

1887/x
CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE CÁDIZ.

DICTAMEN

SOBRE
EL REMOLQUE DADO

AL VAPOR NORUEGO "JOHANNES BRUN",

POR EL ESPAÑOL

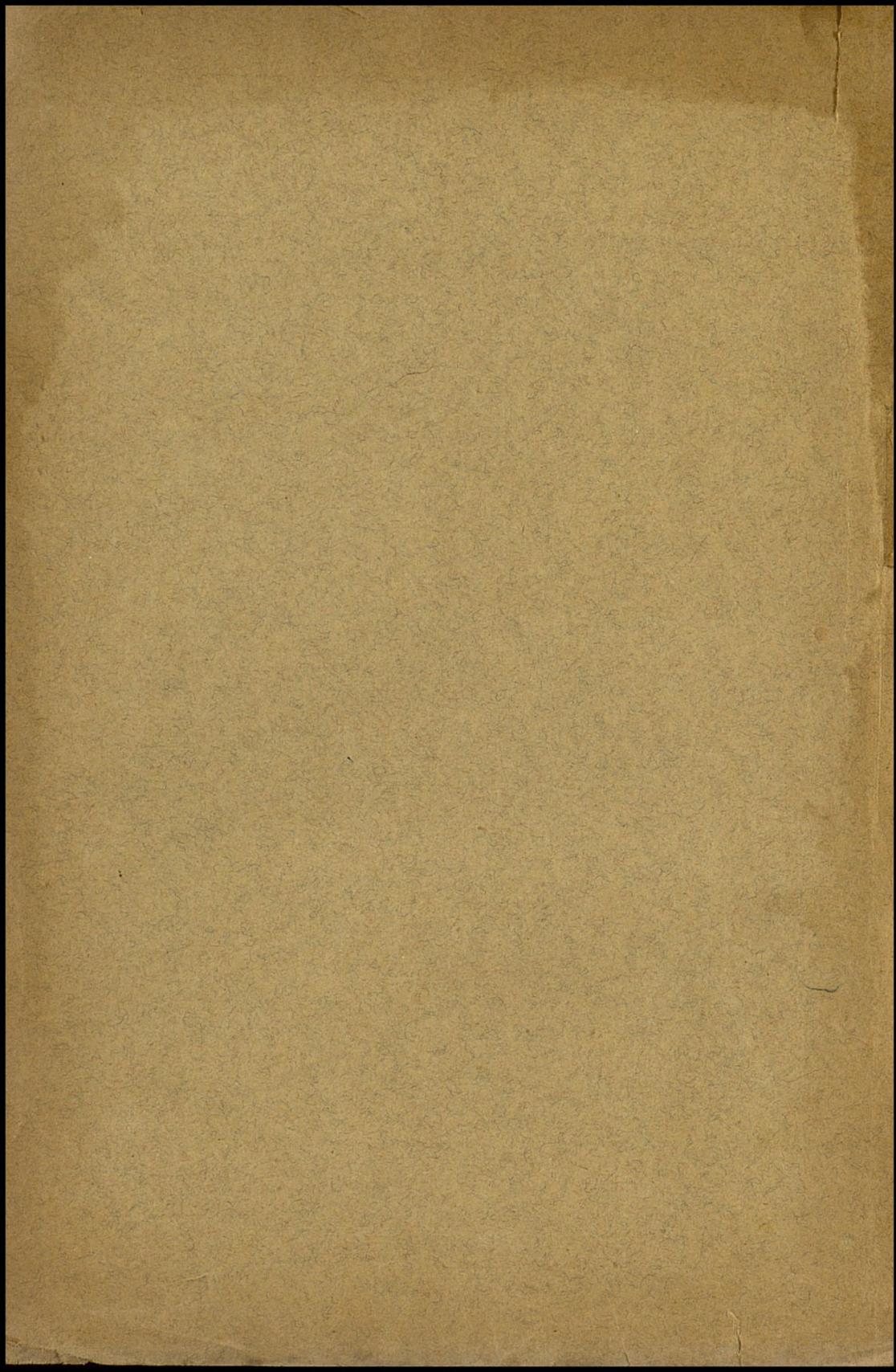
GOYA.

POR
DON SALVADOR VINIEGRA.

CADIZ.

IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA, DE D. FEDERICO JOLY,
CEBALLOS ANTES BOMBA, NUMERO I.

1887.



CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE CÁDIZ.

DICTAMEN

SOBRE

EL REMOLQUE DADO

AL VAPOR NORUEGO "JOHANNES BRUN",

POR EL ESPAÑOL

GOYA.

POR

DON SALVADOR VINIEGRA.

CADIZ.

IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA, DE D. FEDERICO JOLY,
CEBALLOS ANTES BOMBA, NUMERO I.

1887.

DICTAMEN

SOBRE

EL REMOLQUE DADO AL VAPOR NORUEGO "JOHANNES BRUN",

POR EL ESPAÑOL "GOYA".

CONSULTA.

El vapor Noruego "Johannes Brun" Capitan Sund, de 484 toneladas de registro, conducía de Lisboa para Ancona, 257 toneladas de bacalao y 20 barriles de aceite de pescado.

A las dos de la madrugada del 14 de Setiembre anterior, á los 37° 28' latitud Norte y 9° 11' longitud Oeste de Greenwich, fué embestido por el costado de babor por el vapor inglés "Prado," Capitán Campbell, que cargado de mineral de cobre, se dirigía de Huelva á Liverpool.

