

NOMBRE

Amistad y Salvamentos.

Plaza

Domicilio

11 TELENA (Petrolero Ingles)

SALVAMENTO DEL PETROLERO "TELENA" Y
DE SU TRIPULACION, NAUFRAGOS, POR PESQUEROS
ESPAÑOLES A LA ALTURA DE ONS (VIGO). QUE
FUE CANTONEADO, AL PARECER, POR SUBMARINO
ALEMAN.



WELFELIM
BARCELONA

ESPEDIENTE "TELENA"

SALVAMENTO DEL BUQUE-TANQUE
(PETROLERO) INGLES Y DE SUS
22 TRIPULANTES, NAUFRAGOS,
POR PESQUEROS ESPAÑOLES QUE
OYERON, LOS DISPAROS QUE AL
PARECER FUÉ ATACADO POR UN
SUBMARINO ALEMAN Y QUE
A CONTINUACION VIERON EL HUMO
Y FUERON AL RESCATE.

Gerona (Telena)

Este barco llegó a manos españolas de forma muy trágica,

Telena (7.406 TRB). Pertenecía a la Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, de Londres, donde estaba matriculado. Botado en 1927 en los astilleros New Waterway Shipbuilding Co, de Schiedam (Holanda).

(...)

Los ataques contra el petrolero británico *Telena* (7.406 TRB), armado con dos cañones, que navegaba de Gibraltar a La Pallice, y contra el mercante francés *Marie José* (2.477 TRB), que con cargamento de cereales se dirigía de Casablanca a Burdeos, constituyeron unas de las acciones más trágicas y espectaculares en Galicia. Los dos fueron atacados por un submarino a partir de las 05.45 del 30 de mayo [de 1940] frente a la isla de Sálvora.

Según el diario de a bordo del submarino, a las 06.15 horas del 29 de mayo de 1940, el *U 37* intentó detener al *Marie José* —que navegaba sin escolta— con un cañonazo por delante de la proa, a 40 millas al noroeste de Vigo¹, pero el buque viró y empezó a enviar mensajes radiofónicos de auxilio. El submarino abrió fuego y varios proyectiles alcanzaron el barco, que fue pronto abandonado por la tripulación. El buque incendiado recibió el tiro de gracia a las 06.57 y se hundió en 15 minutos, en la cuadrícula CG 2237, aproximadamente en la posición 42°25'N 09°08'W.

El *Faro de Vigo* afirmaba que el ataque se produjo a 7 millas de la isla de Ons, especificando que el submarino hizo más de treinta disparos de cañón contra cada barco, fuera de las aguas territoriales españolas. Algunos pescadores afirmaron que había otros dos submarinos que presenciaron la acción, y que el petrolero no replicó con su artillería. El ataque se produjo en la posición 42°25'N 09°08'W. De los treinta y siete marineros chinos y diecisiete británicos de la tripulación de este último, siete desaparecieron. De los treinta y dos franceses, desaparecieron ocho. Pesqueros de O Grove, Cambados y Marín recogieron cinco cadáveres. Los supervivientes que consiguieron subir a los botes salvavidas fueron conducidos a Marín, donde tres británicos fueron hospitalizados. El *Marie José* embarrancó y se hundió rápidamente. Las cifras de tripulantes rescatados son confusas. Los pesqueros *Morrazo nº 3* y *Segundo 23 de Mayo* recogieron diez y quince hombres respectivamente. Diecisiete estaban heridos, siete ilesos y uno murió al llegar a puerto. El *Río Loira* desembarcó un muerto, un herido y dos ilesos. El *Sampelayo*, un muerto y dos ilesos. El *Carlos I* rescató dos supervivientes y un cadáver. El *Carmen Garrido* desembarcó dieciséis supervivientes, todos ilesos. En Vigo, un pesquero sin identificar desembarcó el cadáver de un marinero chino muerto a bordo tras el rescate. Probablemente se trataba de la motora *O Meco*, que sólo aparece mencionada en el informe del Comandante de Marina de Vigo y que además desembarcó quince náufragos. El balance fue de veintisiete ilesos, veinte heridos, seis muertos, que serían enterrados en Vigo, Marín, O Grove y Ribeira, y treinta y cuatro desaparecidos. Una vez extinguido el fuego a bordo del *Telena*, el petrolero fue remolcado por el pesquero *Moncho* —en realidad este barco era un remolcador— y otros² a Vigo. Pero el balance final se hizo el día 31: diez muertos, veintidós heridos, cuarenta ilesos y quince desaparecidos —cinco del *Marie José* y diez del *Telena*. Hoy seis marineros chinos y uno británico reposan cerca de Bilbao en

¹ Según el informe del Comandante de Marina de Vigo, Luis Piñero, al Comandante General del Departamento, todos los testigos coincidían en señalar que el hecho se había producido a unas siete millas al oeste de Sálvora.

² Según el referido informe, eran los pesqueros *Buena Esperanza* y *José Ignacio de C.*, que encontraron el buque abandonado y en llamas. La operación de rescate fue dirigida por el *Uad Martín*, al mando de Federico Sánchez Barcaiztegui Aznar, y auxiliada también por el buque bomba *Roberto*.

el *British Cemetery*³ de Lujua (Vizcaya). Según el Lloyd's, el número de víctimas ascendió a dieciocho, incluido el capitán Harold Fitch Gosling. Según esas mismas fuentes, los supervivientes fueron treinta y seis.

El informe de Marina detalla además el salvamento y hace un balance de daños:

"(...) 5. A las 20 horas del referido 29 se dio fondo al buque siniestrado en la playa de San Martín, dentro de la ría de Vigo, para localizar y sofocar el incendio, logrando quedase este localizado. Dispuse se estableciese a bordo del petrolero una guardia militar a cargo del *Uad Martín* y se procurase fondear el buque en la playa de Moaña, por considerarlo menos peligroso para la navegación y para el mismo buque, quedando ultimada esta operación a las 6 de la tarde de ayer 30.

6. Inmediatamente ordenó a un oficial de esta Comandancia y a los ingenieros afectos a esta misma, se personaran a bordo para verificar una inspección ocular, de la cual resulta que el buque tiene cinco orificios de impactos de disparos de artillería sobre la línea de flotación en la parte de popa. Ha sido destruida por las llamas toda la superestructura del puente, cámara de máquinas y alojamientos de popa. Han sido encontrados tres cadáveres carbonizados y restos humanos calcinados, sin que pueda afirmarse que no existen más víctimas, ya que, debido a las emanaciones del combustible quemado no es posible explorar por ahora todo el buque, aunque se trabaja activamente para la total extinción de los pequeños focos de fuego que aún persisten, sin que constituyan peligro aparente para la seguridad del buque".

El 31 de mayo, *La Voz de Galicia* de ese mismo día daba muchos detalles precisos:

"A bordo del petrolero fueron hallados los cadáveres de siete tripulantes completamente carbonizados, tres en los callejones de máquinas y los otros cuatro en la cámara del puente, y en el puente uno, que se supone sea del capitán. Alguno de los cadáveres podrá ser identificado. Los otros están carbonizados por completo.

(...) El barco está armado con dos cañones, uno antiaéreo de 17 y otro de superficie de 120".

(...) Los tripulantes que se hallaban carbonizados en el petrolero fueron traídos a Vigo ayer tarde, en donde las autoridades competentes ordenaron su traslado al cementerio".

Sin embargo, ese no fue el fin de los males que rodearon al desafortunado petrolero. El 2 de junio, cuando se bombeaba el petróleo a los depósitos de CAMPSA en Vigo, el *Telena* se incendió de nuevo y el fuego se propagó al pesquero *Buena Esperanza*. Murieron cuatro hombres y ocho resultaron heridos, cuatro de ellos graves. El *Uad Martín* extinguió el fuego.

No fue únicamente *El Faro de Vigo* quien dio las noticias de forma confusa. Estas llegaron a la revista "Brújula" tan desvirtuadas que el propio comandante del cañonero tuvo que pedir al Comandante General del Departamento que se hiciese una rectificación en la prensa, restituyendo los méritos a la tripulación del *Uad Martín*, que había sido propuesta para una recompensa.

El 17 de agosto, el *Telena* fue remolcado a Sestao, donde fue reconstruido por la Constructora Naval. Seguidamente pasó a la flota de CEPESA y fue rebautizado *Gerona*. Fue desguazado en Barcelona en 1975.

³ Cementerio Británico.

ESCOBÉN

TU REVISTA DE BARCOS

SÁBADO 1 DE MAYO DE 2004

"GERONA"

La historia del que sería el primer petrolero de la Compañía Española de Petróleos S.A., (C.E.P.S.A.), comienza en el año 1925 cuando la Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.(más tarde SHELL TANKERS), encargara la construcción de diez buques cisternas de 10.000 toneladas de peso muerto a astilleros de Holanda y el Reino Unido* .

Estas unidades entregadas a lo largo de 1927, eran las siguientes:

- "BULYSESSE" y "BULLMOUTH".- Construidos por Hawthorn, Leslie & Co. Ltd., Hebburn.
- "PATELLA" y "PECTEN".- Construidos por Palmers Co. Ltd., Jarrow.
- "GOLDMOUTH" y "SPONDILUS".- Construidos por Wilton Fijernoord, Schiedam.
- **"TELENA"**.- Contruido por New Waterway S.B. Co., Schiedam
- "CLAM" y "ELAX".- Netherland S.B. Company, Amsterdam.
- "TROCAS".- Rotterdam Drydock, Rotterdam.

IMAGEN : NO DISPONIBLE.

El "Telena" fue entregado el 25 de febrero de 1927 en Schiedam (Rotterdam) por la New Waterway Shipbuilding Co.(nº 132). Se trataba de un

buque petrolero de una sola cubierta, construido según el sistema de estructura con los compartimentos para crudo formados por mamparos longitudinales y transversales. Tenía un castillo de 10,36 metros, un alcázar de 17,67 metros con el puente y, una extensa toldilla de 30,17 metros con popa de crucero. Registraba unas 7.406 toneladas brutas, 4.283 netas y, poseía unas dimensiones de; 134,1 metros de eslora, 18,0 de manga y un puntal de 10,1 metros. Su máquina principal constaba de un motor diesel de seis cilindros Werkspoor -(3.500

SECCIONES

Mercantes (163)
Armadas (37)
Galería Fotográfica (33)
Se Busca (26)
Leyendas (17)
Emigración (2)

ARCHIVO DEL BLOG

▼ 2009 (1)

▼ enero (1)

JUAN SEBASTIAN DE
ELCANO

► 2008 (14)
► 2007 (12)
► 2006 (29)
► 2005 (35)
► 2004 (54)
► 2003 (89)
► 2002 (16)

Google

● Web ● escoben.blogspot.com

caballos)-de doble efecto construido en Amsterdam, que le daban 12,5 nudos de velocidad de servicio. Estaba matriculado en Londres.

El "*Telena*" se convirtió en la primera pérdida de la Anglo-Saxon durante la Segunda Guerra Mundial. El día 29 de mayo de 1940, cuando navegaba frente a las costas gallegas cargado de crudo en viaje desde Trípoli a Pauillac (Burdeos), fue cañoneado por el submarino alemán "U-37" -mandado por el capitán de corbeta Viktor Otto Oehr-, en la posición 42.25 N // 09.08 W, a unas nueve millas de la Isla de Ons. El capitán del petrolero junto a otros 17 tripulantes perecieron en el ataque, abandonando el buque el resto de los 36 tripulantes entre los que se encontraban numerosos heridos, siendo rescatados por pesqueros españoles, entre otros; el "Morrazo" y el "Ventitres de Mayo", que anteriormente habían participado en el rescate de los naufragos de otra víctima del "U-37", el carguero francés de Les Cargoes Algeriens, "Marie José" (1925/2.477 br.).

Mientras tanto el "*Telena*" ardía de proa a popa y, se escoraba ligeramente a estribor, banda, donde los proyectiles alemanes le habían causado algunos boquetes por donde perdía parte de su preciado cargamento. En su ayuda salió de Dávila, Vigo, el remolcador "Moncho D." (1934/170 toneladas), que junto al pequeño pesquero de madera a vapor "Buena Esperanza" (1931/46 toneladas) y al guardacostas "Uad Martín"-antiguo bou británico de 216 toneladas adquirido por la Armada Española en 1922-, remolcaron al "*Telena*" hasta el abrigo de las Cies, donde la tripulación del guardacostas consiguió extinguir el incendio. Al día siguiente, 30, el buque inglés fue llevado hasta Moaña, donde queda fondeado frente a la playa de Meira. El día 1 de

IMAGEN : NO DISPONIBLE.

junio, se produjo un incendio en la parte exterior del costado del "*Telena*". Abarloados a él se encuentran el algibe "Roberto" y el pesquero "Buena

Esperanza" que, prácticamente acabaría destruido por el fuego. En este suceso perdieron la vida el patrón del "Roberto" y tres marineros del "Buena Esperanza", siendo de nuevo las gente del "Uad Martín", después de varias horas de lucha las que lograron sofocar el nuevo incendio. Posteriormente, se recuperaron unas 7.400 tonelada de crudo de las 9.368 que transportaba el "*Telena*".

Kiva Microfinance

"Loans that
Change Lives."
Make a
Difference and
Lend Today!

Public Service Ads by
Google

ESCRÍBEME

escoben@gmail.com

buque mercante barco

Capitanía Marítima elabora un protocolo para evitar los naufragios ...

La Voz Digital (Cádiz), Spain
La Dirección General de la Marina Mercante ha iniciado la elaboración de una instrucción para los capitanes de los buques fondeados en la Bahía de Algeciras ...

[Artículos relacionados »](#)

En aquellos años, ante la necesidad de petroleros de la Marina Mercante Española, el "Telena" sería adquirido por el Gobierno y llevado meses más tarde, el 17 de agosto de 1940, desde el puerto de Vigo hasta la Naval de Sestao para su reconstrucción.

Adquirido por Cepsa, fue rebautizado **"GERONA"** y, se entregó en la primera semana de octubre de 1942 convirtiéndose en el primer buque de la Compañía.



El buque "Gudrun Maersk" refuerza el servicio AE8 de Maersk Lines

Veintepies.com, Spain

El buque "Analena" se retira del servicio F03 de Maersk, por lo que la semana pasada protagonizó su última escala en el puerto de Valencia dentro de esa ...

Israel quiere confiscar buques que transportan armas a Hamás

Aurora (Suscripción)

"El problema es que en la actualidad un país no puede detener un buque en aguas internacionales a menos que enarbore la bandera de ese país", ...

Dejan Marruecos y vuelven a Cuba los marineros del buque «Alutrans»

ABC.es, Spain

... -ex presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas-, con la autoridad portuaria de Safi, donde está atracado el buque desde hace más de un año. ...

con la tecnología de Google™

Al mando del capitán D. Ildefonso Gastanaga y, con una tripulación de 42 hombres entre oficiales y marineros, el "Gerona" comenzó su nueva vida bajo la contraseña de la refinería de Tenerife.

Años más tarde, le serían reformadas su chimenea y su proa y, después de 48 años de servicio, el "Gerona" (ex-"Telena"), sería desguazado en el mes de mayo de 1975 en Barcelona.



* Los holandeses construirían dos unidades en sus astilleros : "PHOBOS" y "MARPESSA".

© escobén

© ESCOBÉN, PUBLICADO POR ESCOBEN A LAS 0:00

ETIQUETAS: MERCANTES

0 COMENTARIOS:

Publicar un comentario en la entrada

[Entrada más reciente](#)

[Página principal](#)

[Entradas antiguas](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)



THE MERCHANT SHIP HISTORIAN SITE RING

THIS RING IS OWNED BY
ROLF SKIOLD

[< PREV](#)

[LIST](#)

[RANDOM](#)

[JOIN](#)

[NEXT >](#)

[<< PREV](#)

[OCEAN LINER RING](#)

[NEXT >>](#)

[\[PREV 5\]](#)

[\[NEXT 5\]](#)

[\[RANDOM\]](#)

[\[LISTSITES\]](#)

195831

ESTADISTICAS GRATIS

CONSEJO SUPREMO
DE
JUSTICIA MILITAR
3ª Negociado
Relatoria

-00-

Excmo. Sr.:

En el expediente relativo al hallazgo y salvamento del buque-tanque de nacionalidad inglesa "Telena" aparece un dictamen del Sr. Fiscal Torado de este Consejo Supremo que copiado dice:

" El Excmo. Sr. Ministro de Marina remitió para informe a este Consejo Supremo de Justicia Militar el expediente relativo al hallazgo y salvamento del buque-tanque de nacionalidad inglesa "Telena" encontrado en la mar sin gente a la altura de Ons (Vigo).-Resulta de los documentos que figuran en el mismo que a las seis de la mañana del día 20 de mayo de 1.940 las embarcaciones pesqueras "Carlos I", "Rio Leira nº 3", "Fernando Sampaio", "Carlos Garrido" y "O Mece", que se hallaban pescando en las inmediaciones de la isla de Sálvora, oyeron los disparos y pudieron ver las llamas que envolvían a un buque, acudiendo al costado del mismo que resultó ser el petrolero inglés "Telena", atacado al parecer por un submarino alemán y logrando salvar a 22 supervivientes del citado buque a los que condujeron al Puerto de Marín.-Prximamente a las siete de la mañana del mismo día 29 citado anteriormente y en ocasión de hallarse pescando el buque "José Ignacio de C" y el vapor pesquero "Buena Esperanza" divisaron a unas 16 millas al N.O. del Cabo Silleiro a la altura de la Isla de Salvora y Ons, un buque del que salían llamas, al que se dirigieron suspendiendo sus faenas y a prudencial distancia pudieron ver que se trataba del buque tanque petrolero citado anteriormente poniéndose de acuerdo para intentar el salvamento del mismo y de las vidas humanas que por consecuencia del incendio estuvieran en peligro, efectuando un reconocimiento alrededor del buque en el que existía mucho fuego y cuando éste bajó, hacia las ocho y media de la mañana subieron a bordo del buque siniestrado dos hombres de cada uno de dichos pesqueros no encontrando nadie a bordo de la citada motonave inglesa "Telena" de la matriculación de Londres y propiedad de la "Anglo Saxon Petroleum Company Limited". Seguidamente procedieron a darle remolque para llevarla a Vigo realizando la maniobra los dos buques citados "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza", siendo divisado por el Guardacostas "Uad-Martin" el cual llegó al citado convoy a las doce y media aproximadamente cuando continuaba aun con mucho fuego a bordo del buque referido, haciéndole presente los pesqueros al guardacostas que no precisaban de su auxilio y confiaban en llevar el "Telena" a lugar seguro; esto, no obstante, y como el "Uad-Martin" recibiera orden telegráfica de dirigir el remolque, así lo hizo tomando los buques otra posición y pasando al "Telena" en algunas ocasiones al Segundo Comandante del

