recurre, y necesariamente también la otra parte o partes intervinientes en la asistencia, con las que en realidad se mantiene el litigio objeto del arbitraje administrativo. Surge, pues, en estos casos, un litisconsorcio pasivo necesario, que únicamente podrá romperse si alguna de estas otras partes interpone su propio recurso. La solución en tal caso no puede ser otra que la acumulación de oficio, en virtud del cual aquel litisconsorcio pase a ser activo (aunque los demandantes mantengan intereses contrapuestos), y permanezca como demandada solamente la Administración.

El órgano de la jurisdicción contencioso administrativa competente para conocer, en única instancia, del recurso contencioso administrativo contra la resolución del Ministro de Defensa, cuando resuelva el recurso de alzada confirmando la decisión del Tribunal Marítimo Central, es la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (o la correspondiente al TSJ del domicilio del recurrente), a tenor de la regla contenida en el artículo 10.1 j) de la Ley 29/1998 («cualesquiera otras actuaciones administrativas no atribuidas expresamente a la competencia de otros órganos de este orden jurisdiccional», pues la materia que nos ocupa no se encuentra entre las recogidas en el apartado i) anterior). Sin embargo, cuando la resolución del recurso de alzada rectifique la decisión

(85) Es interesante la distinción que hace Parada Vázquez, al hilo de lo que venimos comentando, entre la actividad administrativa arbitral y la actividad de la Administración en el arbitraje voluntario de derecho privado. Ver *ob. citada*, vol. I, página 546.

del Tribunal Marítimo Central, entonces la competencia será de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, a tenor de lo que dispone el artículo 11.1 b) de la citada Ley 29/1998 (recurso contra actos de los Ministros y Secretarios de estado cuando rectifiquen en vía de recurso ... los dictados por órganos o entes distintos con competencia en todo el territorio nacional). Por último, contra las sentencias de las Salas mencionadas se puede interponer el recurso de casación, siempre y cuando proceda por razón de la cuantía (artículo 86 de la misma Ley).

VI. CONCLUSIONES.

Las que a nuestro juicio se pueden extraer de lo expuesto son las siguientes:

1. Siempre la navegación marítima ha comportado un riesgo, ante los peligros que el mar encierra, para los buques y, en consecuencia, para sus dotaciones y cargamento, por lo que ha sido también tradicional que cuando un buque se encuentra en peligro, le sea prestada ayuda por los que se encuentren en condiciones de prestarla. La figura jurídica, propia del derecho marítimo, que surge como consecuencia de esta realidad recibe el nombre de auxilio o salvamento, aunque recientemente tiende a prevalecer esta última denominación, tanto en el ámbito nacional como internacional.

Junto al salvamento, existe la posibilidad de que un buque preste ayuda a otro prestando un servicio de remolque, si bien debe precisarse esta figura, que tiene sustantividad propia cuando tal servicio no comporta una operación de salvamento, por no existir la nota de peligro consustancial a éste.

Tanto el auxilio o salvamento como el remolque pueden englobarse en el concepto de asistencias marítimas, con el que comúnmente son conocidas ambas figuras, que, dicho sea de paso, aparecen reguladas en nuestro país por una ley ciertamente antigua, la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y su reglamento, aprobado por Decreto 984/1967, de 20 de abril.

2. La Administración General del Estado interviene en las asistencias marítimas proporcionando un cauce de solución de las controversias que se producen entre quienes intervienen en las mismas, en relación con la naturaleza jurídica de la ayuda prestada, y la remuneración procedente por ella. Así se establece en las normas citadas anteriormente, que justifican tal intervención, por un lado en la conveniencia de contar con órganos especializados en la técnica jurídico-marítima, y por otro, en la necesidad

de proporcionar a «las modestas gentes de la mar» (según la exposición de motivos de la Ley 60/62) un procedimiento rápido y gratuito que les permita conseguir los premios a que tengan derecho sin necesidad de acudir a pleitos largos y costosos.

3. Los órganos encargados de dirimir esas controversias son los llamados Tribunales Marítimos, constituidos por el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos. Son órganos pertenecientes a la Administración General del Estado, concretamente, al Ministerio de Defensa, estando incardinados en la Armada, y dependiendo jerárquicamente del Jefe de Estado Mayor de la Armada. El Tribunal Central es órgano colegiado, y tiene su sede en Madrid. A su vez los Juzgados, que son órganos unipersonales, pueden ser Permanentes (que tienen su sede en los puertos principales que señala la Orden de Marina 331/1976, de 30 de marzo) o especiales, siendo estos últimos de carácter transitorio, al ser designados para tramitar aquellos expedientes que por su importancia así lo considere el Ministro de Defensa. En cumplimiento de lo que dispone el artículo 86.6 de la Ley de Puertos y Marina Mercante, está previsto que las competencias sobre la materia que nos ocupa sea asumida por el Ministerio de Fomento.

4. Los Juzgados están encargados de tramitar o incoar los expedientes de auxilio o salvamento y los de remolque, expedientes que son iniciados de oficio por el propio Juzgado, y en los que se practican aquellas diligencias encaminadas a determinar los datos y circunstancias de hecho de la asistencia prestada. Una vez terminada la instrucción, y en caso de desacuerdo entre las partes interesadas, el Juez remite el expediente al Tribunal Marítimo, encargado de dictar una resolución que pone fin al expediente y califica la asistencia y fija la remuneración procedente. Esta resolución tiene naturaleza de auténtico acto administrativo, puesta de manifiesto por la concurrencia de todos los elementos que tradicionalmente concurren en el mismo, esto es, proceder de un órgano administrativo, versar sobre una materia atribuida legalmente en su conocimiento y decisión a una Administración Pública, y surgir como consecuencia de un procedimiento o cauce establecido en una norma, y viniendo redactado por escrito y notificado en forma.

5. La actividad que la Administración lleva a cabo conforme a la Ley 60/1962 puede ser catalogada sin dificultad como de naturaleza arbitral, pues está dirigida a dirimir las diferencias surgidas entre quienes participan en una asistencia marítima, según se dijo. El arbitraje llevado a cabo por los Tribunales Marítimos es de carácter obligatorio, no voluntario, lo que aún así no puede considerarse inconstitucional ya que el acceso a los

jueces y tribunales está garantizado, y sobre todo, existen unos fines de carácter general que con tal arbitraje se consiguen, y que serían de imposible consecución si se prescindiera de ese carácter obligatorio.

6. Contra las decisiones del Tribunal Militar Central es posible acudir (una vez puesto fin a la vía administrativa mediante la interposición de un recurso de alzada ante el Ministro de Defensa) a la jurisdicción contencioso administrativa, recurso del que es competente para conocer la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (o la del Tribunal correspondiente al domicilio del recurrente), siempre y cuando la resolución de la alzada confirme la adoptada por el Tribunal Marítimo Central, pues si la rectifica, resulta competente la Audiencia Nacional, pudiendo interponerse contra las sentencias de las respectivas Salas el correspondiente recurso de casación, siempre y cuando proceda por razón de la cuantía.