Aun cuando el daño que sufrió el "Johannes" fué de importancia, porque la raja abierta en su costado, arrancaba de la borda y seguía hasta cerca del pantoque en sentido vertical, una circunstancia especial vino á evitar una catástrofe. La raja solo interesó las carboneras alta y baja que iban llenas de carbón, y como la puerta de comunicación con la sección de máquina y caldera, iba cerrada, la masa de agua no pudo penetrar en ella. De ahí, que el agua que por filtraciones invadió la sección, no pasó de 4 piés en el plan de la máquina del vapor, que durante el viaje no aumentase el agua y que á la llegada á Cádiz se pudiesen apagar los fuegos y con solo el caballo de vapor se sostuvo el buque casi estanco.

El Vapor Español "Goya," que había salido de Lisboa el día que el "Johannes Brun," y llevaba su misma derrota, apareció en aquellas aguas á poco de ocurrido el choque, y entre los Capitanes de ambos buques se convino el remolque á Cádiz en los siguientes términos: "14th. September 1887.—Agreement

for towing "Johannes Brun," between Cap. C. Sund and Cap. Egaña, Steamer "Goya" from the position to Cadix 37° 28' L. 9° 10' L. G. It is agreed between the two Captains that the question of expences to be settled by arbitration.—Firmado.—E. de Egaña.—Carl Sund."

Traducción literal:—"14 de Setiembre 1887: Contrato celebrado por los Capitanes C. Sund y E. Egaña del vapor "Goya" para *remolcar* al "Johannes Brun" de los 37° 28' L. 9° 10' L. G. á Cádiz. Queda convenido entre ambos capitanes, que el particular referente á los gastos será resuelto por jueces á-rbitros. Firmado.—E. de Egaña.—Carl Sund."

Ocurrido el choque durante la oscuridad de la noche, y temiéndose en los primeros momentos, que las consecuencias de él fueran graves, se aceptó el remolque. Luego se vió que el buque apenas hacía agua y que era aquel innecesario; pero el contrato estaba firmado y no era ya caso de retroceder.

Comenzó el remolque con tiempo bonancible, que continuó durante varios días, á las 5 $\frac{3}{4}$ de la mañana del 14 y terminó á las 6 $\frac{1}{4}$ también de la mañana del día siguiente, ya á la vista de Cádiz, entrando luego el "Johannes" en bahía con el auxilio de su propia máquina, que no había dejado de funcionar.

El "Goya" salió de Ambéres para Cádiz, como se acredita en el manifiesto visado por el Cónsul de España en aquel punto. De Cádiz salió para Sevilla y Málaga, debiendo llegar de nuevo á Cádiz para salir con destino á Lóndres, Amberes y el Havre el 25 de Setiembre, según el anuncio que aparece en el Avisador del 19; y con efecto, el mismo día 25 se despachó para los puertos citados, saliendo el 27 para su destino.

La distancia que mediaba entre la situación en que se encontraba el "Johannes" cuando ocurrió el choque, y Cádiz, era de 160 millas.

Suponiendo que el andar del "Goya" sea de 9 á 10 millas, el remolque retrasó su navegación de 6 á 7 horas, y otras 2 ó 3 perdidas para concertarlo y emprenderlo, dan un total de 10 horas perdidas en provecho del vapor "Johannes." El máximo de gastos del "Goya" puede calcularse *por alto*, dado su

tonelaje de 824 toneladas, en Ptas. 125 á 130 diarias y el del carbón, con arreglo á su máquina de 90 caballos, de 5 á 5½ quintales por hora.

Dado estos antecedentes; ¿A cuanto debe ascender la remuneración que ha de abonarse al "Goya," por el remolque dado al "Johannes?"

— DICTAMEN. —

En verdad que he dudado si aceptar ó no el honroso encargo que se me hace para dar dictámen sobre un punto de que nunca me he ocupado.

No es el primer caso de asistencia, remolque ó salvamento que ha tenido lugar en estos últimos tiempos en España, pero ya porque las partes se han entendido privadamente; ya porque las cuestiones no han llegado al Supremo Tribunal, y no son conocidas las sentencias de los Tribunales inferiores, lo cierto es, que no hay antecedentes que consultar, ni en las obras de Derecho Marítimo Español publicadas, ni en las mismas leyes vigentes.

Hasta ahora solo se había legislado sobre *abandonos* en el mar ó *mostrencos*, nada sobre *salvamentos*, *asistencias* ó *remolques*.

Era por tanto bien difícil evacuar la consulta con probabilidades de acierto. Deseoso sin embargo de cumplir el cometido que se me confiaba, acudí al estudio de las legislaciones extranjeras, y al de los casos análogos al que se me consultaba que habían sido resueltos por los Tribunales de aquellos países, por ver si ellos me daban la luz que yo necesitaba, y mi propósito no fué vano.

De ahí, que al cabo pueda cumplir mi cometido, si nó con acierto, al menos en la persuasión de que los antecedentes

rebuscados podrán servir para que otros con más conocimientos que yo, lo cumplan; y para ello, y como base de mi trabajo, voy á presentar separadamente los principios, las disposiciones legales que hoy rigen en las más importantes Naciones Marítimas y algunos casos que tienen mucha analogía con el consultado.

Salvamentos, asistencias y remolques.

Es común aplicar la palabra salvamento, lo mismo al auxilio que se presta á la cosa en peligro, que á la que abandonada, se encuentra, se recoge y se salva; de ahí la confusión que á primera vista se presenta para estimar la remuneración debida por el servicio. Hasta hace pocos años, relativamente hablando, las leyes solo habían fijado preceptos para el salvamento de la cosa abandonada, y las remuneraciones todas querian regularse por la que solo se refería al mostrenco.

Lo mismo las Ordenanzas de la Armada Española de 1748, que las francesas de 1681, conceden la *tercera parte* del valor del mostrenco, al que lo encuentra en el mar, lo saca de él y lo conduce á buen puerto.