Guardacostas y marineros del mismo hasta que el petrolero dio fonde en la
en la ensenada del lado de las islas Cies fondeadero acostumbrado a usar
por los buques de su clase e indicado por el Comandante de Marina de la pro-
vincia de Vigo.-A las doce de la noche del citado día 29 y estando el "Tele-
na" y los buques que le habían traído en el fondeadero de las islas Cies,
con fuego todavía a bordo, llegó, por haber recibido orden de la Autoridad Lo-
cal de Marina, el buque aljibe "Roberto" de la Comp. "Molina, Valverde y C^{pa}",
poniéndose seguidamente a sofocar el incendio, lo que realizó con gran eficacia
y evitante peligro, continuando en esta operación toda la noche hasta las 9
de la mañana del día 30 en cuya hora, según parece, quedó virtualmente termina-
do el incendio y se procedió a llevar el buque a Moaña fondeadero designado
por la autoridad de Marina, dándole remolque a ~~Moaña fondeadero designado por~~
~~la autoridad de marina~~ el "José Ignacio" y "Uad-Martin", llevando al costado
al "Roberto", interviniendo además en esta operación por orden del Comandante
de Marina de Vigo el remolcador "Mencho D" y más tarde la embarcación de los
Prácticos "Cabo de Mar".-El "Telena" quedó en Moaña a las cinco de la tarde
del citado día 30 en situación y condiciones de seguridad, sofocado, al parecer,
completamente el fuego, quedando, no obstante, a su costado el "Buena Esperanza"
el "José Ignacio de C." "Roberto" y "Mencho".-Inopinadamente a la una y media
de la madrugada del primero de junio siguiente, se produjo en el "Telena" una
explosión e incendio, corriéndose el fuego por encima del mar y al "Roberto"
el que, con grandes esfuerzos consiguió al fin su extinción, falleciendo de las
quemaduras su Patrón y recibiendo graves lesiones otras personas, instruyéndose
por la jurisdicción de Marina para depuración de las posibles responsabili-
dades y causas de este último incendio, la causa nº 653/40.-Los patrones de
cabotaje de los vapores de pesca "José Ignacio de C." y "Buena Esperanza" so-
licitaron del Comandante Militar de Marina de Vigo, la incoación del oportuno
expediente administrativo para que se les otorgase en su día la participa-
ción que les pudiera corresponder como halladores del buque citado (folios
1.224 y 247).-Incoado el correspondiente expediente se tomaron declaracio-
nes a los tripulantes del buque siniestrado y demás buques que intervinieron
en las citadas operaciones.-El Cónsul británico en Vigo dirigió escrito al
Juez Instructor para que como representante de la tripulación y armadores d
del petrolero "Telena" y acompañado de los Sres. Estanislao Duráñez, Hijos,
agentes del Lloyd's en representación éstos de los intereses del seguro, se
les tuviese presentes en el expediente que se estaba instruyendo. Reclama-
ron estos últimos reiteradamente (folios 9 y 35) la entrega del buque y su
cargamento para quedar en su custodia hasta que el asunto fuera resuelto (fo-
lios 4 y 9), e intervenir en los trabajos relativos a la propiedad del buque
y su cargamento.-Como se ha dicho anteriormente propietaria del "Telena" es

la "Anglo Saxon Petroleum Company", domiciliada en la ciudad de Londres (folios 24, 25, 210 y 211) y su representación se ejerce por la firma "Estanislao Durán e Hijos" de Vigo (Folios 206, vto y 304 vto). - Los aseguradores del buque "Telena" son el Lloyd's inglés y sus agentes "Estanislao Durán e Hijos", los que ostentan la doble representación de los dueños del buque y su cargamento y en este concepto han actuado con el expediente, alegando su derecho a que se le devuelva la nave y su cargamento previo el pago de los gastos y premio. Los armadores del "Roberto": "Molina, Valverde y Ca" cuya representación ostentó en el expediente, D. Manuel Goicoechea Arrillaga (folios 232) pretendieron que se considerara al citado buque hallador-salvador, con idénticos derechos que los pesqueros antes citados y se retribuya su participación con arreglo al Convenio de Bruselas. - Consta al folio 245 que los buques "Moncho" y el jibe "Roberto" salieron del puerto de Vigo por orden de la autoridad de Marina para prestar los auxilios que fueran precisos al "Telena" y que dichos auxilios fueron solicitados por el Comandante del "Uad-Martin". - El propietario del remolcador "Moncho" D. Joaquín Dávila y Ca" de Vigo solicitó con arreglo al Convenio de Bruselas se le concediera el precio que corresponde por haber contribuido directamente al salvamento del "Telena". - D. Raimundo Vidal, en representación de los pesqueros "Carlos I", "Rio Leira Nº 2", "Fernando Sampaio", "Carmen Garrido" y "O Mece" que salvaron la vida de los 22 tripulantes del "Telena" solicitaron también con arreglo al Convenio de Bruselas la remuneración que les correspondiera ya que fueron los primeros que avistaron al buque siniestrado y si no atendieron desde el primer momento a salvar al buque, fue porque el natural sentimiento de humanidad exigía dedicar los primordiales esfuerzos a las vidas humanas. - La valoración del "Telena" aparece en el expediente a los folios 24 y 25 en los que el Consul General de España en Londres, manifiesta que dicho buque está asegurado en 126.000 libras (6.300.000 pts) al cambio de cincuenta. - Al folio 93 y vuelto los peritos, Inspector de Buques y Mecánico de la Comandancia de Marina de Vigo entienden que el valor del buque citado es de 9.000.000 pts. - De conformidad con el dictamen del Asesor General del Ministerio de Marina y Decreto Ministerial, se preste nuevo informe pericial por un Comandante de Ingenieros Navales y un Ingeniero Naval, perito Inspector de Buques de la Comandancia de Marina de Pontevedra, los que, a los folios 275 y 286, manifiestan que el valor del "Telena", con pertrechos y efectos, prescindiendo de la carga, es de 11.000.000 - pts. - Este valor no le reconoce la "Anglo Saxon" propietaria del buque. - La carga ha sido valorada por informe pericial que figura al folio 65 y vuelto la canti-

dad de 2.468.550 pts. valoración que se aproxima a la dada por el Consul de España en Londres (2.500.000 pts).--Los propietarios tampoco se conforman.--En un proyecto de venta a la Sdad. Española de Petroleos, aparece el precio de 9.600.000 pts. cantidad que en un principio se conformaron los posibles halladores (folio 217).--La cuenta de gastos presentada al cobro es:

"José Ignacio de C".....54.973'30 pts.

"Buena Esperanza"..... 7.458'55 "

"Roberto"..... 46.500' -- "

"Moncho D"..... 26.467'60 "

La cuenta de perjuicios presentada al cobro es:

"Carlos I" ,"Fernando Sampayo", "Rio Leira"

"Carmen Garrido " y O Mecó"..... 10.540'--

Gastos generales del expediente (folio 316), 129.586'01; los propietarios impugnan esta última cuenta que estiman en 62.894'04.--Según los peritos (folios 146 y 147) la cuenta del gastos del "Buena Esperanza" ha sido reducida a 6.478'20 pts y la del "José Ignacio de C" a 12.798'-- pts.--Las demás cuentas han sido tambien impugnadas.--El Fiscal del Departamento Marítimo de "El Ferrol del Caudillo" evacuando las audiencias instructivas del expediente a que se refiere el artículo 203 de la Instrucción de 4 de junio de 1.873, entendió que los hechos relatados merecian la calificación de hallazgo de un buque de nacionalidad extranjera encontrado en el mar sin gente y en grave peligro de perdición y las embarcaciones "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" tenían el concepto y reconocimiento de las Leyes otorgar a los halladores, correspondiéndoles conjuntamente el precio del tercio del valor total del barco y la carga salvados, según previene el artículo 211 de la citada Instrucción, en armonía con lo dispuesto en el artículo 40, título 5º, tratado VI de las Ordenanzas de la Armada de 1748 y el artículo 40 de las de Cerse de 1.804, precediendo que el citado premio se otorgara globalmente a armadores, patrones y tripulantes y con arreglo a las especulaciones que figuran en el folio 244, celebradas entre ellos, para la proporción del reparto, ya que el citado contrato coincide en líneas generales con el criterio sustentado por el artículo 21 del Título adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina que aun derogada la fecha en que el Fiscal emitia en su informe, representaba a su juicio un avance en nuestra legislación y por coincidir tambien aquella estipulación de los interesados con el párrafo 2º del artículo 6º del Convenio de Bruselas, firmado por España y que dice que la proporción en que debe repartirse entre los salvadores la remuneración obtenida se fijara en primer término por lo convenido entre las partes.--En la audiencia instructiva del expediente, dada a los interesados, formularon estos al Tribunal que habia de fallarle las siguientes alegaciones y súplicas: D) Casimiro Durán, Apoderado de la firma "Estanislao Durán e Hijos

Agente éste de la Casa armadora "Anglo Saxon Petroleum Company Limited".- PRIMERO.-Que si el Tribunal estima que existe defecto o error de tramitación que pudiera determinar incompetencia lo declare así, pasando el conocimiento de las Autoridades a quien corresponda. SEGUNDO.-Que en otro caso se declare que los servicios prestados al "Telena" y a su carga por los vapores "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" y "Roberto", son por lo que respecta a los dos primeros, constitutivos de auxilio en el mar con remolque y han engendrado éste cuasi contrato, y los servicios del último lo son de auxilio cumpliendo ordenes del Ilmo Sr. Comandante de Marina de Vigo y en virtud de obediencia debida dada la naturaleza y finalidad de la empresa a que pertenece de auxilios y salvamentos.- TERCERO.-Que los servicios prestados por el "Mencho" lo son de remolque dentro de la ría, por orden del Ilmo. Sr. Comandante de Marina de Vigo en virtud de obediencia debida dada la naturaleza y finalidad de los servicios de remolque a que se dedica.- CUARTO.-Que los cuatro buques anteriores deben ser remunerados equitativamente, en la forma indicada, señalando el Tribunal la cuantía de la remuneración que cada uno ha de percibir.- QUINTO.-Que la tribulación de los barcos pesqueros que han intervenido en la recogida de naufragos es justo que sean recompensados por sus humanitarios y heroicos esfuerzos, también de manera equitativa y proporcional.- SEXTO.-Que en el supuesto improbable de que se declare la existencia de hallazgo se estime por las circunstancias especiales del caso en la participación que por hallazgo se conceda, deben entrar equitativamente los pesqueros "Diego Leira", "Carlos I", "Fernando Sempayo" y "O Meco", considerándoles halladores, sin aumentar la remuneración total del hallazgo, que deberán repartir por el "Buena Esperanza" y el "José Ignacio de C", percibiendo éstos una mayor parte.- SEPTIMO.-Que es justa norma en las circunstancias presentes la valorización aceptada por los armadores del navío y de su carga, debiendo servir de base para la remuneración que se conceda.- OCTAVO.-Que los gastos y averías han de satisfacerse en la cuantía y forma indicada en el escrito por ellos presentado y aceptando las impugnaciones por ellos hechas con anterioridad y las que figuran en el mismo escrito, no considerándose consecuencia del auxilio las averías del "Roberto" producidas en la madrugada del 1º de junio, al menos ínterin no se resuelva de manera definitiva la causa instruida ante el Juzgado de Marina en la que pidieron se considerase diligencia indispensable la audiencia de la armadora o de su representante.- D. Valentin Paz Andrade, a nombre de los salvadores y Patrones, respectivamente de los vapores "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza", formulé a su vez las peticiones que siguen: PRIMERO: Declarar halladores-salvadores de la moto nave TELENA de la matrícula de London y de su cargamento, compuesto de 8.017.627 kgs. de petróleo crudo, a la

armadores y tripulantes de los vapores de pesca "Buena Esperanza" de la matrícula de Vigo y "José Ignacio de O" de la matrícula de Sevilla; declaración que beneficiará a los que en 29 de mayo de 1.940 componían la dotación de dichos pesqueros a sus derecho-habientes.-SEGUNDO.-Aprebar la valoración del buque hallado en 11.000.000 pts y de la carga en 247.850'40 dólares.-TERCERO.-Que se declare de abono a la comunidad de cohalladores representada en concepto de premio el importe de la tercera parte del valor asignado al buque y a la carga, cuya distribución entre los interesados habrá de hacerse por acuerdo entre ellos en la forma y proporciones que determinaba el artº 21 del Título adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina.-CUARTO.-Declarar de abono en concepto de gastos de salvamento a D. Francisco García Crespo y a D. José Lorenzo y Lorenzo a parte de la participación que en la recompensa le corresponda, pesetas: 54.973'pts. con 37.458'55 respectivamente, con la reducción del 25 % sobre algunas partidas integrantes de tales sumas que se propone en el informe pericial del folio 246 vtº.-QUINTO.-Ordenar respecto a cualesquiera otros gastos a cualesquiera otros gastos o retribuciones devengadas hasta dejar en lugar seguro el "Telena" y a su carga, la proporción en que habrán de recaer sobre las partes, bien previo descuento del monte-mayor, bien en proporción al interés que representen, excluyendo a los co-halladores de la obligación de participar en gastos originados con posterioridad al 30 de mayo de 1.940 para la custodia y conservación de los efectos.-SEXTO.-Decretar la retención del buque hallado y su carga hasta la liquidación de los derechos dimanantes del hallazgo y que si aquellos no fueren reivindicados por su dueños en el plazo que se determine entrarán en la propiedad plena de los halladores por virtud del artº 4º del Reglamento de Puertos.-D. Manuel Goicoechea en concepto de Gerente y Socio Administrador de la Empresa de Aguadas y Salvamentos "Mons. Valverde y Ca", armadores de vapores especialmente dedicados a los fines de la Sociedad y nombrados "Roberto" e "Hydria", suplica se digna declarar al buque-bomba "Roberto" con la cooperación del también suyo "Hydria", receptor y salvador del "Telena" y su cargamento, con derecho a participación en igual proporción que los pesqueros "José Ignacio" y "Buena Esperanza" en el premio global del valor de lo hallado, con arreglo a la legislación nacional, que regula esta materia de hallazgo-salvamento y alternativamente que, si teniendo en cuenta los graves riesgos y peligros de pérdida de sus buques, mérito y extensión de los trabajos llevados a cabo y resultando útil, máximo que consiguieron salvando al TELENA y su carga de una segura desaparición, deberes por el incendio, que apagaron, estima estima el Tribunal que merecen como salvadores una remuneración o premio mayor que el del tercio de lo salvado, se les aplique entonces el Convenio Internacional de Bruselas sobre "Salvamentos", oportunamente invocados, abonándose aparte los gastos, averías y perjuicios su-

fridos y justificados por sus citados buques.-Igualmente suplica D. Manuel Geicoechea que para las remuneraciones citadas se tomará como base la tasación de 11.000.000 pts. en que últimamente se fijó el valor del TELENA, en cuanto al buque-tanque; y las de 247.875 dólares con 50 cts., o su equivalente aproximado en pts. de 2.478.000'55 pts. para el cargamento del petroleo por ser los avalúes legales.; desechando las tasaciones caprichosas o precios de la Ca. Española de Petroleos S.A. desestimando su instancia de 8 de octubre, por carecer de base, por tanto de personalidad para intervenir en este expediente, personalidad y títulos que negaba, asimismo a la "Anglo Saxon Petroleum, al Lloyd de Londres y a su representación, por no haberles acreditado debidamente, como en derecho se exige, para los asuntos civiles relativos a propiedad dentro del plazo ya transcurrido.-Joaquín Davila y Ca, Armadores del remolcador "Moncho" la remuneración o premio de salvamento y abono de gastos y averías, bien con arreglo a las prevenciones del Convenio Internacional de Bruselas, relativo a salvamentos, bien de acuerdo con nuestras leyes nacionales, considerándose a su buque como receptor del "Telena" en unión de los halladores-salvadores y asignándosele la participación que le corresponde en el premio global del tercio del valor de lo salvado que la ley otorga.-Raimundo Vidal, en representación de los armadores y tripulantes de los pesqueros: "Carlos I", "Fernando Sempayo", "Rio Leira nº 2", "Carmen Garrido" y "O Meco", que recogieron a los tripulantes, formuló asimismo escrito en suplica de que se le reconozca halladores y se les otorgue la remuneración oportuna.-Se une un informe pericial técnico marítimo suscrito por el Capitán de Fragata D. Alfredo Lestau, a petición de la Ca Molins, Valverde, en el que declaran que a su juicio sin la intervención de las bombas mnagueras del "Roberto", el fuego hubiera devorado el cargamento del "Telena" y destruido a este petroleo que se encontraba por ello en evidente y grave peligro de perderse; que los servicios en esta ocasión prestados por el "Roberto" meritorios, no obligatorios, relevantes, penosos y peligrosos en grado sumo, para la seguridad del buque-aljibe y de su gente; todo lo cual, a su juicio, y con arreglo a las definiciones aplicables del Convenio Internacional de Bruselas, constituye un caso de salvamento marítimo, en el que el "Roberto" obtuvo el máximo resultado útil.-La Junta del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo, reunida a tener de la R.O. de 17 de diciembre de 1.912 (C.L.345), procediendo en la forma prevista para los tribunales de presas, vió y falló con arreglo al artº 203 de la Instrucción de 4 de junio de 1.873 este expediente y dictó sentencia en cuyo fallo ~~se~~ se declara: PRIMERO: Que los armadores, patrono y tripulación del buq. "José Ignacio de C" y pesqueros "Buena Esperanza"

son halladores del buque-tanque inglés TELENA y su cargamento que encontraron en el mar sin gente y en peligro de perdición.-SEGUNDO: Que la entidad propietaria de la motonave TELENA y de su cargamento de crudo-oil deben abonar en concepto de hallazgo y respectiva proporción a los halladores la cantidad de 4.431.391⁸⁸⁴ pts. globalmente para que sea repartida en la forma y proporción que libremente pactaron los interesados por un contrato que ni es leonino ni puede estimarse razonable, sino que, por el contrario, coincide en su espíritu y líneas generales con el criterio sustentado por el artº 21 del Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina que, aun derogado y sin vigor actualmente, representaba en éste como en otros puntos un evidente avance de nuestra legislación, lamentablemente perdido y que a mayor abundamiento el párrafo 2º del artº 6º del Convenio Internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1.910 del que fueron altas partes contratantes España y la Gran Bretaña, decide que la proporción en que debe repartirse entre los salvadores la remuneración obtenida se fijará por convenio entre las partes.-TERCERO: Que los mismos propietarios de la motonave y su carga deben abonar en conceptos de gastos de salvamento y expediente a los acreedores que se expresan las cantidades que se indican a continuación:

A Molins, Valderas y Ca:.....	114.000 pts.
A Davila y Ca. per servicios dia 30.....	9.354'- "
A la misma entidad per factura obrante al fº 110...	2.000'- "
A Molins, Valverde y Ca. per fra. 149.....	2.000'- "
A la Sdad. de Obras y Construcciones per sus fras...	600'- "
A Américo Rivero per fra. fº 130.....	3.000'- "
A Construcciones S.L. per fra. fº 111.....	2.000'- "
A los Prácticos del Puerto per fra. fº 129.....	1.446'25 "
Al Depósito E Carbenes S.A. fra. fº 123.....	500'- "
A la C. "M.P.S.A. per fra. fº 140 y 141.....	27.000'- "
A Ferrer y Ca. per fra. fº 165.....	213'- "
A Pernas per fra. fº 154.....	27'- "
Al B.O. provincia de Pontevedra fº 150.....	16'50 "
A D. Emilio Crespan D. Juan Maneiro fra. fº 167.....	14.783'- "
Al Sr. Trincoso per fra. fº 192.....	3.137'02 "
Al Sr. Perez Barbeite per fra. fº 190.....	3.137'02 "
Per servicio lancha conducción heridos.....	100'- "
A los Prácticos Puerto per fra. fº 209.....	3.000'- "
A Avelino Serrano per fra. fº 137.....	27'30 "
A D. Jesús Galvache Inspector Buques El Farrol del Caudillo per fra. fº 284.....	2.255'70 "
Al Perito Inspector de Buques de Pontevedra, Sr. Novás per fra. fº 285.....	3.798'20 "

Cuarto.-Que los mismos propietarios de la motonave y su carga deben abonar en concepto de remuneración a los armadores, patrones y tripulaciones de buques pesqueros "Carlos I", "Fernando Sempayo", "Rio Leira nº 2", "Carmen Garrido" y "O Moco" la cantidad de 50.000 pts que se repartirá en partes iguales entre dichos buques, haciéndose la distribución dentro de cada uno para armadores, patrones y tripulaciones en la forma indicada por el CONSIDERANDO numero 11 de la SENTENCIA.-QUINTO.-Que no concurren en ninguno de los tres buques "Roberto", "Hydrina" y "Moncho" la consideración de salvadores y que no tienen derecho a premio alguno aunque sí, a ser resarcidos de los gastos y satisfechos en la cantidades de que anteriormente se ha hecho mención SEXTO.-Que una vez satisfechas y con recibo y constancia en el expediente, las sumas que se declaran deben abonarse por la "Anglo Saxon Petroleum Company" a salvadores, salvadores de vidas humanas y acreedores por diversos conceptos que justificada plenamente en forma documental la propiedad exclusiva de dicha Compañía sobre el crudo-oil y el poder con que en su nombre la firma Estanislao Duran e Hijos se haga entrega formal y definitiva a ésta de la motonave petrolera TELENA y del cargamento de combustible liquido que llevaba a bordo, mediante diligencia y recibo que firman en el expediente y con intervención del Representante de la Hacienda Pública, que en su caso, a la indicada Hacienda pudieran correspondierle, quedando firme la sentencia, responden precedentemente a cualquier otra deuda u obligación de las cantidades cuyo abono se impone, a los propietarios de dicho buque-cargamento.-SEPTIMO.-Que vuelva el expediente a la Comandancia de Marina de Vigo, para que por el Oficial D. Manuel Gesteira, con el caracter de Juez Instructor y auxiliado por el Secretario que designe, proceda a notificar a los interesados la sentencia, y tan pronto como ella sea firmada ejecutar y cumplir los pronunciamientos y fallos de la misma, debiendo cuidar de la reclamación y unión al expediente de los documentos a que se refiere el anterior punto 6º del fallo y para mayor justificación y complemento el documento obrante al nº 244, unión tambien al expediente de una copia certificada del rol del "José Ignacio de C" y del "Buena Esperanza", o acreditar en cualquier otra forma equivalente, que los tripulantes que iban a bordo de dichas embarcaciones el día 29 de mayo del año actual, son los mismos que autorizan con este caracter el documento de factura 244.-Con fecha 16 de noviembre de 1.940 el Excmo. Sr. Ministro de Asuntos Exteriores manifestó (fº 409) a la Dirección General de Comunicaciones Maritimas que el Consul General en Londres comunicaba que se le habia presentado para su inspección por la "Anglo Saxon Petroleum Company" pólizas de seguro sobre la motonave TELENA y sobre la carga.-La Compañía Española de Petroleos S.A. domiciliada en Madrid, se dirigió con fecha 15 de julio de 1.940 un escrito al Sr. Comandante de Ma-

rina de Vigo, en el que en forma ~~de~~ inconcreta y confusa, parecia declarar habia comprado el TELENA y su carga, si bien, escritas posteriores, que obran en el procedimiento, parecian indicar lo contrario, es decir, que no se habia resuelto la adquisici6n de dicha nave y su cargamento. - Contra la sentencia referida y haciendo uso del derecho que atribuye la Instrucci6n de 4 de junio de 1.873, se presentaron los siguientes recursos de apelaci6n, apoyados en las razones que se especifican. - La Sdad. Molina, Valverde y Ca recurren en súplica de revocaci6n de la sentencia y a fin de que se declare tambien hallador-salvador al "Roberto" "Hydria", con derecho a participar en el 50 % del premio, aplicándoseles las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1910 La Sdad. Joaquin Devila y Ca recurre igualmente para que, tambien en concepto de salvadores se les asigne participaci6n en el premio de salvamento, con arreglo a los preceptos del citado Convenio. - La Anglo Saxon Petroleum Company recurre del fallo dictado en el Departamento de El Ferrol de l Caudillo, por entender: A. - Que tiene caracter de nulidad todo lo actuado sobre base de un expediente normal y corriente, sobre hallazgo salvamento: 1º. - El haber sido motivado el abandono del buque por accidente de guerra. - 2º per ser conocido desde el primer momento la nacionalidad del buque y 3º porque en todo caso los dueños y tripulaci6n superviviente de la nave se presentaron inmediatamente. B. - Que la decisi6n y fallo de la Autoridad Departamental deben declararse nulos: 1º porque desde el primer momento se tenia conocimiento de que se trataba de un buque de nacionalidad inglesa. - 2º. - Per haber entendido en este asunto la Junta Econ6mica del Departamento sin competencia para ello. - C - Que igualmente debe declararse la nulidad de la sentencia recaida por incompetencia de jurisdicci6n toda vez que segun entiende la Sociedad recurrente dicha Junta carece de competencia para "estatuir sobre los derechos civiles en pugna, esto es, sobre quienes tengan el concepto de halladores y sobre los derechos que por ellas les asistan y correlativas obligaciones de los armadores o propietarios del buque y su cargamento, extremos todos de la competencia de los Tribunales de Justicia y que exceden de la 6rbita administrativa propia de estos casos. - Per 6ltimo el representante de la "Anglo Saxon Petroleum Company" se extiende en otras consideraciones para concluir afirmando que no existe hallazgo y que es imprecendente el premio reconocido asi como para considerar como errores del fallo recurrido, ~~asimismo~~ cuanto en el mismo se contiene sobre los gastos de salvamento y el premio a quienes recogieron a la tripulaci6n naufraga del TELENA. - El Fiscal que suscribe, estima que al emitir el presente informe debe subordinar el orden establecido en los recursos presentados a un ordenamiento general de las cuestiones planteadas en los mismos recursos, comenzando per el estudio de las referentes a la competencia de la jurisdicci6n de Marina en esta materia y al procedimiento a seguir

en el trámite y resolución de estos expedientes.-El representante de la Anglo Saxon Petroleum manifiesta la incompetencia de la jurisdicción de Marina para conocer las cuestiones civiles que puedan plantearse en el orden a lo que califica del salvamento del TELENA.-Estima, como mera cuestión civil de la que no debe conocer la jurisdicción de Marina la falta de acuerdos en cuanto a la calificación de hallazgo del TELENA y cuantía del premio que corresponde a los recuperadores de la nave y su carga, entre los armadores del buque abandonado y sus halladores.-Pues bien, no existe argumento alguno ni fundamento legal admisible en defensa de semejantes tesis.-Tres órdenes de actuación pueden ser motivadas por el naufragio o abandono de un buque. El Procedimiento sumario instruido en averiguación de los motivos o causas del naufragio; el expediente administrativo de salvamento o hallazgo, según los casos instruido y fallado por las Autoridades de Marina, de cuyo fallo puede alzarse las partes ante el Gobierno de la Nación al cual compete la resolución definitiva previo informe del Consejo Supremo de Justicia Militar como confirmador que es del antiguo Tribunal del Almirantazgo, y el pleito civil motivado "cuando entre partes haya desacuerdo o cuestión acerca de la pertenencia de alguna o algunas de las cosas salvadas o acerca de los derechos sobre las mismas derivados de pólizas de seguros o de cualesquiera otros títulos", es decir, sobre el ejercicio de acciones, excepciones que afectan a la propiedad y carga del buque o portrecho del mismo hallados o salvados.-De la segunda de las expresadas órdenes de actuación entendemos que su competencia viene atribuida inequívocamente a favor de la jurisdicción de Marina, dicho expediente a nuestro juicio, ha de iniciarse con identificación de las cosas halladas o salvadas y de la nacionalidad y propiedad de la misma y ha de proseguir con las diligencias oportunas que permitan obtener la calificación del hallazgo y salvamento o de simple salvamento cuando no merezca tan solo el calificativo de auxilio o mera asistencia la determinación del premio del hallazgo si correspondiera; la formación de la cuenta de gastos del salvamento, la subasta de las cosas halladas o salvadas o la entrega de las mismas a su legítimo propietario si este previamente hubiera hecho efectivas las cantidades que por hallazgo o salvamento adeude en concepto de premio o gastos. Con la subasta o entrega al propietario de las cosas halladas y la liquidación del premio y los gastos del salvamento debe entenderse terminado virtualmente dicho expediente administrativo. Las cuestiones de otro carácter con las ya dichas, relacionadas con la propiedad y carga del buque y otras de carácter análogo, con las que podrán, en su caso, motivar el ejercicio de la jurisdicción ordinaria, pero no las ya señaladas de calificación del hallazgo o salvamento y la determinación del premio y

y gastos del mismo.--Dos sentencias dictadas por el Tribunal Supremo de Justicia son referidas en el escrito de recurso de la Anglo Saxon Petroleum y ninguna de ellas dice cosa contraria a lo contenido en este informe.--La más explícita de ambas la dicta por la Sala Tercera en 19 de noviembre de 1.921, expresa en el CONSIDETANDO transcrito en el mencionado recurso lo siguiente:"que las disposiciones del Titulo V de la Instrucción de 4 de junio de 1.873 en que están acogidas a las aun en vigor de las antiguas Ordenanzas de la Armada de 1784 respecto del salvamento de buques e embarcaciones mercantes naufragadas y PREMIO QUE A LOS HALLADORES CORRESPONDA que el artº 617 del Código Civil mantiene y los del Código de Comercio de 840 al 845 con los de la Ley de 9 de mayo de 1835 y Real Decreto de 18 de mayo de 1.909 no contrarian, separadamente de los sumarios que con ocasión de todo naufragio de todo buque mercante han de instruir, de formar expediente administrativo referente al salvamento que termina, bien con la ENTREGA AL PROPIETARIO, si se presentase PREVIA LA DEDUCCION DE LA TERCERA PARTE DEL VALOR RECONOCIDO COMO PREMIO DEL SALVAMENTO, con deducción de los gases con tal merive originados o con la VENTA en otro caso y que cuando sobre tales extremos no urge, contienda porque las partes interesadas acatan las resoluciones que las Autoridades de Marina adoptan los expedientes gubernativos con dicho merive incoados definitivamente ponen termine a las cuestiones sobre que versa, pero cuando por el contrario, las partes mantienen pretensiones contradictorias evidentemente sus encontradas apreciaciones relativas al mejor derecho de que se crean asistidos los contradictores, constituyen verdaderas cuestiones de índole puramente civil que solo ante los Tribunales Ordinarios pueden ventilarse y resolverse."--De lo que queda transcrito resulta bien claramente cual es el final del expediente administrativo: La entrega al propietario previa deducción de la tercera parte del valor reconocido como premio de salvamento o la venta.--Las cuestiones que pueden existir entre las partes en el orden ya dicho con anterioridad se suscitan y resuelven ante los Tribunales Ordinarios, pero no otras de carácter diferente ya anunciado.--La referencia del artº 2º de la Ley Orgánica del Poder Judicial que se hace en este mismo escrito no tiene otro significado y valor que el de presentar semejantes disposiciones como efectista argumento en contra de la competencia establecida a favor de las jurisdicciones especiales, que si en ocasiones se emplea para impugnar el fuero castrense en la presente se utiliza para negar competencia en su doble sentido jurídico y técnico a las Autoridades de la Marina Española.--Frente a las pretensiones del recurrente existe precepto de terminante aplicación y vigencia contenidos en la legislación reguladora de esta materia, tantas veces citada a lo largo del expediente, y ratificada con validez y vigencia ineludible desde el día 29 de marzo de 1.941 en que fué puesto nuevamente en vigor el título adicional de la Ley de Enjuiciamiento

Militar de Marina. Resuelta la cuestión de competencia a favor de la jurisdicción de Marina, interesa fijar el carácter de salvamento o hallazgo de la asistencia prestada al TELENA y en su consecuencia, determinar el procedimiento aplicable al expediente administrativo correspondiente. No es hallazgo, proclama de modo terminante el representante de la "Anglo Saxon" porque según afirma las mercancías arrojadas al mar para salvar un buque a la vista de la costa y recogidas seguidamente en este, ni carecen de dueño ni son materia de ocupación. No es hallazgo, añade, porque los artículos 610 y 615 del Código Civil solo estiman como bienes apropiables por medio de la ocupación los que carecen de dueño sin "que la echazón acordada por el Capitán pueda atribuirse según los artículos 811 y 815 del Código de Comercio, el sentido de abandono voluntario y total". No es hallazgo, insiste, pues, la Instrucción de 1.873 exige que se encontraran sobre el mar los efectos de bajelos hasta hace mucho tiempo.....". Y no es hallazgo, concluye, por exigir nuestra legislación tradicional, como característica del abandono que por hallazgo puede engendrar derecho de ocupación, "la voluntad de renunciar al dominio". De no haberse aducido en el presente informe suficientes razones y fundamentos de orden legal para acreditar la competencia de la jurisdicción de Marina en el conocimiento de estos accidentes de la navegación marítima tratarían con más extensión de la especialidad de los asuntos que dicha navegación plantea y la necesidad de que los mismos fueran conocidos y resueltos por personas con capacidad y competencia técnica en la materia. Sin embargo, no puede emitirse que dicho recurso adolece de una total ausencia de atención para la señalada especialidad del Derecho Marítimo y tal vez sea este el motivo porque se aduce en apoyo de la exigencia sostenida en el recurso, la echazón sin tener en cuenta que el objeto del litigio es el abandono del buque, que jamás podrá constituir objeto de la echazón, la cual se limita naturalmente, a la carga, y a los pertrechos del buque, y que se suponga que no puede existir abandono del buque y subsiguientemente la figura jurídica del hallazgo marítimo, cuando el buque tuviera dueño conocido con anterioridad al abandono y éste no tuviera ~~ninguna~~ voluntad de renunciar al dominio. El recurrente considera al hallazgo marítimo como un modo más de adquirir la propiedad y la encuadra entre los modos de adquirirla cuando con arreglo al criterio elemental ha de encuadrarse el hallazgo junto con la asistencia y el salvamento marítimos, pues en definitiva se considera el hallazgo una forma específica de salvamento de característica especialísima en nuestra legislación positiva. En el tráfico marítimo se observa que al producirse el hallazgo, los halladores antes que de otra cuestión se interesan y preocupan por el premio, pues por la adquisición del buque y carga, que no es la concreta finalidad que se precuran mediante su esfuerzo. Quede aquí constancia por tal

to de que no sabe negar la calificación de hallazgo en atención a las consideraciones expuestas de la existencia de dueño, la no voluntad de renunciar al dominio y el especialísimo carácter de la echazón.-Tan solo nos resta referirnos a este respecto, a la frase contenida en la Instrucción de 1873, y comentada por el recurrente: "desde hace mucho tiempo.....".-La aludida instrucción de 1.873 en su título VI trata de diferentes hipótesis de salvamento a las que corresponde especiales normas procesales en las que puede apreciarse no obstante, marcadisima homogeneidad y evidente analogia en cuanto a las finalidades que se persiguen en cada uno de los procedimientos. Asi ocurre que con reiteración en estos expedientes cualquiera que sea su clase recogen y aplican en su trámite, preceptos aplicables a distintos procedimientos, con la única y sana aspiración de procurar mayor garantía de los intereses de armadores y halladores o salvadores. En el presente expediente se ha seguido igual criterio y luego de emitir la practica de aquellas diligencias carentes de sentido por innecesarias se ha practicado aquellas otras que en atención a la importancia y cuantia del hallazgo de los bienes que habian de asegurarse especial situación del tráfico y mercado de petroleos y transportes dedicados a esta clase de combustibles, actual situación de guerra y bloqueos maritimo, etc. eran aconsejadas por la más elemental prudencia.-En el artº 206 del mencionado Título VI de la Instrucción se formula la hipótesis de encontrarse "sobre el mar o se extrajeron de su fondo pertrechos o efectos de buques naufragados desde mucho tiempo o cualquiera otra cosa que sea producto de la misma mar.....".-Al examinar esta frase el recurrente en analogia a lo resuelto en un caso de echazón de la carga de un buque, considera que no puede calificarse esta situación como hallazgo de no haber sido recientemente el hallazgo.-Pues bien, en el citado artº 206 alude a la instrucción de 1.873 al hallazgo (en este artº y no en los anteriores que se habla del hallador) mientras que en los articulos 189.199 y 201 se refiere al salvamento propiamente dicho. En el 189 se trata del salvamento cuando no concurren circunstancias especiales, y en los otros, relatados casos especiales: "si la embarcación naufraga, fuese extranjera, cualquiera que sea o pueda ser su nacionalidad, arribase a nuestras costas o se encontrare en la mar sin gente".-Por tratarse en los artº 189, 199 y 201 de supuestos de salvamento, no se concede en los mismos mayor importancia a la presencia y actividad de quien salvó al buque, pues, efectivamente no la tiene tanta como si se tratase de un hallazgo. Las disposiciones de aquellos preceptos y sus concordantes, hacen referencia principalmente a la actuación del Comandante de Marina, Ayudante de distrito o Capitán de Puerto. en tanto que el referido articulo 206 de modo principal se refiere al hallador, al que compete lo oportuno para la seguridad del buque y a las Autoridades de Marina lo precedentes en el expediente administrativo, sin especial misión como en los casos antes dichos, para la pues-