No encuentro, ni en las leyes de España y Francia, ni en las antiguas de otros países, antecedente alguno que se refiera á la remuneración debida por el salvamento de la cosa en peligro, pero no abandonada, por más que los autores especialistas se han ocupado del particular supliendo el vacío que las leyes dejaban.

Como ilustración sobre el asunto consignaré literalmente lo que sobre este particular dice Caumont en su Diccionario de Derecho Marítimo: "Los usos marítimos, poco en armonía con los principios de fraternidad y desinterés generalmente seguidos en tierra, no se limitan á indemnizar á los buques que se ayudan y se prestan socorros, por los daños y perjuicios que de ello se les siga, consagran además un derecho de remuneración proporcionado á los riesgos corridos, á los esfuerzos practicados, á las dificultades dominadas, al resultado obtenido y á

la importancia del valor del buque y de su cargamento; pero es inadmisibile en recto juicio y sana moral, que el peligro ó la precaria situación en que pueda encontrarse un buque, su tripulación y cargamento proporcione medios de enriquecerse á otro buque que por efecto de la casualidad se encuentra en el caso imprevisto de socorrerlos ó salvarlos. Al Juez corresponde separar de los deberes de humanidad y confraternidad sobre el mar, lo que no podría llamarse honrado, es decir, el móvil único y absoluto del más egoista lucro, consintiendo solo lo que el uso admita para estimular de una manera razonable y equitativa el cumplimiento de estos mismos deberes.”

Coincidiendo con esta teoría se lee en la Sentencia del Supremo Tribunal del Almirantazgo de Inglaterra en el caso del (“Nimrod” 14 Sur 942) “Una remuneración equitativa, estimula la oferta y la aceptación de los servicios de salvamento; demandas extravagantes, (extravagant demands) no animan para aceptar tales servicios y se ponen en peligro vidas y haciendas.”

Se sigue de todo ello, que para apreciar la importancia del *servicio prestado* y la cuantía de la indemnización debida, es indispensable conocer al menos, las circunstancias siguientes:

- 1.^a Exposición de los salvadores al prestar sus servicios.
- 2.^a Grado de peligro en que se encontraba el buque socorrido, y si era casi segura su pérdida si no se le hubiera socorrido.
- 3.^a El trabajo y la destreza empleados por los salvadores, y tiempo de duración de sus servicios.
- 4.^a Valor de la propiedad salvada.

“Cuando todas estas circunstancias concurren, es justo que la remuneración sea liberal, pero cuando asíno sucede, ó escasamente tienen lugar (where none or scarcely any take place), la compensación no puede estimarse más que como remuneración de obra y trabajo. (Work & labour.)”

En este caso, “es de importancia conocer todas las circunstancias del servicio prestado para apreciar la remuneración debida” (Sir John Nicholl in the Clifton 3. Hag. 121.)

Podía seguir trasladando infinitos antecedentes de igual índole; pero alargaría sin necesidad este trabajo, puesto que condensadas todas las opiniones en la discusión habida en el Congreso Internacional de Derecho Marítimo celebrado en Amberes en 1885, y al que concurrió España *oficialmente*, basta á mi propósito presentar las conclusiones acordadas.

Las puestas á discusión fueron las siguientes:

1.^a ¿Por qué reglas se determinará la remuneración debida por la *asistencia* y el *salvamento*?

2.^a ¿Qué legislación se aplica á la asistencia marítima? ¿Varia según la nacionalidad de los buques y según que la asistencia se haya prestado en alta mar ó en aguas territoriales?

La Junta General acordó las siguientes conclusiones:

A la 1.^a "La indemnización de *asistencia* ó de *salvamento* se determinará tomando en consideración las circunstancias siguientes: el celo demostrado: el tiempo invertido: los servicios prestados al buque, á las personas y á las cosas: los gastos hechos: las pérdidas sufridas por los salvadores: el número de personas que han intervenido: el peligro á que se han expuesto: el que amenazaba al buque: las personas ó cosas salvadas, y por último: el valor de los objetos salvados, con deducción de los gastos hechos."

"Los pasajeros cuya vida se ha salvado, no contribuyen á la remuneración especial de asistencia."

"Todo contrato hecho durante el peligro, está sujeto á rescisión."

"No tiene derecho á indemnización de *salvamento* ó de *asistencia*, el que impone sus servicios ó sube á bordo del buque sin autorización del Capitan presente."

A la 2.^a "La asistencia marítima en los puertos, ríos y aguas interiores se remuneran con arreglo á la ley del país donde se presta."

"La asistencia en alta mar se remunerará según la ley del asistente."

He dicho antes que hasta hace pocos años, relativamente hablando, no se habían fijado en los Códigos, preceptos para los procedimientos y remuneración de los servicios de salvamento y asistencia de las cosas no abandonadas y de las personas salvadas, y conviene mucho conocer las disposiciones introducidas á este respecto en los Códigos más recientes.

Código de Comercio Portugués.

Artículos 1.595, 1.599, 1.602 1.603 y 1.608.

”Las diferencias en el precio de un salvamento se resuelven por el Juez Competente (el de Comercio). El salario debido por socorrer ó salvar á un buque, ú otro objeto cualquiera, es de dos clases: *Salario de asistencia* y *Salario de Salvamento*.”

”El salario de *Asistencia* se fija por árbitros, teniendo en cuenta la prontitud del servicio, el tiempo invertido, el riesgo, la naturaleza del servicio prestado y el número de personas empleadas.”

”El de *Salvamento* se fija teniendo en cuenta estos mismos elementos, el riesgo á que se exponen los salvadores y el valor de los efectos salvados. La estimación definitiva del servicio prestado, la decreta el Juez, despues de conocer la opinión pericial.”

”Todo contrato de *asistencia* ó *salvamento* es *nulo* si está hecho en el momento del peligro. Si se verifica pasado éste, no lo será más que en el caso de que los dueños ó consignatarios no lo consientan.”