ta en seguridad del buque, que es la propia característica función del hallador. En este aspecto, la Autoridad de Marina no cumple otra misión que la general de proveer lo más conveniente a la navegación, propiedad marítima y vidas humanas en el mar. -¿Cómo ha de interpretarse la repetida frase de "desde hace mucho tiempo"? La respuesta ha de buscarse en la doctrina y en el uso admitido en el derecho marítimo. La doctrina extranjera nos habla de asistencia y salvamento y la legislación española como forma especialísima de salvamento concreta el hallazgo. Un comentarista español dice liberalmente: "Uno es el caso del buque abandonado por su tripulación que constituye propiamente y así viene desconociendo el hallazgo, del buque en el mar o en la costa.....". Otro caso es el salvamento de los efectos o cargamentos de un buque que naufraga....." y precisa netamente la distinción entre ambos conceptos y el de auxilio o asistencia de esta manera. -ASISTENCIA. -"Los auxilios prestados por un buque a otro. -SALVAMENTO: "Las operaciones de recoger y depositar efectos de un buque naufragado". y HALLAZGO: "Encuentro y conducción a puerto de un buque hallado en el mar o arrojado a la costa". -La legislación hoy reguladora de esta material, el título adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, entiende por buque abandonado el que se encuentre en el mar en cualquiera de los casos siguientes: 1º. -Sin gente. -2º. -Con ella pere en condiciones o circunstancias que les prive del pleno dominio de sus facultades intelectuales y, por consiguientes, de una relación normal con la detección del buque salvador. y 3º. -Con menores de 16 años o mayores de setenta. -Puede deducirse por tanto, que el caso del TELENA es un hallazgo, pues debe interpretarse la frase "desde hace tiempo" mas que con un rígido significado gramatical, que en todo caso habia de ser inconcreto, con criterio técnico, afectándole a las condiciones de navegabilidad del buque, para estimar que existe hallazgo, cuando el buque, por si mismo no pueda arribar a puerto. Hipótesis de mayor amplitud que la que corresponde al TELENA en cuyo caso no solo carecia el buque de condiciones de navegabilidad sino que tambien precisaba de una rapida intervención, ~~distorsionada~~ de terceros que impidieran la consumción del buque y su carga, ~~deverados~~ por el incendio, que contenia a bordo. Si otro fuese el sentido. Si solo se siguiera un criterio literal y gramatical de la frase dicha, aun asi no estaria suficientemente justificada la tesis del representante de la "Angle Saxon". El buque TELENA fue abandonado por su tripulación en el mar y luego de unas gestiones carentes de toda eficacia para su salvamento, realizadas por el consiguatario del TELENA en tierra, fue recobrado dicho buque, y su cargamento por arduas y arriesgadas maniobras que en el mar efectuaron sus halladores y salvadores en el que intervinieron considerable tiempo. El abandono del TELENA incluso atribuyendo un escueto sentido gramatical a la frase "desde hace mu-

cho tiempo" de su naufragio, fué no desde hace mucho tiempo, meses, semanas o días, como parece ser que interpreta el representante de dicha Compañía, sino desde hace mucho tiempo, tido el que necesitaron aquellas personas para recoger un buque desprovisto de condiciones de navegabilidad y en circunstancias sobradamente críticas por el incendio que lo consumía. No puede ser nunca causa de nulidad del expediente como pretende el recurrente el solo hecho de que el abandono fuera motivado por el accidente de guerra. Guarda estrecha relación el presente argumento del recurrente con el ya rebatido de la voluntad de renunciar al dominio como unico supuesto posible del abandono del buque. Lamentablemente invierte los términos de la cuestión, en su citada escrito. Lo que resulte normal en la motivación del abandono del buque es el caracter excepcional de los riesgos y anomalías de la navegación marítima. El abandono del buque no suele hacerse sino en virtud de imponderables que obligan a dicho abandono. La pertenencia de un buque no es cosa menor, de entidad y cuantía insignificante, que por nimiedades se abandona. El afán de encontrar argumentos en que apoyar su razonamiento el recurrente le hace acudir con insistencia a los principios generales de la legislación civil, cuando nos encontramos ante uno de los mas excepcionales casos de especialidad de la legislación marítima en la que todo criterio generalizador y civilista choca con el sentido y caracter que la especialidad del tráfico marítimo imprime a su correspondiente derecho. El accidente de guerra es uno más de tantos riesgos normales en la navegación marítima, aunque en otros ámbitos del derecho gozaria de un evidente caracter de excepcionalidad. Análogos a los anteriores razonamientos del recurrente son los que se refieren a la nacionalidad del buque y a la existencia a bordo de cadáveres de los que se pretende servir para fundamentar la nulidad del fallo. Anteriormente queda explicado el sistema que en su titulo VI sigue la instrucción de 1873. El Artº 201 completa la distinción iniciada en el 199 y de semejante manera quedan comprendidos en sus disposiciones los dos supuestos especiales de salvamento, según que la "embarcación naufraga fuere extranjera o trajere a bordo todo o parte de su tripulación y que cualquiera que sea o pueda ser su nacionalidad, arribase a nuestras costas o se encontrare en el mar sin gente". En el supuesto del artº 206. HALLAZGO. - se comprenden el buque de nacionalidad extranjera y el que no lo sea, el de nacionalidad conocida en el que en el momento de su hallazgo se desconoce su abanderamiento, es decir, quedan comprendidos toda clase de buques naufragados y abandonados sin que el legislador estimara e establecer el doble supuesto que el el caso de SALVAMENTO. - La mera evidencia de que el encontrarse a bordo cadáveres no equivale a la condición de encontrar el buque con gente, nos evita tener que insistir sobre el original argumento de que habiendo cadáveres, habia gente. De nuevo hemos de referirnos a la especial situación de la legislación vigente aplicable al caso del TELENA

objeto de estas actuaciones. La disposición transitoria del título adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina actualmente vigente, impide la aplicación preceptiva de un texto claro y disposiciones terminantes como las contenidas en dicho título adicional, un cierto valor interpretativo de la legislación anterior. El haber sido anteriormente aplicado a estas situaciones especiales de la navegación marítima y el haber sido nuevamente puesto en vigor sin rectificación alguna de sus preceptos, le conceden una fuerza y valor en el sentido antes indicado como base de interpretación. Aun más puede decirse de las disposiciones contenidas en el Convenio de Bruselas, del cual el recurrente afirma con evidente error, no haber sido ratificado por España. El Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1.910 fue ratificado por España en la misma fecha que el votado sobre abordaje y publicado en la Gaceta de 13 de diciembre de 1.923, página 1170, de necesaria y preceptiva aplicación en España, muy rectamente obraron las Autoridades de Marina al tener en cuenta sus disposiciones y aplicarlas al caso de autos. No nos resta para rebatir los puntos fundamentales de la impugnación de la "Anglo Saxon", sino el aludir a la pretendida nulidad de lo actuado por incompetencia de la Junta que entendió en el Departamento Marítimo del presente expediente. Las propias razones antes dichas que destacan la homogeneidad de los preceptos contenidos en el título VI de la repetida instrucción y la analogía evidente en cuanto a las finalidades que persiguen cada uno de los procedimientos regulados en la instrucción misma, pueden servir de adecuada respuesta a la alegación del recurrente de no haberse estimado igualmente por las Autoridades de Marina que por la importancia del caso era conveniente ya que no necesitaba rodear el procedimiento de mayores garantías que las mínimas previstas en la Ley. No ha sido el recurso de la "Anglo Saxon", como antes se dijo único que se ha interpuesto por el gallo dictado en este expediente administrativo. Los armadores de los vapores "Roberto" 2 "Hudrua" y del "Moncho" presentan sendos escritos en súplica de mejora de las participaciones que en los gastos de salvamento y premio de hallazgo puedan corresponderles. Siguiendo análogo camino al observado hasta aquí, antes que ceñirnos al orden de proceder de cada uno de los impugnados construiremos nuestro informe, acomodándole a un criterio lógico en el que sin embargo se tendrá en cuenta los distintos puntos de vista mantenidos por aquellos. La primera cuestión a plantear es la que ha de relación con la calificación del hallador o qué clase de consideraciones han de ser tenidas en cuenta para determinar quien sea éste. Esta primera cuestión comprende otras varias merecedoras de estudio por la concurrencia en el hecho de autos de los salvadores de vidas humanas "Carlos I", "Rio Loira", Fernando Sampayo", "Carmen Garrido" y "O Meco" los prestadores de los primeros auxilios "José Ignacio de C." y "Buena Esperanza" los que sofocaron

el incendio, principalmente el aljibe "Roberto", los cooperadores al salvamento "Moncho D" e "Hydrua" y las embarcaciones dependientes de la Marina Militar y de la autoridad del puerto "Uad-Martin" y Cabo de Mar". Agucen los tripulantes de las embarcaciones pesqueras que acudieron en auxilio de la tripulación del TELENA, que deben ser considerados halladores, por haber sido los primeros que prestaron un auxilio y que divisaron primero al TELENA y que se dirigieron al salvamento de las personas por un elemental sentido de humanidad, pero que su propósito era el de que una vez desembarcados los naufragos volver al lugar del siniestro para salvar el buque y su carga. Los armadores y tripulantes del "José Ignacio" y "Buena Esperanza" defienden para sí el exclusivismo de la calificación de halladores en oposición al grupo anteriormente citado al que representan los cooperadores al salvamento, "Moncho D" e "Hydrua" y muy principalmente a las pretensiones formuladas por el buque aljibe "Roberto". El fallo de la Autoridad Departamental concede dicha calificación exclusivamente al "José Ignacio de C" y al "Buena Esperanza". Con arreglo a qué criterio ha de discernirse dicho calificativo.?. Es evidente que no puede servir para calificar de hallador a un buque, el simple criterio de divisar al abandonado antes que ningún otro buque ni tan siquiera la sola presencia antes que otro cualquiera en las propias aguas del buque abandonado. Se estima acertado el criterio que no conjuga tal presencia con la prestación de auxilios que conducen a un resultado útil. Es decir, que debe observarse en tal calificación un sentido positivista de utilidad. Queda no obstante la distinción entre los auxilios que merecen calificativo para quien los presta de hallador y le conceden el derecho al premio de hallazgo y los que tan solo otorgan derecho a participar en los gastos de asistencia y salvamento. En el presente caso tal distinción adquiere una gran relevancia para la determinación del carácter de auxilio prestado por el "Moncho" y el "Hydrua" y sobre todo por el aljibe "Roberto". Que merecen el calificativo de halladores el "José Ignacio de C" y el "Buena Esperanza" no hay duda alguna. Fueron los primeros en personarse activamente en el lugar del siniestro, sus tripulantes los primeros que fueron a bordo del TELENA y que sus auxilios los primeros prestados para el salvamento del buque y su carga. El resultado útil de tales trabajos quizá no se hubiese obtenido sin la cooperación del buque aljibe "Roberto". La cooperación del "Moncho" y del "Hydrua" tiene un carácter secundario y auxiliar, el "Moncho" es un buque remolcador; ofreció sus servicios el día 29 de mayo que no le fueron aceptados y al día siguiente llevando un práctico a bordo se presentó por orden del Sr Comandante de Marina para que cooperase al salvamento, cuando ya se había reanudado el remolque por haber sido extinguido el incendio del TELENA. Sus trabajos son de simple remolque que no encierran en sí peligro alguno que justifique el abandono del compromiso y orden de remolcar. El Con-

venio de Bruselas establece que el remolcador no tiene derecho a remuneración por el auxilio o salvamento del buque o de su cargamento a no ser que haya prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como cumplimiento del contrato de remolque. Esto no quiere decir que no tenga derecho al percibo de los gastos de salvamento con arreglo a las tarifas oficiales y usuales en el puerto. En aplicación del caso del "Moncho" el Fiscal Togado estima que se limitó a su cometido ordinario a remolcar un buque, en este caso en colaboración con otros, entre ellos los halladores y salvadores por lo que tiene derecho a percibir los gastos de remolque y a incluir en la cuenta de gastos del salvamento sin participación en el premio de hallazgo y salvamento. -Aun menor ha sido la participación del buque aljibe "Hydria" por lo que no hemos de extendernos en otras consideraciones a este respecto. -La Actuación del "Roberto" merece tratamiento especial. De lo actuado se deduce que iniciado los trabajos de salvamento y remolque por los pesqueros "José Ignacio y "Buena Esperanza" así como por el "Uad-Martin" hubo de suspenderse el tren de remolque en la tarde del día 29 de mayo por haberse agitado y no poderse gobernar al TELENA toda vez que tenía a bordo el incendio que había obligado a su tripulación a abandonar el buque. Dicho incendio consumía el cargamento de petróleo, que impedía el gobierno de la nave. A las doce horas de la noche llega al lugar del siniestro el "Roberto" poniéndose seguidamente a sofocar el incendio, lo que realizó a nuestro juicio con gran eficacia y evidente peligro, continuando en esta operación como se dice anteriormente, toda la noche hasta las nueve de la mañana del día 30, en cuya hora, según parece, quedó terminado virtualmente el incendio. Según se afirma en el tercer RESULTANDO de la sentencia, para combatir el incendio hubo necesidad de forzar los ventanillos para introducir las mangueras, pues, en la parte de los camarotes el fuego era más intenso y y en algunos sitios estaba la chapa al rojo. Es de notar por otra parte que al llegar el ~~Roberto~~ "Roberto" al lugar donde se encontraba el TELENA los pesqueros "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza", ante la imposibilidad de continuar el salvamento y remolque y en evitación de posibles daños se habían situado separados del buque hallado. -El Fiscal que suscribe estima también que la actuación del "Roberto" fué de extraordinaria importancia en el salvamento del TELENA. El incendio amenazaba acabar con la carga del buque si ardía el combustible no era difícil la pérdida del buque, pero aparte de tales supuestos, es evidente y de lo actuado se deduce claramente, que el salvamento hubo de interrumpirse y no pudo reanudarse hasta que fué sofocado el incendio. El incendio a bordo, obligó a los halladores a interrumpir su salvamento. El incendio sofocado por el "Roberto" fué fundamental para el salvamento del TELENA. -No es aceptable, a nuestro juicio, extender y ampliar la excepción contenida en el Convenio de B

Bruselas, referente a los trabajos prestados por los buques remolcadores, para incluir dentro de ella a otra clase de buques, que no son citados expresamente en dicho Convenio, los aljibes. Es muy distinta la peligrosidad de los trabajos de remolque a los de extinción de un incendio y en el presente caso fue muy diferente la participación de un buque remolcador en el salvamento de un buque que ya iba remolcado, que la intervención directa de un buque aljibe que al extinguirse el incendio del TELENA hace posible su remolque y el salvamento, interrumpido ante las dificultades y peligros de todo orden provocados por el incendio. En este punto concreto juzgamos equivocada la consideración que ha merecido a las Autoridades de Marina del Departamento de El Ferrol del Caudillo la actuación del "Roberto". El Fiscal opina que junto con los buques "José Ignacio" y "Buena Esperanza" merece el calificativo de hallador y salvador el "Roberto", debiendo participar en el premio que se les reconoce. Los buques públicos "Uad-Martin" y "Cabo de Mar", no tienen derecho a remuneración especial según prescribe el citado Convenio de Bruselas. -El artículo 9º del mismo Convenio declara que no se debe remuneración alguna por las personas salvadas pero lo salvadores de vidas humanas que hayan intervenido en el accidente que motive el salvamento o auxilio, tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque su cargamento y sus accesorios. En aplicación de dicho precepto encontramos ajustado el premio señalado en el fallo recurrido, si bien nos parece excesiva la interpretación de dicho artículo al conceder a los armadores del "Carlos I", "Fernando Sampayo" y "Rio Loira", "Carmen Garrido" y "O Meco" participación en el premio que a nuestro juicio corresponde tan solo a los tripulantes de dichas embarcaciones que hayan intervenido personalmente en el salvamento de los tripulantes del TELENA. -También a otros aspectos de la cuestión planteada hemos de referirnos si ha de completarse este estudio sobre el hallazgo y salvamento del TELENA como son la cuenta de gastos de salvamento quien debe supragar la valoración del buque y carga cambio que debe aplicarse para conversión en moneda nacional de las divisas en que se valore el buque y la carga, comunidad de intereses que se establece entre los armadores del buque y los halladores y salvadores del mismo y deberes de estos últimos desde que se concluye el salvamento. Desde que se produce el salvamento se inicia una comunidad de intereses entre el buque abandonado y el salvador y cuantos gastos puedan producirse por aquel salvamento, deben ser cubiertos por ambos, a prorrata de sus participaciones. Resuelto por fallo de la Autoridad de Marina de Ferrol del Caudillo, el premio que merecen los halladores y estimando acertadamente que corresponde un tercio del valor total del buque y carga procede prorratear dicha cuenta de gastos en la expresada proporción de dos a uno entre el armador del TELENA y los beneficiarios del premio. Mas no solo interesa desta-