Código de Comercio Holandés.

Artículos 560 á 564, 567 y 568.

”Se abona remuneración de asistencia ó de salvamento por los auxilios que se prestan á los buques y á los objetos que conducen.”

”Se estima la remuneración de asistencia teniendo en cuenta la más ó ménos diligencia con que han acudido los salvadores á las señales de auxilio, el tiempo invertido, el número de personas empleadas, la naturaleza del servicio prestado y la intensidad del riesgo.”

”La de salvamento tomando en consideración además de las anteriores circunstancias, el peligro de que han sido salvadas las cosas y el valor de ellas, estimado por peritos.” ”En caso de discordia, el tanto de la remuneración la fijará el Juez Competente.” —”Todo contrato de asistencia ó de salvamento, hecho en alta mar y cuando el peligro existe, puede ser modificado ó anulado por el Juez.” —”Pasado el peligro, es válido el contrato, si se ha hecho con autorización de los dueños, consignatarios ó aseguradores.”

Código de Comercio Alemán.

Artículos 742, 743, 744, 745, 748, 749 y 750.

”Las terceras personas que ponen en salvo un buque y su cargamento que se encuentran abandonados, tienen derecho á una remuneración por el *salvamento*; si el buque no está abandonado, la remuneración es solo por la *asistencia*.” ”Los contratos hechos durante el peligro, pueden ser anulados, si la suma estipulada por el servicio, resulta excesiva.” —”Cuando no existe contrato, el Juez fija el importe de la remuneración, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.” —”En esta remuneración se comprenden todos los gastos causados, exepción hecha de las costas judiciales, derechos de los artículos salvados y almacenaje, custodia y aprecio de los mismos.” —”En los casos de *salvamento*, la remuneración no pasará de la tercera parte del valor líquido de la cosa salvada, deducidos todos los gastos.” —”Cuando el valor es pequeño y los riesgos corridos muchos, por exepción, puede llegar la remuneración á la mitad.” —”La de *asistencia* será siempre inferior á la de *salvamento* en

iguales circunstancias, y en este caso, el valor de los artículos recobrados es ya de importancia secundaria.”—”Cuando varias personas toman parte en un salvamento ó asistencia, la remuneración se divide entre ellas con arreglo á los servicios que prestan con su persona ó con su propiedad, y en caso de discordia, en proporción al número de los partícipes.”

Código de la Marina Mercante del Reino de Italia.

Artículos 120, 121, 127, y 134.

”Los Capitanes tienen el deber de auxiliar á los buques que se encuentren en peligro y el derecho de ser remunerados de todos los daños y gastos, que por tal causa se causen.”—”Si el auxilio se ha prestado con riesgo de su buque y su tripulación, tendrá derecho á exigir un premio que no podrá exceder de la *décima parte del valor de los efectos salvados.*”

”Por el importe de los daños y gastos y premio del servicio, tendrá privilegio sobre el buque, flete y cargamento, colocándose en el lugar inmediato á las costas judiciales.”—”Ningún contrato de salvamento hecho en alta mar ó en el momento del siniestro es válido.”—”La remuneración debida por salvamento no pasando de cuatrocientas liras, será regulada por el Capitan ú Oficiales del puerto, en juicio verbal; excediendo de aquella suma, si las partes no se avienen amistosamente, lo cual procurarán conseguir, pasará el expediente con las pericias que se hayan hecho para apreciar los hechos, á la Autoridad judicial.”—”El que encuentre en alta mar una nave abandonada y consiga salvarla, tendrá derecho al reembolso de los gastos y á una *octava ó décima parte* del valor del buque y cargamento, según que el salvamento haya sido hecho fuera ó á la vista del puerto.”

Acta de la Marina Mercante de Inglaterra,
1713 Victoria, Cap. 104.

Artículos 458, 460, 464 y 467.

”Los servicios prestados para salvar un buque encallado en peligro, las vidas de sus tripulantes, el cargamento y los aparejos de dicho buque, se remuneran con una *cantidad razonable* (reasonable amount) á más de los gastos causados por el servicio prestado.”—”No habiendo acuerdo sobre la suma pedida, se somete el caso á la decisión de las Autoridades Competentes.”—”Si la reclamación no pasa de £ 200, lo juzgan los Jueces de Paz (Justices of the peace) del Distrito; excediendo de £ 200, con el consentimiento de las partes, también lo juzgan dichas Autoridades; no siendo así pasa el asunto al Supremo Tribunal del Almirantazgo.”—”Cuando las sumas reclamadas excedan de £ 500, cabe la alzada ante este Tribunal.”—La remuneración concedida se reparte entre las personas que han prestado el servicio con arreglo á la importancia de los servicios de cada uno.”

Casos prácticos y reglas que forman jurisprudencia
en Inglaterra.

”El valor de la propiedad salvada, para estimar la remuneración, debe ser el del puerto donde los servicios terminan.”
(The Norma Lushington 124).

”Es regla general, que cuando el valor de la propiedad salvada es mucho, una pequeña proporción de este valor, es suficiente para premiar los servicios de salvamento; y que cuando es pequeña, la remuneración debe ser mayor.”
(The Waterloo 2 Dod 442.)

”Esta indemnización la fija el Supremo Tribunal del Almirantazgo ó los otros Tribunales que para ello tienen juris-

dición, pero en ningún caso, y por muy meritorios que sean los servicios prestados, puede exceder la remuneración de la mitad de la propiedad salvada." (The Inca Give Bethel. 1. Swabey 370.)

Reglas que forman jurisprudencia en algunos países.

ITALIA.

"En los casos de socorros prestados á buques en alta mar, es necesario para tener derecho al premio del salvamento, que haya existido algún peligro para el buque ó la tripulación que ha dado auxilio."

"No habiendo peligro, solo hay lugar á indemnización de los perjuicios que puedan resultar por los socorros prestados. (Art. 121 del Código de la Marina Mercante.)

"Y cuando solamente hay lugar á indemnización por perjuicios causados, es *inútil* y *nula* toda pericia que tenga por objeto establecer el valor del buque y de su cargamento." (Hanso Steamship contra Favre & C.^a Tribunal de Apelación de Génova 6 de Marzo de 1885.)

FRANCIA.

1.º "En caso de asistencia marítima, ha de concederse á los buques asistentes una indemnización proporcionada á los servicios prestados y á los peligros corridos, cuya cuantía corresponde fijar al Juez en vista de las circunstancias que en el caso concurran."

2.º "La remuneración debida á los remolcadores, que por disposición de la Autoridad del puerto den auxilio á un buque, debe calcularse teniendo en cuenta, tanto el peligro que corra el buque socorrido, como el que lo socorra."

(Compañía de Remolcadores contra el Capitan Declerc y Broshon & C.^a—Tribunal de Comercio del Havre 28 de Abril de 1885.)

Aplicación de los principios y leyes citadas
á algunos casos prácticos.

ALEMANIA.

"Titan" y el "Grasbrook."

"El vapor "Grasbrook" varó el 16 de Mayo de 1885, entre tres y cuatro de la mañana, en un banco de arena cerca de la embocadura del Elba. Al amanecer, el vapor remolcador "Titan" ofreció sus servicios, y despues de varias tentativas lo puso á flote, sin daño de ninguno de los dos buques."

"Los armadores del "Titan" pidieron una remuneración de asistencia de 20.000 marcos por haber sacado de una situación muy peligrosa á un buque, que comprendido el cargamento valía 1.000.000 de marcos. El Tribunal de la Costa, (Strandamt) estimando que el "Titan" ni habia corrido riesgo ni hecho esfuerzos extraordinarios, concedió solo una remuneración de 800 marcos."

"La 3.^a Cámara de Comercio de Hamburgo elevó la indemnización á 1.200 marcos, fundándose en los motivos siguientes:

"El primer punto que debía establecerse era saber si el "Grasbrook" estaba realmente en peligro, condición esencial para reclamar una indemnización de asistencia: (Artículo 742 del Código.)"

"La afirmativa era evidente porque resultaba que sin auxilio extraño no podía ponerse á flote al "Grasbrook," y por más que el tiempo era bonancible, el menor cambio podía traer las más funestas consecuencias. Había lugar á fijar esta indemnización teniendo en cuenta los términos del art. 746, según el cual,

"hay que considerar el peligro que corren los objetos salvados, y hasta cierta medida su valor;" pero al propio tiempo debía tenerse muy en cuenta un punto de *importancia capital*; que no había existido peligro para el "Titan," circunstancia que distingue el salvamento, de un remolque ordinario, y permite fijar la indemnización. En ausencia de todo peligro, la pretensión de los armadores del "Titan" era excesiva."

"Por otra parte, el "Grasbrook" no se encontraba en situación exenta de peligro como el Standamt lo suponía y había lugar á fijar una indemnización superior á un remolque, aun cuando se pagase liberalmente."

"Agregando á estos motivos que el valor del buque salvado, que debia ejercer influencia, aun cuando secundaria, según el art. 749, era de cerca de un millón de marcos, inspirándose en precedentes anteriores y en la idea de que era conveniente ser liberal en las remuneraciones de asistencias, el Tribunal Regional concedió 1.200 marcos por el servicio."

"El Tribunal Superior Hanseático, confirmando este juicio, elevó la indemnización á 2.000 marcos, en consideración al gran valor del buque salvado y á la rapidez con que se prestó el servicio."

NORUEGA.

"Eolus" y "Edvard."

El 19 de Setiembre de 1883, la goleta "Eolus" anclada en fjord de Islandia, rompió sus cadenas, garreando, y estuvo expuesta á embarrancar sobre la costa.

El "Edvard," que estaba junto al "Eolus," le largó un calabrote de auxilio que contuvo durante hora y media al "Eolus" permaneciendo amarrado al "Edvard," que se sostenia sobre sus anclas. La situación era crítica; acudió un vapor en auxilio del "Eolus" y lo remolcó á lugar seguro.

Se convino que el precio del servicio lo fijaría el Tribunal Marítimo de Stavanger. Sostuvo el armador del "Eolus," que

los servicios prestados por el "Edvard" no constituían más que una sencilla asistencia y no un salvamento propiamente dicho, y en cuanto al vapor remolcador, que solo tenía derecho al precio de un remolque ordinario. El dueño del vapor pretendió que este solo había salvado al "Eolus."

El Supremo Tribunal estimó que el "Edvard," y el vapor habían realmente cooperado al salvamento, y que eran acreedores á una parte de la indemnización debida por el "Eolus," que se fijó en la *sexta parte* del valor del buque y de su cargamento, percibiendo el "Edvard" dos quintas partes y las tres quintas partes restantes el vapor."

INGLATERRA.

"Mand Hartman," "Empress" y "Spearman."

El vapor "Spearman" perdió el timón en el estrecho de Gibraltar y se encontró en gravísimo peligro. Acudieron en su auxilio los vapores "Mand Hartman" y "Empress" que á pesar del temporal que reinaba pudieron remolcar á Gibraltar al "Spearman." Este buque, con su cargamento y flete valía 200.000 francos.

El Tribunal concedió primas extraordinarias de salvamento, asignando al "Mand Hartman" 18.750 francos y al "Empress" 7.500. (Supremo Tribunal de Justicia, Sección del Almirantazgo 23 Junio de 1866.)