car la aludida comunidad de intereses establecida desde que se inició el salvamento entre el buque abandonado y sus recobradores. También es necesario recordar que desde aquel preciso momento del naufragio y abandono del buque, se constituye un depósito necesario regido no obstante por las prescripciones reguladoras del depósito voluntario. Los halladores del TELENA quedan constituidos en depositarios del buque y carga y son responsables de su custodia. Los gastos ocasionados durante la existencia de dicho depósito, se registrarán por las prescripciones que rigen esta materia sin que pueda sufrir perjuicio el depositante por los daños y pérdidas sufridas en la cosa, que sean imputables a negligencia o malicia del depositario. En su virtud, no procede incluir en la cuenta de gastos de salvamento reserva alguna por el postrer incendio acaecido a bordo del TELENA con posterioridad ya a la conclusión de la operación del salvamento. Contradictorios son los informes periciales que valoran el buque y su carga. Estimamos acertada la valoración que acepta en su fallo la Autoridad de Marina en atención a las especiales circunstancias del mercado de fletes y combustible líquido sin que pueda aceptar en modo alguno a la exactitud de la valoración, las conversaciones mantenidas por la C^a Española de Petróleos y la "Anglo Saxon", en orden a la adquisición por aquella de la propiedad del buque y su cargamento. Los propios motivos que obligaron a hacer abandono del buque y la previsible carga que para los propietarios ha de suponer el premio y la cuenta de gastos de salvamento, lógicamente habrán sido considerados por aquellos al proceder en la forma que se refleja en el expediente. El cambio que ha de aplicarse para convertir en moneda nacional la valoración o tasación en divisas extranjeras del buque y carga no puede ser otro que el Oficial establecido por los Organismos Oficiales del Estado Español para esta clase de adquisiciones. Por último, hemos de referirnos a la prescripción establecida en la Instrucción de 4 de junio de 1.873 de la pronta entrega a los propietarios de la nave y su cargamento de los mismos, y a la insistente reiteración con que determinada empresa urge en este expediente administrativo para la pronta liquidación del salvamento. Porque tal precepto se refiere siempre al caso de mediar acuerdo completo entre los distintos intereses concurrentes al salvamento y siempre cuando los armadores de la nave abandonada hubieran acreditado su derecho a la propiedad de la misma. Ninguno de ambos requisitos se habían dado al pronunciar su fallo la Autoridad de Marina de El Ferrol del Caudillo por lo que ha de estimarse absolutamente correcta su actuación en garantía y aseguramiento de los citados intereses. Los recursos interpuestos al presente que motivan el actual informe mantienen la necesidad de aquella garantía y aseguramiento. El retraso en la utilización del buque no puede imputarse en modo alguno a las Autoridades encargadas de administrar justicia, cuando por los inte

sados se ha omitido la practica de actuaciones indispensables para la justificación de la propiedad del TELENA, no obstante la reiteracion con que fueron solicitadas tales justificaciones reiteracion de la que se hace eco el Juez Instructor en la providencia obrante al folio 423 vuelto. Es cuanto el que suscribe entiende debe informarse por el Consejo Supremo al Sr. Ministro de Marina acerca de todas las cuestiones que ofrece el complejo asunto motivo de este expediente, el cual compete al Consejo Reunido como Cuerpo Consultivo (nº 7º, artº 142 del Reglamento de este Consejo Supremo). El Consejo no obstante, acordará. --OTRO SI, DICE: Despues de estudiado este expediente por el que suscribe y redactado el precedente informe, la Cª Española de Petroleos S.A es enscrito dirigido al Excmo. Se. Presidente de este Consejo Supremo solicita la confirmación de la sentencia dictada el 20 de noviembre de 1.940 por la Junta Económica del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo, funcionando como Tribunal de Presas. Es ahora cuando justifica la citada Sociedad la compra del buque-tanque TELENA y la cesión de los derechos y acciones que asisten e puedan asistir a los armadores, patronos y tripulaciones del "José Ignacio de C", y "Buena Esperanza", a este Consejo Supremo no le está atribuida la facultad de confirmar o rectificar el fallo recaído en este expediente, sino solo la de informar al Ministerio de Marina, al cual corresponde la resolución definitiva. A titulo pues solamente de complemento del informe anterior se hace constar la presentación de tal escrito, y este OTRO SI ha de estimarse como formando parte del informe mismo. Dicho referido escrito últimamente presentado no tiene valor para modificar o ratificar las conclusiones contenidas en el fallo de la Autoridad Departamental. Analizadas las consideraciones que en aquel aparecen no puede menos de reconocerse que robustecen los puntos de vista expuestos por el Fiscal que suscribe, en cuanto afecta a la competencia de la jurisdicción de Marina para entender del hallazgo del TELENA a la calificación de hallazgo a la valoración del buque, e incluso la calificación de hallador a favor del aljibe "Roberto". Por otra parte el escrito de la Cª. Española de Petroleos S.A. no abarca todas las cuestiones suscitadas por la resolución de la Autoridad departamental de Marina de El Ferrol del Caudillo y en relación con ella con los recursos interpuestos. Quedan al margen de tal escrito los posibles derechos originados por la intervención del "Moncho D" y del "Roberto" que ya en el precedente informe han sido objeto de consideraciones. Al Ministerio de Marina le corresponde resolver. --El Consejo, no obstante, acordará. Y habiéndose conformado el Consejo Reunido con fecha 24 de julio ppdo con el preinserto dictamen fiscal, de su acuerdo, tengo el honor de trasladarlo a V.E. para su conocimiento y efectos, con devolución del expediente de referencia, que remitió a este Consejo Supremo con oficio de la Asesoría General de ese Departamento, fecha 17 de febrero último, nº 17. Ruégole acuse de recibo. Dios.... Madrid 7-8-41. --El General Presidente. --Ilegible. --Al Excmo. Sr. Ministro de Marina.

Del examen del presente expediente, relativo al hallazgo y salvamento del buque-tanque "Telena", de nacionalidad inglesa y recursos que en el mismo se han promovido, remitido a informe de este Consejo de Estado por orden de V.E. de fecha 18 de septiembre del corriente año resulta:

Que fué instruido a instancia de los patronos de los buques de pesca "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza", de fecha 30 de mayo de 1.940 como presuntos halladores del petrolero de nacionalidad británica "Telena" para que se les otorguen las participaciones que les correspondan con arreglo a las disposiciones vigentes en España por el hallazgo-salvamento del petrolero citado.

Debidamente se prueba en el expediente que a las seis de la mañana del día 29 de mayo de 1.940, las embarcaciones pesqueras "Carlos I", "Rio Loira nº 2", "Fernando Zampayo", "Carmen Garrido" y "C. Meco", que se hallaban pescando en las inmediaciones de la Isla de Sálvora, oyeron los disparos y pudieron ver las llamas que envolvían a un buque, acudiendo a su costado, que resultó ser el petrolero inglés "TELENA", atacado, al parecer, por un submarino alemán y logrando salvar a un cierto número de tripulantes del citado buque que condujeron al puerto de Marin.

Proximamente a las siete de la mañana del mismo día 29 y en ocasión de hallarse pescando el bou "José Ignacio de C" y el vapor pesquero "Buena Esperanza", dividaron a unas 16 millas al N.O. del Cabo Silleiro a la altura de las islas de Sálvora y Ons, un buque del que salían llamas, al que se dirigieron suspendiendo sus faenas y a prudencial distancia pudieron ver que se trataba del buque-tanque petrolero citado anteriormente, poniéndose de acuerdo para intentar el salvamento del mismo y de las vidas humanas que, por consecuencia del incendio, estuvieran en peligro, efectuando un reconocimiento alrededor del buque, en el que existía mucho fuego y cuando éste disminuyó hacia las 8 y media de la mañana, subieron a bordo del buque siniestrado dos hombres de cada uno de dichos pesqueros, no encontrando a nadie a bordo de la citada moto-nave inglesa "TELENA" de la matrícula de Londres y propiedad de la "Anglo Saxon Petroleum Company Limited". Seguidamente procedieron a darle remolque para llevarla a Vigo realizando la maniobra los dos buques citados, "José Ignacio C" y "Buena Esperanza", siendo divisados por el guarda-costas "Uad-Martin", el cual llegó al citado convoy a las 12 y media aproximadamente cuando continuaba aún con mucho fuego el buque referido, haciéndole presente los pesqueros al guarda-costas que no precisaban de su auxilio y que confiaban en llevar al "TELEMA" a lugar seguro; esto no obstante, y como el "Uad-Martin" recibiera orden telegráfica de dirigir el remolque, así lo

hizo, tomando los buques otra posición, hasta que el petrolero dió fondo en la ensenada de las islas Cies, fondeadero acostumbrado a usar por los buques de su clase e indicado por el Comandante de Marina de la Comandancia de Vigo. A las 12 de la noche del mismo día 29, estando el TELEMA y los buques que le habían traído en el fondeadero de las islas Cies, con fuego todavía a bordo, llegó, por haber recibido orden de la autoridad local de Marina, el buque-aljibe "Roberto", de la Empresa de Aguadas y Salvamentos de Buques "Moline, Salverde y Ca", poniéndose seguidamente a sofocar el incendio lo que realizó con gran eficacia y evidente peligro, continuando en esta operación toda la noche hasta las 9 de la mañana del día 30, en cuya hora, según parece, quedó virtualmente terminado el incendio y se procedió a llevar el buque a Noaña, fondeadero señalado por la Autoridad de Marina, dándole remolque el "José Ignacio C" y el "Uad-Martin", llevando al costado al "Roberto", interviniendo además en esta operación, por orden del S. Comandante de Marina de Vigo, el remolcador "Moncho" y más tarde la embarcación de los Prácticos "Cabo de Mar". El TELENA quedó en Noaña a las cinco de la tarde del citado día 30 en situación y condiciones de seguridad, sofocado aparentemente el fuego, quedando, esto no obstante, a su costado el "Buena Esperanza", el "José Ignacio C", "Roberto" y "Moncho. Inopinadamente a las una de la madrugada del día 1º de junio siguiente se produjo en el TELEMA una explosión e incendio, corriéndose el fuego por encima del mar y al "Roberto" el que, con grandes esfuerzos consiguió al fin su extinción, falleciendo de las quemaduras su Patrón y recibiendo graves lesiones otras personas instruyéndose por la Jurisdicción de Marina para depuración de las posibles responsabilidades de este último incendio, la causa nº 653-40. Incoado a instancia de los Patronos de los vapores "José Ignacio C" y "Buena Esperanza" el oportuno expediente de hallazgo se personaron también en el mismo el Cónsul británico de Vigo como representante de la tripulación y armadores del petrolero TELENA, acompañado de los Sres. Estanislao Durán e Hijos, Agentes del Lloyd, en representación éstos de los intereses del seguro y también los armadores del "Roberto" e "Hidria" que pretendían se considerase al "Roberto" como salvador con idénticos derechos que los pesqueros antes citados y que se les retribuya su participación con arreglo al convenio de Bruselas, D. Joaquín Dávila y Compª, de Vigo, como propietarios del remolcador "Moncho", solicitó que se le concediera el premio que le correspondía por haber contribuido directamente al salvamento del TELENA y también solicitaron ser tenidos como parte los armadores y tripulantes de los barcos "Carlos I", "Rio Loire nº 2" "Fernando Zampayo", "Carmen Garrido" y "O. Meco", que salvaron la vida de 22 tripulantes del TELENA, alegando que fueron los primeros que avistaron el buque siniestrado y si no atendieron desde el primer momento a salvar el buque, fu.

por haberse dedicado a salvar la vida de los náufragos llevándolos a puerto. En el expediente constan numerosas diligencias de valoración del petrolero y de su carga, así como también de los daños y perjuicios sufridos por los distintos vapores que intervinieron en el salvamento de los náufragos y del buque.

Con fecha 20 de noviembre de 1.940 se reunió en El Ferrol del Caudillo la Junta proveniente en la R.O. de 17 de diciembre de 1.912 para ver y fallar el expediente de hallazgo, fallando:

PRIMERO.— Que los armadores, Patrones y tripulación del bou "José Ignacio C" y pesquero "Buena Esperanza", son halladores del buque-tanque inglés TELENA y su cargamento que encontraron en el mar sin gente y en peligro de perdición.

SEGUNDO.— Que las entidades propietarias de la moto-nave TELENA y de su cargamento de crudo-oil deben abonar en concepto de premio de hallazgo y respectiva proporción a los halladores la cantidad de 4.431.391'84 pts. globalmente, para que sea repartida en la forma indicada en el 3º CONSIDERANDO DE ESTA SENTENCIA.

TERCERO.— Que los mismos propietarios de la moto-nave y su carga deben abonar en conceptos de gastos de salvamento y expediente a los acreedores que se expresan las cantidades que se indican:

CUARTO.— Que los mismos propietarios de la moto-nave y su carga deben abonar en concepto de remuneración a los armadores, Patrones y tripulaciones de los buques pesqueros "Carlos I", "Fernando Zampayo", "Rio Loire nº 2", "Carmen Garrido" y "O. Meco", la cantidad de 50.000 pesetas que se repartirán a partes iguales entre dichos buques.

QUINTO.— Que no concurren en ninguno de los tres buques "Roberto", "Hidria" y "Moncho" la consideración de salvadores, y que no tienen derecho a premio alguno, aunque sí a ser resarcidos de los gastos y satisfechos de los servicios.

SEXTO.— Que una vez satisfechas y con recibo y constancia en el expediente, las sumas que se declaran deben abonarse por la "Anglo Saxon Petroleum Company", a halladores, salvadores de vidas humanas y acreedores por diversos conceptos, justificada plenamente en forma documental la propiedad exclusiva de dicha Compª. sobre el crudo-oil y el poder conque en su nombre actual la firma Estanislao Duran e Hijos", se haga entrega formal y definitiva a ésta de la motonave petrolera TELENA, del cargamento del combustible líquido que lleva a bordo, mediante diligencia y recibo que firmarán en el expediente con intervención del Representante de la Hacienda Pública, previo al pago de los derechos que en su caso a la indicada Hacienda pudiera corresponder, quedando, en el entretanto, retenidas, nave y carga que, des-

de el momento que les firme la sentencia, responden, precedentemente a cualquier otra deuda y obligación de las cantidades cuyo abono se impone a los propietarios de dicho buque y cargamento.

Cont a esta resolución interpusieron Recurso de Alzada ante el Gobierno del Estado: 1º, D. Manuel Goicoechea Arrilaga, a nombre de la Empresa de Aguada y Salvamentos de Buques "Molina, Valverde y Ca", Armador de los buques "Roberto" e "Hidria", reclamando la consideración de salvadores y recobradores y con ello la parte al premio correspondiente, no menor al 50 % del global del tercio del valor del buque TELENA, o alternativamente, la aplicación de los preceptos del 2º Convenio Internacional de Bruselas de 1.910 para la adjudicación de la remuneración equitativa por el auxilio del salvamento, abonándosele por separado, además, los gastos, averías y perjuicios sufridos y reconocidos en el expediente. - 2º. - Joaquín Dávila y Ca, Armador del vapor remolcador nombrado "Moncho" Dº en pretensión de que sea reconocido al tal buque igual consignación de salvador con el abono de una remuneración equitativa por su auxilio de salvamento con arreglo a los preceptos del Convenio Internacional de Bruselas y alternativamente, se le reconozca derecho a participar proporcionalmente como salvadores, recobradores, en el premio del tercio del valor del buque y carga recobrada. 3º. - Estanislao Durán y Ca, en representación legal de los armadores del buque-tanque TELENA, en petición: 1º. - De que se declare la nulidad del expediente por tratarse de un accidente de guerra y porque habiéndose presentado dentro de las 24 horas del supuesto hallazgo al Cónsul de la nacionalidad del buque siniestrado, la tripulación superviviente del mismo y la representación de armadores y aseguradores, debió haber procedido a la Autoridad de Marina en la forma que prescribe el artº 200 de la Instrucción de 4 de junio de 1.973, esto es, limitarse a prestar al Cónsul los auxilios que éste le pidiese para el salvamento; 2º. - O, en otro caso, se declare la nulidad del fallo, devolviendo el expediente al Capitán General del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo para que lo resulte conforme a las previsiones del artº 196 de la citada Instrucción por tratarse exclusivamente de un salvamento y no de un hallazgo, en el cual al presentar el Cónsul del país de la nacionalidad del buque debía de haber sido sobresido el expediente, o, en último término continuarse como de salvamento; 3º. - De no estimarse así tampoco, declarar la incompetencia de la Junta Económica del Departamento, pues, dado el carácter de administrativo del expediente y la oposición formulada en el mismo, debe reservarse a los tribunales ordinarios la declaración de los respectivos derechos de pugna; 4º. - En último término, si tampoco se estimara la incompetencia que se aduce, que sea revocado el fallo, declarando en su lugar que no procede estimar abandonada y hallada la nave de que se trata, que, en todo

cado, el premio del hallazgo está regulado por el Código Civil, que, aunque así no fuese, nunca podría exceder de la tercera parte del buque y del cargamento tal como se determine competentemente, y que todos los gastos de auxilio o salvamento y del expediente han de deducirse del valor del barco antes de establecerse el porcentaje correspondiente a los halladores, en su caso.

Remitido el expediente con los referidos recursos a informe del Consejo Supremo de Justicia Militar y antes de que éste lo emitiese, la Comp^a. Española de Petroleos, por medio de su representación legal, debidamente acreditada, compareció promoviendo escrito dirigido a aquél Alto Cuerpo, exponiendo que por escritura pública otorgada con fecha 20 de junio de 1.941, en Madrid, la "Anglo Saxon Petroleum Company Limited" entidad armadora del buque hallado, había vendido el buque a la entidad compareciente, transmitiéndole la plena propiedad y dominio del mismo, particulares que tienen su comprobación en los documentos públicos que acompaña a su escrito de los que resulta que debidamente autorizado mediante el correspondiente poder especial D. Estanislao Duran Gómez, como Apoderado a su vez de la Sdad. "Estanislao Durán e Hijos", vendió en nombre y representación de la "Anglo Saxon Petroleum Company Limited" a Comp^a. Española de Petroleo, la propiedad del buque TELENA con todo el cargamento que conducía, calculado en 7.000 toneladas, poco más o menos, de petróleo por el precio que se estipuló, subrogándole la Sdad. compradora en todos los derechos y obligaciones con motivo del hallazgo de que se trata puedan tener los armadores y aseguradores con respecto a personas y entidades españolas y añadiendo que la expresada entidad compradora había llegado a un acuerdo con los armadores, Patrones y tripulantes de los buque halladores "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza", y solicitando ser pedida como parte en el expediente y entendiéndose que la cuestión promovida por la C^a. Armadora del buque hallado ha quedado resuelta por virtud de la confusión de derechos al reunirse en una sola persona (la compareciente) los derechos contrapuestos del armador y hallador del buque-tanque TELENA, solicitaba se declarase no haber lugar a dictar fallo sobre la cuestión planteada entre ambas partes confirmándose la sentencia dictada en el expediente en lo que se refiere a las cantidades que tienen que abonarse a los demás acreedores.