"Pierremont" y "G. E. Wood."

"El G. E. Wood" había prestado auxilio al "Pierremont:" le ofrecían £ 150 por el remolque. El Tribunal estimó suficiente esa suma, teniendo en cuenta la poca importancia del servicio prestado, pero asimismo consideró conveniente estimular á los capitanes de los buques para que mutuamente se socorrieran. Si

se hubieran ofrecido al "Wood" las £ 150 antes de prestar el servicio, es seguro que las hubiera reusado. Era pues justo que para apreciar la prima se tuviese en cuenta la importancia del vapor que prestó el auxilio; y el Tribunal elevó el premio del remolque á £ 250.

El "Wood" media 1.093 toneladas de registro y el "Pierremont" 1.393.

(Supremo Tribunal de Justicia. Sección del Almirantazgo 9 Agosto 1886.)

Vapor español "Santa Rosa."

El "Santa Rosa" salió de Bilbao para un puerto de Inglaterra conduciendo 400 toneladas de mineral. El 25 de Noviembre encalló en el bajo Goodwin Sands, quedando en situación peligrosa. Vinieron en su auxilio varios buques, y se comenzó por arrojar carga al agua. Las primeras tentativas hechas por los remolcadores para sacar al "Santa Rosa" de su cama, fueron inútiles. Al cabo, el 27 salió el buque y fué remolcado á Ramsgate.

Los salvadores pidieron una suma crecida por sus servicios, y no prestándose á darlas los armadores del "Santa Rosa," se llevó el asunto al Supremo Tribunal del Almirantazgo que fijó en £ 500 el importe de la remuneración. (Enero de 1886.)

El valor asegurado del "Santa Rosa" era de Ptas. 150.000 ó sean aproximadamente £ 6.000.

"Veracruz" y "Turquoise."

El Vapor Español correo "Veracruz," salió de la Habana para Cádiz el 25 de Abril de 1885. A los pocos días de su salida perdió la hélice, y como el viento estaba en calma, no gobernaba el buque con su reducido aparejo. Acertó á pasar por las inmediaciones el vapor inglés "Turquoise," que navegaba

de Coosans River á la Carolina del Sur y se le pidió auxilio para remolcar al "Veracruz" á las Azores que estaban á 1.200 millas de distancia. Convino en ello el Capitan del "Turquoise," dejando á los armadores respectivos fijar la indemnización correspondiente al servicio que se iba á prestar.

El remolque comenzó el 3 de Abril y terminó el 17. El tiempo fué muy duro, varias veces se partió el cable, un golpe de mar rompió sobre el "Turquoise" causándole avería; algunos tripulantes de este buque sufrieron daños personales. No habiendo acuerdo entre las partes sobre la indemnización, se sometió el caso al Supremo Tribunal del Almirantazgo. Tuvo lugar la vista del pleito el 4 de Agosto y el Presidente declaró: "Que no ofrecía duda que el servicio prestado era importante: Que por más que el "Veracruz" no se encontraba en peligro inminente y que cabía admitir que con su aparejo hubiese llegado á puerto, no se podía desconocer, que la avería que había sufrido lo exponía á grandes peligros (á great potential danger) si fiaba solo en él, y que el auxilio dado por los tripulantes del "Turquoise," había sido muy importante y prestado con trabajo, pericia y exposición, resultando de ello daños personales que debían tenerse en cuenta." El Tribunal fijó la indemnización en £ 4.500, de las cuales una cuarta parte correspondía á los armadores, una tercera del remanente al Capitan, y las dos terceras partes restantes á la tripulación, piloto y maquinistas.

El valor del "Veracruz," de su cargamento y flete era de Ptas. 2.270.358'58 ó sean aproximadamente £ 90.000.

"Rolph" y "Abeja."

El vapor "Rolph" varó en el Sena y pidió auxilio al remolcador "Abeja N.º 9." Exigió el Capitan de este el 5 p.º del valor del "Rolph" y de su cargamento, ó sean francos 18.000. Rechazada la pretensión en un principio, fué forzoso aceptarla al cabo, porque si la marca subía permaneciendo va-

rado el "Rolph," podia perderse completamente. Tuvo lugar el salvamento y el "Rolph" fondeó en Ruan. Se exigieron los francos 18.000 estipulados por el salvamento; pero el capitán se negó á pagarlos, fundándose para ello en que se habia arrancado su conformidad en el momento del peligro.—Pasó el asunto al Tribunal de Comercio de Ruan, que dió por nullo el contrato hecho y redujo el precio del servicio prestado á 4.000 francos. El capitán del remolcador "Abeja," apeló del fallo ante el Tribunal Superior, que lo confirmó, condenando en costas al actor, fundándose para ello en que "si bien es conveniente conceder remuneraciones liberales para estimular á que se presten auxilios á los buques que se encuentran en peligro, no se debe tolerar que se intente convertir en especulación la desgracia de otros."

Para completar los datos en que me he de apoyar á fin de contestar la consulta que se me hace, es oportuno consignar un caso práctico de remolque extraordinario en España.

El buque francés "Gaud et Marguerite" con cargamento de bacalao, destinado á Marsella, entró de arribada en Cádiz haciendo mucha agua.

Se decidió que el buque siguiese remolcado al puerto del destino, y el vapor remolcador "Monseny," de la matrícula de Barcelona, de la misma fuerza que el "Goya," aceptó el servicio por la suma de *Ptas.* 10.000. El "Monseny" debía venir de Barcelona á Cádiz y dar remolque hasta Marsella al "Gaud et Marguerite."

He recorrido la jurisprudencia de varios países, deteniéndome más de lo que debiera quizás, pero confieso ingenuamente que á medida que he ido estudiando datos, muchos de los cuales me eran completamente desconocidos, he comprendido la importancia de la materia, no tanto por lo que se relaciona con

el caso consultado, sino por los muchos que ocurren en nuestras costas y que son objeto de peticiones que hasta hoy no había comprendido cuán fuera de razón y justicia estaban y cuán opuestas eran á los usos seguidos por las Naciones más adelantadas.

¡Cuántos y cuántos Capitanes habrán suscrito contratos en alta mar creyéndolos equitativos, por falta de conocimientos en la materia! y ¡Cuántos y cuántos armadores y consignatarios, por la misma causa, habrán aceptado convenciones onerosas que han podido rechazar!

Por eso creo, que ya que de este asunto me ocupo, debo hacerlo de modo que mi estudio aproveche y dé alguna luz sobre una materia casi desconocida entre nosotros.

Se ha visto que la jurisprudencia de todos los países, admite iguales ó semejantes principios y reglas sobre el punto que es objeto de este dictámen.

Los auxilios y ayudas prestadas en el mar ó en sus costas, los divide en cuatro clases.

Salvamentos y hayazgos de cosas abandonadas ó perdidas.

Salvamentos de buques, personas y cosas, que están más ó ménos en peligro de perecer.

Asistencias á estas mismas cosas y personas.

Remolques ordinarios y extraordinarios.

El salvamento de las cosas abandonadas no puede ser objeto de estudio, porque mejor ó peor resuelto, nuestras leyes preceptúan expresamente las formalidades que han de llenarse y el premio que se concede al hallador. Solo si cabe, hacer observar, que á medida que los medios de comunicación y de salvamento se han ido facilitando, los nuevos Códigos han reducido el tipo de la tercera parte del valor de la cosa salvada, que antes se daba al hallador.

El Código de la Marina mercante de Italia, promulgado en 1877, reduce ya la remuneración á la *décima parte* del valor de la cosa abandonada y salvada á la vista de un puerto y á la *octava*, si lo es á mayor distancia.

En cuanto á la interpretación dada á las palabras salva-

mento ó asistencia, á excepción del Código alemán, que solo entiende por salvamento el de la cosa abandonada y por asistencia todos los demás auxilios; las demás legislaciones citadas en este estudio, están unánimes en considerar como *salvamento*, á más del recobro de lo abandonado, un auxilio de mayor importancia que el de *asistencia*, y hasta tal punto, que así como para aquel los datos mas principales é importantes son: el riesgo que corria la cosa ó persona que iba á ser auxiliada, la exposicion en que han podido encontrarse los salvadores, y el valor de lo salvado; para la asistencia son secundarios estos extremos, y siempre es superior la remuneración de *salvamento* á la de *asistencia*.

No por ello se deduce que la asistencia, esté exenta de peligros, y es precisamente lo que la diferencia del remolque ordinario.

No hay salvamento, no hay asistencia con carácter de salvamento, cuando la cosa socorrida no está en peligro, y sobre todo, cuando el que socorre no se expone á él prestando el servicio, ni sufre avería alguna, ni retardo en su viaje, ni se le irroga el menor gasto ó perjuicio; en este caso, el servicio no es ni salvamento ni asistencia, solo constituye un remolque más ó ménos extraordinario según la circunstancia del caso y sobre todo la distancia recorrida.

Y que lo mismo para uno que para otro caso, (salvamento ó asistencia,) los Tribunales no acceden á pretensiones exajeradas, lo dejan demostrado de manera incontrovertible las citas hechas.

El primer caso que se presenta con mayor carácter de gravedad, es el del "Eolus," que en peligro inminente de estrellarse contra las costas bravas de Islandia, es socorrido por dos buques. Los salvadores reparten entre sí por sentencia del Supremo Tribunal de Noruega, tan solo la *sexta parte* de la cosa salvada.

Le sigue despues el del "Spearman" que pierde su timón en el estrecho de Gibraltar, bajo un temporal que expone al buque á irse sobre la costa; lo auxilian con peligro dos vapores, lo

salvan, y la remuneración que para este servicio fija el Supremo Tribunal del Almirantazgo es poco más de la *décima parte* del valor del buque, su cargamento y flete.

Aún no llegó á la *décima parte* la remuneración concedida por el mismo Tribunal á los salvadores del "Santa Rosa," que estuvo varado dos días en las tormentosas costas de Inglaterra.

En cuanto al del "Veracruz," así mismo fallado por el citado Supremo Tribunal, á pesar de que existió peligro y el servicio fué muy importante, hasta el punto de durar el remolque 14 días, recorriendo el buque salvador 1.200 millas fuera de su derrota, sufriendo averías porque el tiempo fué siempre duro y hasta resultando heridos algunos tripulantes; la indemnización no pasó de la *vigésima parte* de la propiedad salvada, verdad es, que el valor de ella era grande, y el Tribunal tuvo en cuenta esta circunstancia siguiendo la jurisprudencia del país, que establece que á medida que sube el valor de la cosa salvada, baja el premio del servicio.

Los otros casos de asistencia y remolque extraordinario, no son menos elocuentes.

El "G. E. Wood" remolcó al "Pierremont," vapor de 1.400 toneladas, y se le ofrecieron £ 150 por el servicio, que no habia sido ajustado antes. El Tribunal del Almirantazgo estimó suficiente la recompensa, "pero teniendo en cuenta la conveniencia de estimular á los Capitanes para que mutuamente se auxilién," fijó el precio del remolque en £ 250.