Al propio tiempo, D. Francisco García Crespo y D. Valentin P. de Andrade, el primero en su propio nombre como armador del buque hallador "José Ignacio de C" y el 2º en representación del dueño del vapor "Buena Esperanza", y además en nombre y representación de los patrones y tripulantes de las embarcaciones, promovieron escrito, dirigido también al Consejo Supremo de Jus-

ticia Militar en súplica de que se les tuviera a todos ellos por totalmente liquidados y satisfechos de las cantidades y derechos que les correspondían como halladores, sin que, por lo tanto, tuvieran formulada ninguna clase de reclamación contra el mencionado buque o su cargamento, habiéndose acompañado a tal escrito las correspondientes escrituras de mandato de aquellos en cuyo nombre comparecen los solicitantes.

Con fecha 7 de agosto de 1.941 el Consejo Supremo de Justicia Militar emite informe haciendo suyo el redactado por el Fiscal Togado del mismo Alto Tribunal. No es del caso recoger las consideraciones con que el Supremo refuta detenidamente las alegaciones contenidas en el recurso presentado por Estanislao Duran y Ca, en representación legal de los armadores del TELENA por haber éstos desistido de su instancia. Respecto a los otros dos recursos el Fiscal Togado informa que es evidente que no puede servir para calificar de hallador de un buque el simple criterio de divisar al abandonado antes que ningún otro buque, ni tan siquiera la sola presencia antes de que otro cualquiera en las propias aguas del buque abandonado. Se estima acertado el criterio que conjuga tal presencia con la prestación de auxilios que conducen a un resultado util. Es decir que debe observarse en tal calificación un sentido positivista de utilidad; queda, no obstante, la distinción entre los auxilios que merecen calificativo para quien los presta de hallador y le conceden el derecho al premio de hallazgo y los que tan solo otorgan derecho a participar en los gastos de asistencia y salvamento. En el presente caso tal distinción adquiere un gran relieve para la determinación del carácter de auxilio prestado por el "Moncho D" y el "Hidria" y sobre todo por el Aljibe "Roberto". - Que merecen el calificativo de halladores el "José Ignacio C" y el "Buena Esperanza" no hay duda alguna. Fueron los primeros en personarse activamente en el lugar del siniestro, sus tripulantes, los primeros que fueron a bordo del TELENA y sus auxilios los primeros prestados para el salvamento del buque y su carga. El resultado util de tales trabajos quizá no se hubiese obtenido sin la cooperación del buque-aljibe "Roberto". La cooperación del "Moncho D" y el "Hidria" tiene un carácter secundario auxiliar, el "Moncho D" es un buque remolcador; ofreció sus servicios el día 29 de mayo que no le fueron aceptados y, al día siguiente, llevando un Práctico a bordo, se presentó por orden del Sr. Comandante de Marina para que cooperase al salvamento, cuando ya se había reanudado el remolque por haber sido extinguido el incendio del TELENA. Sus trabajos son de simple remolque que no encierra en sí peligro alguno que justifique el abandono del compromiso y orden de remolcar. El Convenio de Bruselas establece que el remolcador no tiene derecho a remuneración por el auxilio del buque o de su cargamento, a no ser que hay prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como cumplimiento del contrato de remolque.

" En aplicación del caso del "Moncho D", el Fiscal Togado estima que se limitó su cometido ordinario a remolcar un buque, en este caso, en colaboración con otro, entre ellos los halladores y salvadores por lo que tiene derecho a percibir los gastos de remolque y a incluir en la cuenta los gastos del salvamento, sin participación en el premio de hallazgo y salvamento. Aun menor ha sido la participación del "Hidria" por lo que no se extiende en otras consideraciones a este respecto. La actuación del buque-aljibe "Roberto" merece tratamiento especial".

El Fiscal estima también que la actuación del "Roberto" fué de extraordinaria importancia en el salvamento del TELENA. El incendio amenazaba acabar con la carga del buque, si ardía el combustible no era difícil la pérdida del casco, pero aparte de tales supuestos, es evidente y de lo actuado se deduce claramente que el salvamento hubo de interrumpirse y no pudo reanudarse hasta que fué sofocado el incendio. El incendio a bordo obligó a la tripulación del TELENA a abandonar el buque y obligó a los halladores a interrumpir su salvamento. El incendio fué sofocado por el "Roberto" y puede entonces gobernarse nuevamente el TELENA y salvarlo definitivamente. La actuación del "Roberto" fué fundamental para el salvamento del TELENA. No es aceptable, a su juicio, extender y ampliar la excepción contenida en el Convenio de Bruselas, referente a los trabajos prestados por los buques remolcadores para incluir dentro de ella otra clase de buques que no son citados expresamente en dicho Convenio; los aljibes. Es muy distinta la peligrosidad de los trabajos de remolque a los de extinción de un incendio y en el presente caso fué muy diferente la participación de un buque remolcador en el salvamento de un buque que ya iba remolcado, que la intervención directa de un buque aljibe que al extinguir el incendio del TELENA hace posible su remolque y salvamento, interrumpido ante las dificultades y peligros de todo orden provocados por el incendio. En este punto concreto, juzgamos equivocada la consideración que ha merecido a las Autoridades de Marina del Departamento de El Ferrol del Caudillo, la actuación del "Roberto".

El Fiscal opina que junto con los buques "José Ignacio C" y "Buena Esperanza," merece el calificativo de hallador y salvador al "Roberto" debiendo participar en el premio que se les reconoce. Los buques públicos "Uad-Martin" y "Cabo de Mar" no tiene derecho a remuneración (especial según prescribe el citado Convenio de Bruselas. El Artículo 9º del citado Convenio declara que no se debe remuneración alguna por las personas salvadas, pero los salvadores de vidas humanas que hayan intervenido en el accidente que motiva el salvamento o auxilio, tienen derecho a una parte equitativa en la remuneración concedida a los salvadores del buque su cargamento y sus accesorios.

En aplicación de dicho precepto encontramos ajustado el premio señalado en el fallor recurrido, si bien nos parece excesiva, la interpretación de dicho arte al conceder a los armadores del "Carlos I", "Fernando Zampayo" y "Rio Loira", "Carmen Garrido" y "O Meco", participación en el premio que, a nuestro juicio, corresponde tan solo a los tripulantes de dichas embarcaciones que hayan intervenido personalmente en el salvamento de los tripulantes del TELENA.

"Resuelto por fallo de la Autoridad de Marina de El Ferrol del Caudillo 1 el premio que merecen los halladores y estimando acertadamente que corresponde un tercio del valor total del buque y carga, procede prorratear dicha cuenta de gastos en la expresada proporción de dos a uno, entre el armador del TELENA y los beneficiarios del premio".

Con fecha 25 de agosto del presente año, el Asesor General del Ministerio de Marina emite informe sobre los recursos interpuestos por la Empresa de Aguadas y Salvamentos de Buques "Molins, Valverde y Ca" y por Joaquín Davila y Ca como propietarios de las embarcaciones denominadas "Roberto" e "Hidria", la primera y "Moncho D", la segunda, del que son los párrafos siguientes:

"Pretende la primera la consideración de salvadora recobrador del vapor TELENA con las peticiones alternativas ya recogidas al comienzo de este dictamen consiguientes a tal conceptuación, y la segunda, asimismo, la consideración de salvadora con el abono de una equitativa remuneración.

Estas peticiones exigen como elemental y previo que sean precisados clara y concretamente los verdaderos concepto de halladores y salvadores.

A tal fin es obligado referirse a los preceptos de la instrucción de 4 de junio de 1.873 que, si bien tiene un carácter de Ley rituarial y procesal, no obstante, por el agrupamiento y ordenación de sus disposiciones permite establecer una doctrina legal respecto a la cuestión debatida. Así es de advertir que la materia de hallazgo y la de salvamento están tratados en el mismo título V y bajo el único encabezamiento de "del procedimiento en los expedientes de salvamento"; regulando en tal título, sucesivamente: 1º.-El salvamento en caso de naufragio.-2º.-El especial caso de embarcación naufraga extranjera que trae a su bordo toda o parte de su tripulación.-3º.-El de embarcación naufraga, de cualquiera nacionalidad, que arribe a nuestras costas o se encuentre en la mar, sin gente. 4º.-El caso de encuentro en la mar o de la extracción de su fondo de pertrechos o efectos de bajel naufragado desde mucho tiempo o cualquiera otra cosa que no sea producto de la misma mar y 5º.-El hallazgo de pertrechos o efectos de bajel naufragos arrojados por el mar a la costa.

Este agrupamiento en un mismo título, bajo la misma y única denominación ya consignada, conduce a entender que el pensamiento del legislador de 1873

era que, el género salvamento-comprende entre sus especies los diferentes casos de hallazgos marítimos en los tres últimos casos, la Instrucción emplea la denominación de halladores y si se compraran las circunstancias previstas en sus diferentes hipótesis con las del primero de los cinco casos-el naufragio total o absoluto - obsérvase que la Ley refiere el concepto de hallazgo al de cosa abandonada que es encontrada y habida fuera de la posesión de su desconocido y anterior dueño y que el hallador ocupa materialmente sometiéndola a su disposición y a su poder.

Más, en general, en el derecho y en la legislación positiva el hecho de la ocupación de una cosa que es hallada fuera de la tenencia de su anterior y desconocido dueño, no atribuye siempre y en todo caso al hallador la propiedad de lo hallado. El Código Civil en sus artículos 460 y 610, establece que el poseedor puede perder la posesión por el abandono de la cosa poseída y, correlativamente, que se adquieran por la ocupación los bienes apropiables por su naturaleza, que carecen de dueño. Mas a la vez, la Ley de 9 de mayo de 1835 sobre los bienes llamados mostrencos, atribuye al Estado la propiedad de los vacantes o abandonados, relacionando entre ellos los buques naufragos con su cargamento, frutos, alhajas, y demás que se hallaren en ellos, luego que pasado el tiempo prevenido resulten no tener dueño conocido y lo que la mar arrojará a las playas sea o no procedente de buques que hubiesen naufragado, cuando tampoco tuvieran dueño conocido.

La Ley de 7 de mayo de 1880, conocida por el nombre de Ley de Policía de los Puertos, en su artº 5º repite la declaración de que pertenece al Estado todo lo que el mar arroje a la orilla y no tenga dueño conocido.

De manera que la ocupación, en la mar, aun siendo de res nullius de cosas muebles que a nadie pertenecen o de cosas cuyos desconocidos y anteriores dueños no se presentan a reclamarlas, no constituye un medio de adquisición de la propiedad privada. Y es, que el supuesto del voluntario abandono por su anterior propietario de las cosas muebles, que es la base y fundamento de la doctrina de la ocupación como modo de adquirir, no se da en las que son halladas en la mar, pues, que, por el contrario, se supone, lógicamente y racionalmente, que tal abandono ha tenido efecto contra la voluntad humana por fuerza mayor.

La Ley de Partida-Ley 49, título 28, Partida 3ª-decía: "Que si alguno arrojaré de sí sus cosas o muebles u las tuviere por desamparadas, adquiere su dominio el que primero las ocupa, a no ser que las cosas las desamparase el dueño precisado por borrasca, ruina o incendio, en cuyo caso no pierde el dominio de ello". Y es que en estos supuestos el dueño no deja de serlo, sino que su derecho dominical se mantiene vivo, conforme al principio latino "res ubicunque sit pre domino suo clamat".

Después de esto, ya se puede dejar sentado que el derecho del hallador marítimo sobre las cosas halladas no es el derecho del primer ocupante, pues, que no adquiere la propiedad de cosa ocupada. El derecho que le atribuye el hallazgo es de un orden muy distinto e inferior, y acordes con ello, todas las leyes que tratan del caso -Ordenanzas de la Armada, Ley de Mostrenco y Ley de Puertos- les conceden, únicamente, un premio o recompensa, consistentes en un tanto del valor de la cosa hallada. Absurdo, incomprensible, irracional e inhumano sería que una calamidad, que una desgracia, que un accidente marítimo pueda despojar del derecho de propiedad, convirtiendo las cosas en "res nullius", que quedan a disposición del primer ocupante.

Lo que ocurre es, que por virtud del accidente marítimo el propietario pierde la tenencia material de la cosa, buque o cargamento, y el hallador lo que hace es recobrar la posesión, no para sí, que nunca la tuvo, sino para el anterior dueño, que se vió precisado a desampararla. Por eso es acertado el lenguaje de las ordenanzas, que empleando la técnica marítima, llama recobrador al que ocupa la embarcación, haciéndose cargo de su gobierno, domínandola por los medios que tiene a su alcance, rescatándola del poderío del mar para su dueño, salvándola, en una palabra.

Con ello queda aclarada la diferencia que establece la Ley entre el caso de la embarcación hallada sin gente y de la embarcación naufraga que arriba con toda o parte de su tripulación a bordo, pues, si respecto de la primera, el hallador la recobra, en el segundo caso, como la posesión material la tenencia, no ha sido perdida por el dueño, los salvadores no hacen más que prestar un auxilio que podrá llegar a ser tan grande e importante como evitar el hundimiento del buque y el ahogamiento de sus tripulantes, pero nunca puede generar derechos iguales a los de los halladores, constituyendo un supuesto completamente distinto.

Ahora bien, ¿qué participación tomaron en el caso del buque-tanque TELENA? los buques o las tripulaciones de las embarcaciones nombradas "Roberto", "Hidria" y "Moncho"?

Consta en el expediente y lo recoge en su informe el Consejo Supremo de Justicia Militar que, a las 12 de la noche del día 29 de mayo de 1.940, estando el TELENA y los buques que le habían traído en el fondeadero de las islas Cies, con fuego todavía a bordo, llegó, por haber recibido orden de la Autoridad de Marina, el buque-aljibe "Roberto" de la Ca. "Molins, Valverde y Ca", poniéndose seguidamente a sofocar el incendio, lo que realizó con gran eficacia y evidente peligro, continuando en esta operación toda la noche hasta las 9 de la mañana del día 30, en cuya hora, según parece, quedó virtualmente terminado el incendio y se procedió a llevar el buque a Moaña, a remolque, dado por otras embarcaciones, pero llevando al costado al "Roberto", interviniendo además en esta operación por orden del Comandante de Marina, el re-

molcador "Moncho" y más tarde otra embarcación cuyo nombre no interesa consignar a los fines del recurso. Habiendo quedado fondeado en Moaña el TELENA inopinadamente, a la 1 y media de la madrugada del día 1 de junio siguientes, se produjo en el buque-tanque una explosión e incendio corriéndose el fuego por encima del mar y el "Roberto" el que, con grandes esfuerzos, consiguió al fin su extinción, falleciendo a consecuencia de las quemaduras su Patrón y recibiendo graves lesiones otras personas.

Resulta pues, que la intervención de los buques nombrados "Roberto" y "Moncho" se llevó a efectos encontrándose el buque TELENA en el fondeadero al abrigo de las islas Cies o en el interior del puerto o bahía de Vigo y tanto en un lugar como en otro, el TELENA hallábase con gente a bordo, la halladora que lo había recobrado o tomado posesión de la nave en la mar, venciendo las dificultades de tiempo, de mar y del fuego a bordo, consiguió conducirla a puerto seguro, rescatándola para su dueño.

Por lo tanto, cabía discutir acerca del hoy pretendido derecho reclamado por los armadores, de los remolcadores y del aljibe de que se trata, si las tripulaciones de las embarcaciones "Buena Esperanza" y "José Ignacio de C", obligadas por el fuego de a bordo hubieran tenido que abandonar a su vez el buque y llamar en su auxilio en la mar a los "Moncho", "Hidria" y "Roberto"; mas en el presente caso aquellos halladores no perdieron la tenencia y gobierno de la nave, ni la abandonaron en la mar y los auxilios que le fueron prestados ordenados además por la Autoridad local de Marina por razones de orden público dado el peligro ^{re}presentado por el petroleo incendiado en el interior de un puerto, lo fueron en puerto, esto es, en lugar seguro y a recobrada la embarcación.

Queda, pues, en claro, que no les corresponde ni a los tripulantes ni a los armadores de los buques denominados "Hidria", "Roberto" y "Moncho" la calificación legal de halladores.

No es tampoco la calificación legal de salvadores la que les corresponde. Hemos visto ya que el hallazgo es una forma de salvamento, según se desprende del agrupamiento que de las disposiciones oportunas hace la Instrucción de 4 de junio de 1873. El hallador es, en caso de este expediente, hallador-salvador, y a ningún otro alcanza ni puede alcanzar la conceptuación de hallador, no cabe admitir la coexistencia de tercero que, con independencia, del hallazgo, recaben para sí el concepto y los derechos de salvador.

Por otra parte, como declaró la Real Orden de 8 de junio de 1.904 que resolvió caso análogo, el concepto de hallador y recobrador de la cosa abandonada alcanza solo a las personas que la encuentran o que la recogen por sí

mismas y que corren individualmente los riesgos personales propios de toda . . . operaci'on marinera, siempre peli'erosa y m'as aun cuando la cosa recobrada es un barco que tiene fuego en sus bodegas y del que se puede ignorar si por esta causa fu'e abandonado en la mar, por lo cual carecen de derecho para ser considerados como halladores ni recobradores las razones sociales que son entidades puramente juridicas exentas de tales riesgos personales, por lo cual, en todo caso, las tazones sociales recurrentes armadoras de dichos buques, no pueden pretender la indicada consideraci'on y los derechos que pretenden.

Pero, en 'ultimo t'ermino, el salvamento propiamente dicho, esto es, el consecutivo al naufragio, cuyo expediente ha de formarse conforme a las disposiciones del art'o 189 de la Instrucci'on tantas veces citada, no engendra otros derechos que los del pago de los derechos de salvamento y no hay lugar a hablar de premios ni recompensas.