El vapor "Grasbrook" cuyo valor, con el del cargamento y flete, era de *un millón de marcos*, varó en la embocadura del Elba. Un vapor remolcador le dá auxilio y lo salva. Los armadores del remolcador piden 20.000 marcos por este remolque extraordinario, el Tribunal Supremo Hanseático, reconociendo que el "Grasbrook" no se encontraba en situación exenta de peligro, y que sin extraño auxilio no se hubiera puesto á flote; teniendo muy en cuenta "*un punto de importancia capital, que NO HABIA EXISTIDO PELIGRO PARA EL REMOLCADOR, que es el que distingue el salvamento* (no se olvide que en Alemania no se hace

distinción entre el salvamento y la asistencia) *del remolque ordinario*," inspirándose en la idea de la *conveniencia de ser liberal* en estos casos, y en el gran valor de la cosa, fijó la indemnización en DOS MIL MARCOS. Finalmente, y por cierto que el dato es preciosísimo. En momento de peligro, casi expuesto á perderse, el capitán del Vapor "Rolph firma un contrato ofreciendo abonar al capitán del remolcador "Abeja" 10.000 francos por el servicio de salvamento que iba á prestarle. Pide aquel luego la nulidad del contrato, porque fué hecho bajo la presión del momento de peligro y los Tribunales franceses *dentro de una legislación en este punto* ENTERAMENTE IGUAL Á LA DE ESPAÑA, anulan el contrato y reducen la indemnización á 4.000 francos, estableciendo "que si bien es conveniente conceder remuneraciones liberales para estimular á que se presten auxilios á los buques que se encuentren en peligro, *no se debe tolerar que se intente convertir en especulación la desgracia de otros.*"

Se vé claramente demostrado que los Tribunales de las Naciones mas importantes, van poniendo coto á extravagantes demandas, de acuerdo con la opinión de Causant de que "es inadmisibile en recto juicio y sana moral, que la precaria situación en que pudiera encontrarse un buque, su tripulación y cargamento, proporcione medios de enriquecerse, á otro buque que por efecto de la casualidad las más de las veces, se encuentra en el caso imprevisto de socorrerlo ó auxiliarlo."

Creo ya innecesario insistir mas sobre este punto, porque basta lo dicho, á mi juicio, para que se tenga idea de lo que hoy ocurre y nuestros capitanes y armadores pueden evitar los sacrificios y desembolsos que por desconocerlo, quizás más de una vez han tenido que sufrir, mal de su grado, y entro de lleno en el caso del "Johannes Brun."

De la relación de hechos presentada,

RESULTA: Que el vapor "Goya" se encontró *casualmente*, cerca del "Johannes" al ocurrir el choque;

Que á no ser por la circunstancia de estar llenas las carboneras y cerrada la puerta de estas, el "Johannes" se hubiera

ido á pique, porque inundando el agua las bodegas, carboneras y el departamento de máquina, se hubiesen apagado los fuegos, y la sumersión habria sido inmediata, por la importancia de la avería sufrida, sin que lo pudiesen evitar ni el "Goya" ni ningún otro auxilio humano; pero que como merced á las circunstancias antedichas, el agua solo entró por filtraciones: la misma máquina del vapor pudo achicarla y se utilizó despues durante el viaje, aceptando el remolque tan solo por haberse contratado cuando en los primeros momentos se temió que las consecuencias del choque pusieran en gran peligro la existencia del "Johannes" y de sus tripulantes.

Que el "Goya" no cambió su rumbo y que solo se alargó el viaje en media singladura escasa.

Que el tiempo fué bonancible durante el remolque, y nada sufrió el buque ni tuvo que hacer esfuerzo alguno, porque el "Johannes" se ayudó con su máquina durante la travesía, y con ella entró en Cádiz sin hacer apenas agua, hasta el punto que con solo el caballo de vapor consiguió dejar casi estanco el buque despues de fondeado.

Que el remolque no causó alteración en el itinerario del "Goya," ó en todo caso, por ir antes á Sevilla que á Málaga como á veces lo hacen estos vapores, la interrupcion no pudo pasar de dos días, puesto que su salida de Cádiz estaba anunciada para el 25 de Setiembre y salió el 27; perjuicio que para el "Goya" no puede representar un gasto superior á seiscientas ó setecientas pesetas, puesto que hasta el calabrote del remolque fué facilitado por el "Johannes."

El servicio prestado por el "Goya," no constituye pues, más (según se ha visto) que un remolque, y así lo ha reconocido el mismo Capitan del buque bajo su firma, contratando con el del "Johanne" no *un salvamento ó asistencia*, sino un simple remolque (towing), y á confesión de partes, relevación de pruebas.

Queda pues ya, reducida mi misión, á fijar el tanto que debe abonarse por el remolque.

Se ha visto que para el "Goya" no ha existido ni peligro ni perjuicio apreciable; que otro vapor del mismo consumo de

carbón que el "Goya" el "Monseny," contrató un remolque que pudo durar 10 *días en* 10.000 *pesetas*, y por tanto, que el remolque debido al "Goya" ha de ser mucho más reducido.

No se puede negar sin embargo, que para el "Johannes" existió algún peligro, y por más que como decía Mr. Assen, en la discusión habida en el Congreso de Amberes, "si en moral se considera la intención sin ocuparse del resultado; en hechos de salvamento, solo ha de tenerse en cuenta el resultado para estimar la indemnización debida;" dada la circunstancia anterior y la distancia de 160 millas recorridas; entiendo que el caso del "Goya" debe resolverse como el Supremo Tribunal del Almirantazgo de Inglaterra, resolvió el del "Pierremont"—"teniendo en cuenta la conveniencia de estimular á los capitanes para que mutuamente se auxilién," y abonando el Capitan del "Johannes Brun" al del "Goya," la misma suma que satisfizo el del "Pierremont" £ 250 ó sean rvn. 25.000.

Tal es mi dictámen, que como digo al principio, emito con temor de no haber acertado quizás y que someto á opinión mas ilustrada que la mia.

Cádiz y Octubre 20 de 1887.

Salvador Viniegra.