En consideraci'on a cuanto se deja expuesto el Asesor General es de parecer que debe tenerse por desistida y apartada del Recurso de Alzada que contra la resoluci'on definitiva dictada en el presente expediente interpuso a la Sdad. domiciliada en Londres "The Anglo Saxon Petroleum Company Limited, a medio de su representaci'on legal, visto el escrito presentado por la Comp'a Espa'ola de Petroleos que adquiri'o la propiedad del buque y del cargamento subrog'ndose en los derechos a quella correspondientes y desestimarse los que a su vez interpusieron Josquin Davila y Ca, Sociedad armadora del buque-remolcador nombrado "Moncho" t D. Manuel Goicoechea Arrillaga, a nombre de la Empresa de Aguadas y Salvamentos de Buques, "Molina, Valverde y Ca.", confirm'ndose como consecuencia de ello, en todas sus partes la resoluci'on definitiva dictada por la Junta del Departamento Maritimo de El Ferrol del Caudillo en 20 de noviembre de 1.940.

En tal situaci'on el exp'diente, V.E.lo ha remitido a informe de este Consejo:

Expuestos en el extracto del expediente que precede los hechos objeto del mismo, la resoluci'on dictada por la Junta del Departamento Maritimo de El Ferrol del Caudillo y los recursos presentados contra dicho fallo, la cuesti'on objeto del expediente queda limitada a determinar si debe V.E. confirmar el fallo dictado por la citada Junta o modificar 'ste, admitiendo todas o algunas de las razones alegadas por los recurrentes.

Desistida de su recurso la Sdad. propietaria del TELNA, queda tan s'olo resolver los interpuestos por "Molina, Valverde y Ca", armadores de los buques "Roberto" e "Hidria" y por "Josquin Davila y Ca" propietaria del remolcador "Moncho D".

Unanimemente se muestran el Consejo Supremo de Justicia Militar y el Asesor General del Ministerio en estimar que los armadores y tripulantes de los barcos "Hidria" y "Moncho D" carecen de todo derecho a participar del

premio que establecen la Instrucción de 4 de junio de 1873 en armonía con lo prevenido en el artº 40 de las Ordenanzas de la Armada de 1748 para los halladores. Las razones aducidas por el Consejo Supremo de Justicia Militar y Asesor General del Ministerio de Marina antes expuestas son categóricas e irrefutables en el sentido de que con independencia de los auxilios importantísimos prestados al TELENA por otros buques, los únicos en quienes concurren la categoría jurídica de halladores son el "José Ignacio de C" y el "Buena Esperanza", discrepando, sin embargo, el Consejo Supremo del Asesor General, de considerar también hallador-salvador al "Roberto", pero coincidiendo ambos en rechazar las pretensiones a este respecto del "Hidra" y del "Moncho D".

El Consejo Supremo de Justicia Militar, al proponer se modifique el fallo dictado por la Junta Administrativa del Departamento de El Ferrol del Caudillo en el sentido de considerar también al "Roberto" hallador-salvador lo hace en atención a la importancia excepcional de los servicios prestados por éste de no mediar los cuales, el incendio no hubiera podido ser dominado y por tanto se hubiera perdido el TELENA resultando estériles los esfuerzos realizados por los buques halladores. Sin negar la realidad de estos hechos, el Consejo de Estado discrepa sin embargo del alcance que el Supremo Consejo de Justicia Militar da a los mismos.

El Hallazgo de un buque abandonado por la tripulación no es un modo de adquirir la propiedad. Ésta tan solo se adquiere por ocupación cuando se trata de cosas nullius y para que una cosa que ha sido propiedad de alguien se convierta en "nullius" es necesario que el último dueño haya tenido la voluntad de abandonarla.

Ahora bien, la voluntad de abandono que en determinados casos se presume para las cosas muebles abandonadas en tierra, no se presume para las abandonadas en el mar sino por el contrario la presunción es de que se ha abandonado por fuerza mayor, incendio, naufragio y otra causa análoga. Por tanto, el buque abandonado sigue siendo de su dueño y el beneficiario de éste precisamente establecen las distintas legislaciones primas especiales para quienes los recuperen y los devuelvan a sus dueños. Como regla general, el hallazgo en tierra, salvo que se trate de tesoros o de cosas que realmente hayan sido abandonados por sus dueños, no da derecho al hallador a remuneración alguna especial, sino a ser indemnizado de los daños y perjuicios que el hallazgo le produzca y en cambio el hallazgo en el mar concede al hallador el derecho de percibir una parte del valor de la cosa salvada. Esta diferencia tan radical en los derechos del hallador, según sea en mar o en tierra donde se efectúa el hallazgo, débese a la necesidad de estimular a los que en el mar vean cosas abandonadas, a las que salvenya que siendo

peligroso en muchos casos y molesto en todos el recuperar objetos en el mar, era necesario para estimular éstos el conceder premios de importancia a los halladores, quienes en otro caso quizá dejarían abandonadas las cosas, que terminarían perdiéndose definitivamente.

Pero adviértase bien que el premio se otorga al hallazgo, no a los servicios que se presten. En el caso presente, el TELENA, abandonado por su tripulación y con fuego a bordo, es hallado por los vapores "José Ignacio de O" y "Buena Esperanza", quienes proceden a darle remolque y llevarle a puerto. Fondeado el petrolero en lugar seguro, se presenta en cumplimiento de órdenes recibidas el aljibe "Roberto" a prestar uno de los servicios propios de los buques de tal naturaleza, quin consigue dominar el incendio que, en otro caso, hubiera destruido al buque. El servicio prestado por el "Roberto" al buque hallado TELENA merece exactamente la misma calificación que el que pudiera prestar cualquier aljibe o Cuerpo de bomberos a un buque que fondeado en puerto se incendiase. No hay duda que si no se extingue el fuego, el buque siniestrado se pierde totalmente, así está no da otro derecho a los que en virtud de órdenes recibidas de la Autoridad, han contribuido a su extinción, que a la correspondiente indemnización de daños y perjuicios y al percibo de la cantidad que previamente estuviere establecida, pero en ningún caso a una prima proporcional al valor del buque o mercancía salvada.

El criterio que el Consejo mantiene en este caso respecto a los buques-aljibes cuya intervención ha sido ordenada por la Autoridad de Marina, concuerda con el que informa el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1.910 en cuyo artículo 4º se previene que el "remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por el remolcado o de un cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque.

Expuestas las razones por las que, a juicio de este Consejo de Estado, deben desestimarse los recursos interpuestos contra el fallo recaído en el expediente, debe recogerse el punto de vista sustentado por el Fiscal Togado del Consejo Supremo de Justicia Militar y hecho suyo por el Consejo reunido en dicho Alto Cuerpo respecto a la remuneración que a título de equidad concedió el fallo en su apartado 4º a los armadores patronos y tripulantes de los buques pesqueros que intervinieron en el salvamento de los náufragos del TELENA.

Estima el Fiscal Togado que el premio concedido a los salvadores de vidas humanas corresponde tan solo a los tripulantes de dichas embarcaciones que hayan intervenido personalmente en el salvamento pero no a los armadores, criterio concordante con el mantenido por la Real Orden de 8 de junio de 1.904 que resolvió que el concepto de hallador tan solo alcanza a las

personas que la encuentran o recobran por sí mismas.

Al referirse a este punto el Fiscal Togado estima justa la cantidad de 50.000 pesetas que el fallo señala como premio a los salvadores de vidas humanas por estimar, sin duda, ser de aplicación al caso presente el párrafo 2º del artº 9º del citado Convenio de Bruselas que dispone que "aquellos salvadores de vidas humanas que intervienen con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento o auxilio tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento o de sus accesorios.

Atribuidas, en virtud de las apelaciones interpuestas a la superior resolución de V.E. todas las cuestiones que ofrece el expediente, fundándose esta parte del fallo en razones de equidad y teniendo en cuenta que la legislación española es mucho más liberal para los propietarios de la nave abandonada en el mar, y que por el esfuerzo de otros recobran su propiedad que el Convenio Internacional, estima este Consejo de indudable mezquindad la cifra señalada de 50.000 pesetas a repartir entre los patrones y tripulantes de los cuatro pesqueros que intervinieron en el salvamento de naufragos, por cuya razón propone a ese Ministerio que al mismo tiempo que aclara el apartado 4º del fallo en el sentido de que han solo deben participar los patrones y tripulantes, pero no los armadores, aumente el premio concedido a una cantidad de CIENTO MIL pesetas.

Por todo lo expuesto y haciendo suyas las alegaciones del Asesor General del Ministerio de Marina en lo que respecta al buque "Roberto" y las del citado Asesor y Consejo Supremo de Justicia Militar en lo que se refiere a los pretendidos derechos de los armadores de los buques "Hidria" y "Moncho D", el Consejo de Estado es de dictamen:

Que procede rectificar el fallo dictado por la Junta reunida en El Ferrol del Caudillo el 20 de noviembre de 1.940 con las modificaciones propuestas al apartado 4º del mismo, relativas a incrementar hasta cien mil pesetas el premio concedido a los salvadores de vidas humanas y a que no participen del mismo los armadores.

V.E. no obstante, resolverá lo más acertado.

Madrid 11 de octubre de 1.941.

El Presidente.

Formado y rubricado

El Secretario General
Firmado y rubricado

CONFORME CON EL CONSEJO DE ESTADO.

S. MORENO-26-10-1.941.

EXCMO. SR. MINISTRO DE MARINA

En El Ferrol del Caudillo a 20 de noviembre de mil novecientos cuarenta.--
Reunida la Junta prevenida en la R.O. de diez y siete de diciembre de mil novecientos doce (C.L. nº 345), procediendo en la forma prevista para los Tribunales de Presas para ver y fallar, con arreglo al artº 203 de la Instrucción de cuatro de junio de mil ochocientos setenta y tres, el expediente instruido por la Comandancia de Marina de la provincia de Vigo por el hallazgo y salvamento del buque-tanque inglés TELENA y formada por el Excmo. Sr. D. Francisco Moreno Fernandez, Vicealmirante de la Armada y Comandante General del Departamento, como Presidente; el Excmo. Sr. D. Rafael de Heras Mac-Karty, Contralmirante de la Armada y Jefe del Arsenal, el Sr. D. Luis de Vierna y Bolando, Capitán de Navio y Jefe del E.M., el Sr. D. Carlos Franco y Salgado, Coronel de Intendencia e Intendente del Departamento y el Ilmo. Sr. D. Robustiano Lopez-Franco y Robledo, Coronel Auditor y Auditor del Departamento, como Vocales y el Sr. D. Manuel de Arnaiz y Almeida, Capitán de Navio, Secretario del Departamento, actuando como Secretario, después de escuchar la lectura de las actuaciones y las alegaciones de las diversas partes interesadas en el expediente, y
RESULTANDO 1º.- Que sobre las siete horas del día veintinueve de mayo del año actual y en ocasión de que el bou "José Ignacio de C" y el vapor pesquero "Buena Esperanza", se hallaban dedicados a la pesca en las inmediaciones de Cabo Silleiro, entre las alturas de la isla de Sálvora y Ons, divisaron en el horizonte y como a diez y seis millas de distancias llamas y humo que salían de una nave, por lo que suspendieron las faenas y se dirigieron hacia aquel lugar y allí, a prudencial distancia del buque incendiado, se pusieron de acuerdo y resolvieron intentar conjuntamente la puesta a salvo del barco. Sobre las ocho y media de la mañana, en un bote salvavidas subieron a bordo dos hombres de cada una de las dotaciones, observando que no había nadie a bordo del buque, que resultó ser la motonave inglesa, petrolera, TELENA de la matrícula de Londres, Procedieron a remolcarla para lo cual se colocó en primer tiro el "José Ignacio de C" y a proa de éste el "Buena Esperanza", comenzando la operación alrededor de las nueve.
RESULTANDO 2º.- Que el guardacostas "Uad-Martin" que el citado día veintinueve se encontraba de vigilancia en paraje cercano a las islas Cies, avistó a eso de las once y media un buque ardiendo a la altura de Ons, arrumbando seguidamente hacia él y llegando a sus cercanías a las doce y media, presenciando la marcha del convoy formado por el TELENA y los dos pesqueros que lo remolcaban, teniendo en aquellos momentos aun fuego a bordo el petrolero que venia sensiblemente escorado. Los barcos pesqueros hicieron presente al Guardacostas que no precisaban de su auxilio y que confiaban en poder llevar al TELENA a lugar seguro con sus propios medios, pese a lo cual y como quis-

ra que el "Uad-Martin" tuviere orden radiotelegráfica del Ministerio de Marina para dirigir el remolque, ordenó a los dos pesqueros que se pusieran a sus órdenes, que se separara el "Buena Esperanza" del remolque, cuyo lugar ocupó el Guardacostas, pasando el pesquero a emplearse como guía a proa y amarrando un cabo al ancla. Por el Sr. Comandante del "Uad-Martin" se dispuso que pasara gente de su dotación a bordo del TELENA, como así se hizo, ocupando el mando de esta gente el Segundo Comandante D. Santos Pastor desde las veinte horas hasta que el petrolero quedó fondeado convenientemente en la ensenada de Lago de las islas Cies, ya dentro de la ría de Vigo y en fondeadero que se utiliza frecuente y normalmente para buques que entran de arribada por el mal tiempo y otra causa. Ocurrió esto alrededor de las veintiuna horas.

RESULTANDO 3º.- A las doce horas de la noche llegó, enviado por el Sr. Comandante de Marina de la provincia de Vigo el buque bomba "Roberto", el cual, como quiera que el TELENA conservara a bordo todavía algún fuego, bien que latente y de rescoldo, se puso a sofocar el incendio, teniendo necesidad de forzar los ventanillos para introducir las mangueras, pues en la parte de los camarotes el fuego era más intenso y en algunos sitios estaba la chaparra al rojo. Estos trabajos continuaron hasta las nueve de la mañana del día treinta de mayo en que quedó virtualmente terminado el incendio.

RESULTANDO 4º.- Que, ya entrado el día treinta, se reanudó el remolque del TELENA hacia el interior de la ría, dándosele por el "José Ignacio de C" y el "Uad-Martin" llevando al costado al aljibe "Roberto". El remolcador "Moncho D" que ya el día anterior había ofrecido sus servicios para contribuir al remolque, servicios que no le fueron aceptados, se presentó nuevamente al mediodía del treinta llevando a bordo un Práctico y con órdenes del Sr. Comandante de Marina de Vigo para contribuir al remolque, por cuyo motivo se le ordenó que fuera a dar un cabo a la popa del TELENA PARA EL MEJOR gobierno del barco; pero como a los veinte minutos se observara que el remolque no se hacía comodamente de esta forma, pasó a proa para dar remolque, acoderándose al TELENA el "José Ignacio de C" y el "Uad-", uno a cada lado y pasando a ocupar el lugar del "Moncho" la embarcación de los prácticos llamada "Cabo de Mar". En esta forma se llegó sin novedad a Moaña a eso de las cinco y cuarto de la tarde de dicho día, quedando el petrolero en situación y condiciones de perfecta seguridad que señalan el término y fin normal del salvamento.

RESULTANDO 5º.- Que a las seis de la mañana del día veintinueve de mayo y antes de que ocurrieran los hechos relatados en los Resultandos anteriores, se encontraban pescando en las inmediaciones del lugar en que, según se ha dicho, fué objeto de un accidente de guerra el petrolero TELENA, las embarcaciones pesqueras de la matrícula de Marina "Fernando Sampayo", "Carlos I", y "Rio Loira nº 2ª" la de Málaga "Carmen Garrido" y la de Villagarcía llamada "O Meco", las cuales oyeron los disparos con que un submarino atacaba al petrolero y vieron produ-

circó un incendio en éste, por lo que inmediatamente acudieron al lugar del suceso con ánimo de salvar a los sobrevivientes lo que hicieron en efecto, recogiendo y conduciendo a Marina a veintidos tripulantes de la motonave inglesa y dejándolos convenientemente asistidos en el Hospitalillo del Polígono de Tiro "Janer".

RESULTANDO 6º.-Que, una vez fondeado el TELENA en Moaña, el fuego que había llevado a bordo estaba sofocado. A.l lado del buque petrolero quedaron las embarcaciones pesqueras "Juan Ignacio de O" y "Buena Esperanza" y el aljibe "Roberto", permaneciendo todo sin novedad durante el día treinta y uno de mayo; pero, a las primeras horas de la madrugada del día uno de junio, serían aproximadamente la una y media, se produjo inopinadamente una explosión y un incendio por haberse prendido el cargamento de crudo-oil que llevaba a bordo y que se salía por algún intersticio, corriéndose el fuego por encima del mar y el buque aljibe que, por fin, consiguió dominar el fuego, no sin que por consecuencia de él se produjeran averías y se causara la muerte o lesiones de algunas personas, tripulantes de los indicados buques, que resultaron víctimas del fuego. Por tal siniestro se instruye por la Jurisdicción de Marina la causa nº 653 del año actual, la que se encuentra en periodo de sumario.

RESULTANDO 7º.- Que la entidad propietaria y armadora del TELENA es la "Anglo Saxon Petroleum Company", con oficina principal en Saint Helen's Court Great St. Helen's, en la ciudad de Londres, justificándose esta propiedad por el original inglés y traducción debidamente legalizada de la hoja de inscripción de la nave en el Registro oficial de buques (folios 210 a 211) y corroborada por un telegrama oficial del Sr. Cónsul General de España en Londres (folios 24 y 25) que afirma dicha propiedad a la vista de documentos que se le exhiben por la Sociedad armadora, y que la representación de ésta se ejerce a virtud de poder y autorización conferida ante el indicado Sr. Cónsul a la firma "Estanislao Duran e Hijos" de Vigo, la cual ha ofrecido confirmarla por documento escrito y debidamente legalizado, sin que lo haya efectuado hasta el momento, a pesar de haberlo interesado reiteradamente de Londres, de la que se retrasa la contestación sin duda por las especiales circunstancias por que atraviesa dicha Capital a consecuencia de la guerra.

RESULTANDO 8º.- Que la entidad armadora del TELENA es asimismo propietaria del cargamento del crudo-oil procedente del Irak que el petrolero conducía y que se halla aún a su bordo, no existiendo comprobación documental fehaciente en el expediente de dicha propiedad, pero afirmándose categóricamente también en el mencionado telegrama del Sr. Consul General en Londres expresándose que pertenece conjunta o asociadamente a la "Anglo Saxon" y a

a la "Societè Anonime des Petrols Júpiter", francesa y al parecer filial de la "Anglo Saxon". Representa asimismo esta ~~Societè Anonime~~ propiedad la firma "Estanislao Duran e Hijos".

RESULTANDO 9º.- Que la entidad aseguradora del TELENA es el "Lloyd" inglés, de que es agente en Vigo la propia firma "Estanislao Duran e Hijos" que queda en aportar copia autorizada de la correspondiente póliza y ha acreditado su carácter de agente, manifestando en su condición de tal que la aseguradora reconoce que la "Anglo Saxon" no ha hecho abandono del buque ni de su carga y que, por ende, consiente en que ella conserve todos sus derechos y conduzca las gestiones necesarias para la recuperación e intervenga con plena facultad en este expediente.

RESULTANDO 10º.- Que los pesqueros bou "José Ignacio de O" y pareja "Buena Esperanza" de las matriculas respectivamente de Sevilla y Vigo, aparecen como de propiedad de los armadores Francisco Garcia Crespo y José Lorenzo Lorenzo y que, dicho propietarios, conjuntamente con los patronos de ambos buques Nicolás Muñoz Pajon y Francisco San Isidro Gonzalez y la tripulación íntegra que afirman habia a bordo el día 29 de mayo del año en curso, han otorgado un poder y contrato privado, cuyo original oba unido al folio 244 de las actuaciones, por el cual confieren su representación a todos los efectos de los intereses que nazcan de este expediente a los dos armadores y los dos patronos conjuntamente, todos los cuales con posterioridad, han designado para que, bajo una única dirección, lleve la representación de todos el Abogado D. Valentin Paz Andrade. En el mismo documento se establece que, resuelto el expediente y descontados gastos, se habrá de repartir el total del premio que como halladores del TELENA y su cargamento pueda corresponderles, dando un veinticinco por ciento a cada uno de los dos armadores y un veinticinco por ciento a cada una de las dos tripulaciones. En sus alegaciones, los interesados a que este Resultando se refiere, solicitan se les declare halladores del buque-tanque TELENA y su carga y se les conceda el premio de hallazgo consistente en el tercio del valor total de lo salvado.

RESULTANDO 11º.- Que el buque aljibe "Roberto" es propiedad, igualmente que el llamado "Hidria", de la Sdad. "Molins. Valverde y Cª", de Vigo, cuya representación ostenta en el expediente D. Manuel Goicoechea Arrillaga, administrador y apoderado general de la entidad. Pretenden los interesados de este Resultando que se les considere como halladores-salvadores o recuperadores del buque-tanque TELENA y su cargamento y se les retribuya con un premio que dicen debe ser superior al tercio del valor de lo salvado, aunque siempre inferior al total íntegro de dicho valor.

RESULTANDO 12º.- Que el remolcador "Moncho D" es propiedad de la entidad Joaquín Davila y Cª y ha sido representado en el expediente por la propia firma propietaria, actuando indistintamente en él los dos hermanos D. Joaquín y D. Domingo Davila. La pretensión de los interesados a que este Resultando se refie-

re consiste en reclamar un premio por haber contribuido directamente al salvamento del TELENA y su cargamento, que dicen debe discernirseles con arreglo a las normas del Convenio Internacional de Bruselas de veintitres de septiembre de mil novecientos diez.

RESULTANDO 13º.-Que han venido representando a los pesqueros "Carlos I" y "Rio Lira nº 2", "Fernando Sampayo", "Carmen Garrido" y "O Meco", los señores D. Raimundo Vidal Pazos y D. Alfonso Moure y Moure, si bien este último ha designado al primero para que, bajo una única dirección ostente en lo sucesivo la representación, estando unido asimismo a los autos un poder formal en el que se le acredita la representación de todos a continuación de la alegación presentada como consecuencia de la audiencia instructiva que se le ha otorgado en el expediente. La pretensión de los interesados a que este Resultando se refiere consiste en alegar que, habiendo sido el salvamento de vidas humanas prestado con ocasión del del buque TELENA y su cargamento, tienen derecho a remuneración de hallazgo, ya que en último término fueron los primeros que avistaron al buque siniestrado y, si bien es cierto que no atendieron ni pudieron a tender a procurar ponerlo a salvo, fué porque dedicaron sus primordiales esfuerzos a las vidas de los náufragos.

RESULTANDO 14º.-Que, con respecto al justiprecio de la motonave petrolera TELENA, incluidos pertrechos, respeto y efectos y excluida solamente la carga de crudo-oil obra en el expediente la indicación hecha en el telegrama del Sr. Consul General de España en Londres (folios 24 y 25) de que el buque estaba asegurado en ciento veintiseis mil libras esterlinas que, al cambio de cincuenta pesetas españolas la libra, dan una equivalencia de SEIS MILLONES de pesetas (folios 93 y vuelto) existiendo finalmente el informe prestado por el Perito Inspector de Buques de la provincia, según el cual el valor asignable al buque es de NUEVE MILLONES de pesetas (folios 265 y 266 por un Comandante del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada y Perito Inspector de buques de El Ferrol del Caudillo y por el Ingeniero Naval Perito Inspector de buques de la provincia de Pontevedra, los cuales tasan la nave en ONCE MILLONES de pesetas, razonando amplia y convincentemente su opinión, mediante el cálculo de lo que costaría en la actualidad la construcción de un buque de la clase y características del TELENA y deduciendo de la cantidad así obtenida el demérito que se conceptúa sufrido por el buque a consecuencia de su edad y estado de vida y del coste aproximado de las reparaciones y gastos que hayan de ocasionar las averías e incendio por el sufridas.

RESULTANDO 15º.- Que la representación de la propiedad del buque ha impugnado las tasaciones expresadas en el Resultando anterior, con abundantes alegatos entre los que descuella el que pretende fundarse en el hecho de que las ofertas de compra del TELENA recibidas con posterioridad al accidente

de guerra y salvamento sufridos por el mismo están por muy bajo de tales justiprecios y que en el expediente obra una instancia (folios 200 a 202 vuelto) de la Sdad. Española de Petroleos (C.E.P.S.A.) la que parecia indicar teber contratado en firme la compra del barco por cuarenta y cinco mil libras esterlinas o sean un millón ochocientas mil pesetas, pero, posteriormente, el que se decia representante de dicha C.E.P.S.A. D. Carlos Lazcano, alegó que la compra no ha tenido efectividad y, por tal motivo, ha renunciado a mostrarse como parte interesada en el expediente (folios 273).

RESULTANDO 16º.- Que, con respecto a la valoración de las ocho mil diez y siete toneladas de crudo-oil, actualmente existentes a bordo del TELENA, existen como elementos de juicio el propio telegrama del Sr. Consul General de España en Londres que asegura que dicho cargamento (o mejor dicho, las nueve mil trescientas ochenta y cinco toneladas inglesas que el TELENA conducia, antes de las pérdidas y menas sufridas como consecuencia del ataque del submarino e incendios de que se ha hecho mención) iba asegurado por el Lloyd's en cincuenta mil libras esterlinas, equivalentes a dos millones quinientas mil pesetas españolas, el informe pericial efectuado por técnicos de la Ca. Arrendataria del Monopolio de Petroleos (C.A.M.P.S.A) que estima el crudo valorable en doscientos cuarenta y siete mil ochocientas setenta y cinco dolares, los que, al precio de diez pesetas el dólar, representan dos millones cuatrocientos ochenta y siete mil quinientas pesetas (folios 65 y vuelto). La representación de la entidad armadora del TELENA, propietaria de dicha carga, impugna la tasación y hace referencia a ofertas más bajas que ha recibido, entre las que destaca la de la C.E.P.S.A. importante sesenta chelines por toneladas o sea unas novecientas sesenta mil pesetas.

RESULTANDO 17º.- Que la cuenta general de gastos presentados según las facturas que obran en el expediente es la siguiente: Bou "José Ignacio de C" A)-Gastos a): 1.500 metros de cable de 20 mm. a 4 pts. = 6.000 pts. -b)-300 m. de malleta de cable a 4 pts. = 1.200 pts. -c)-5 grilletes y 5 giratorios de malletas = 220 pts. -d)-200 m. de estachas de 40 mm. a 8 pts. = 1.600 pts. -125 m. decabos de 25 y 30 mm. a 4 pts. = 480 pts. -f)-2 ganchos de antea = 70 pts. -g)-3 ganchos de trapas = 115 pts. -B)-AVERIAS. Las relaciona detalladamente e importan 5.296'31 pts. -C)-PERJUICIOS: Por 9 dias de caladas perdidas: 40.000 pts. -TOTAL: 54.973'30 pts. == PESQUERO "BUENA ESPERANZA" -A)-GASTOS: a) 1.600 m. cable acero de 10 mm. a 1'30 = 2.080' -pts- 286 kilos, seis malletas abacál. 229'80 pts. -c)-120 kgs. dos malletas alambradas = 612' -pts. -B)-AVERIAS: Factura de Francisco Cardama 2.716'25, id. de Talleres Mecánicos Reina: 820'50 TOTAL del pesquero "BUENA ESPERANZA": 7.458'55 pts. -BUQUE-BOMBA "ROBERTO". -A)-AVERIAS.-Según certificación del Ingeniero Naval Sr. Fernandez Muñoz: 36.000 pts. -C)-PERJUICIOS: 10.500 pts. -Total del "Roberto": 46.500 pts. -Remolcador "Moncho D" -A)-GASTOS: Carbón 1.330 pts. -b), agua, seis toneladas: 24'-

B-AVERIAS.-a).-En estachas de abacá:5.313'60.-b) En cables de acero:1500'-
c).-En casco y máquina:16.500'-C.-PERJUICIO.-Por no haber podido realizar
otros servicios:1.800'-.-TOTAL:26.467'60.-Perjuicios alegados por los pes-
queros que se dicen salvadores de vidas humanas.-"Carlos I":2.210'- pts.-"Fe-
"Fernando Sempayo":2.210'- pts.-"Rio Loira" nº 2 :1.870'- pts.-"Carmen Ga-
rrido".2.000'- pts.-"O Meco".2.250'- pts.-GASTOS GENERALES DEL EXPEDIENTE.-
a).-Servicio de remolque prestados con posterioridad al salvamento:11.500'-
pts.-Remolque dado por el "Moncho" por disposición del Juzgado en 22 de ju-
nio:1.000'- pts.-c).-Servicio de achique:2.000'- pts.-d).-Servicio de buzo:
600'- pts.-e).-Id.:6.000'- pts.-f).-id.:2.000'- pts.-G-Practicajes:1.446'25-
h) Id. de lanchas:5.000'- pts.i)-Id.de lanchas:100'- pts.-Servicios prestados
por TEXACO para trasbordo de la carga:33.905'43.-k).-Servicios prestados por
el "Gándido" y "Venancia":1.500'- pts.-Sebo y esparto:213'- pts.-Cemento y
envases:27'- pts.-n).-Anuncio en el Boletín Oficial.:15'50 pts.-o).-Honorarios
de los peritos de C.A.M.P.S.A.:22.566'58 pts.-p).-Honorarios peritos Sr.Tron-
cose:6.274'05 pts.-q).-Id.Sr.Perez Barbeito:6.274'05 pts.-r).-Lancha para
transporte de heridos:100'- pts.-Servicios de remolque del "Cabo de Mar":\$
3.000'- pts.-t)Por 3 m.de lona:27'30 pts.u)-Honorarios del Perito Sr.Galva-
che:3.255'70 pts. y Sr.Novás:3.798'20 pts.-v).-Por cambio de fondeadero del
"Telena" ordenado en el mes actual:22.500'- pts.-Total de los gastos gene-
rales:129.586'01 pts.-El total de la relación de gastos transcripta es de
DOSIENTAS VEINTINUEVE MIL VEINTICINCO pesetas con CUARENTA Y SEIS céntimos
(229.025'46).

RESULTANDO 18º.- Que los gastos generales comprendidos en las letras C.B.G.
H.L.M.N.R.T. y U han sido aceptados como razonables y no impugnados por
la representación de los propietarios del buque y cargamento salvados.

RESULTANDO 19º.- Que todos los gastos alegados por el bu "JOSE IGNACIO"
y "BUENA ESPERANZA" han sido impugnados en globo como indebidos jurídica-
mente por la representación de los propietarios del buque "Telena" cuya re-
presentación alega que no es momento de examinar estas partidas mientras la
decisión del expediente no fuera contraria a considerar a tales pesqueros
como halladores, según ellos pretenden; ya que en otro caso, no deben cobrar-
se gastos de servicios algunos, además del premio legal.

RESULTANDO 20º.- Que la misma representación del buque salvador y su carga
expone en su escrito final que al "Rio Loira" "Fernando Sempayo", "Carlos I"
y demás pesqueros salvadores de vidas humanas, estima debe recompensárseles
al menos a los Patrones, marineros y demás equipajes que realizaron el sal-
vamento, en la forma que el Tribunal, con espíritu de equidad, benevolencia
y hasta de simpatía a estas humildes y heroicas tripulaciones, determine.

RESULTANDO 21º.- Que en las cuentas presentadas por la firma "Molins, Valverde y Compª", son asimismo impugnadas: Las designadas por averías, a consecuencia de entenderse que las averías fueron causadas por actos imprudentes o delictivos por los que se instruye causa; y las fugnadas en estadias o paralización del buque alíbe "Roberto", porque tal paralización fue a consecuencia de aquellos mismos actos y debe imputarse a los causantes del mismo.

RESULTANDO 22º.- Que la representación de la "Anglo Saxon" rechaza también en bloque todas las cuentas presentadas en el grupo referente al remolcador "Moncho": los gastos, porque nunca es justo obtener beneficios sin inversión de capital. las averías en las máquinas, porque no se ha justificado que existieran y los perjuicios porque no deben estimarse tales el no haber verificado otros servicios, por hallarse ocupado que en uno que se supone producirá beneficio mayor.

RESULTANDO 23º.- Que, de las facturas incluidas en la relación de gastos que se califican de "generales", la representación de la propiedad de la nave impugna los A). consistentes en 11.500'- pts. demandadas en atención de servicios del buque "Hydria". por entender que no existe justificación de los mismos, no haber dado orden la Autoridad de Marina para que se prestaran y porque en último término son complemento de los servicios del "Roberto", respecto a los cuales se ha expresado ya el motivo de impugnación; la cuenta B), porque su valor es excesivo, febiéndose rebajar de 2.000'- pts a 1.500'- pts que sería el precio justo; la E) referentes a los servicios del buzo Américo Ribeiro por que pretende cobrar 600'- pts diarias siendo así que corresponden solamente 300 los días feriados y 600 los festivos, por lo que dicha factura debe rebajarse de 6.000 a 3.000 pts.- La F), referente al buzo de "Construcciones S.L" que, por parecidas razones, debe rebajarse de 2.000 a 1.000 pts.- La I), que debe suprimir se por haberse incluido por error, ya que es repetición de la factura R); la factura J), por servicios de la embarcación TEXACO de la C.A.M.P.S.A. entiende la representación de los Armadores del "Telena" que es a todas luces excesiva y propone se rebaje a 24.631'65 pts.- la factura k) es tachada de indebida por no existir orden alguna de que fueran requeridos los servicios de los remolcadores "Cándido" y "Venancia"; la factura O), es impugnada solamente en cuanto al cálculo que hacen los peritos de la C.A.M.P.S.A. que tasaron el crudo-oil, pretendiendo cobrar cada uno de ellos los honorarios que corresponden a la tasación completa y que ceberian partirse por mitad, rebajándose el total a 14783 pesetas con 29 céntimos; la factura S) se impugna por estimarse sin justificación suficiente los supuestos servicios en que se funda y finalmente la factura V) se rechaza por considerar a la Armadora que pudiera ella, caso de ser necesario, realizar el cambio de fondeadero del "Telena" en condiciones más económicas.

TODOS los hechos incluidos en los anteriores Resultandos se declaran probados.

CONSIDERANDO 1º.- Que los hechos relatados en los Resultandos uno, dos, tres y cuatro merecen la calificación de hallazgo de un buque de nacionalidad extranjera encontrado en el mar sin gente y en grave peligro de perdición, y las embarcaciones "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" la calificación y reconocimiento de derechos que otorgan las leyes vigentes a los halladores, toda vez que se encuentra perfectamente clara la circunstancia de que, prescindiendo de si otras embarcaciones hubieran podido presentar el cañoneo del buque petrolero "Telena" por un Submarino y hubieran podido llegar a él cuando todavia existia a bordo gente de su tripulación cuando los dos, bou y pareja, "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" acudieron al lugar del suceso encontraron, ellos solos a la motonave incendiada sin nadie a bordo y abandonada por todo el mundo; y que, sin que antes por nadie se hubiera intentado, resolvieron salvarla y conjuntamente y de común acuerdo, comenzaron a practicar actos tendientes a dicho fin, en momentos y condiciones que hacian el auxilio que rindieron al "Telena" de único y máxima eficacia.

CONSIDERANDO 2º.- Que en nada se opone a la reflexión contenida en el considerando anterior, el que las embarcaciones "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" obtuvieran posteriormente auxilios y cooperación, que no buscaron, que reiteradamente rechazaron y que solo aceptaron forzosamente al serles imputada a nombre de la Autoridad; cooperación, además, que debe estimarse en su eficacia como de un relieve notoriamente secundario, no tanto en cuanto a su intensidad, sino en cuanto al momento de realizarse.

CONSIDERANDO 3º.- Que siendo así y a tenor de lo dispuesto por el artículo 211 de la Instrucción de 4 de junio de 1.873 y en armonia con lo prevenido en el artículo 40 de las Ordenanzas de la Armada de 1.748 (Titulo V, Tratado VI) y en el artículo 40 de las Ordenanzas de corso de 1.804, corresponde discernir conjuntamente a los halladores el premio del tercio del valor total de la nave y cargamento, salvados, despues de hallados en la mar sin gente, y que el indicado premio procede que se discierna globalmente a armadores, patrones, y tripulantes de ambas embarcaciones pesqueras: toda vez que existe un contrato libremente pactado, que determina la forma y proporción del reparto: contrato que ni es leonino ni puede estimarse irrazonable, sino que, por el contrario, coincide en su espíritu y líneas generales con el criterio sustentado por el artículo 21 del Titulo adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina que, aun derogado y sin vigor actualmente, representaba en éste, como en otros puntos, un evidente avance de nuestra legislación, lamentablemente perdido y que, a mayor abundamiento el párrafo segundo del artículo 6º del Convenio Internacional de Bruselas

de 23 de septiembre de mil novecientos diez, del que fueron altas parte contratantes España y la Gran Bretaña, decide que la proporción en que debe repartirse entre los salvadores la remuneración obtenida se fijará entre las partes.

CONSIDERANDO 4º.- Que, justificada en principio la propiedad de la motonave petrolera "Telena" y de su cargamento de crudo-oil a favor de la "Anglo Saxon Petroleum Company" en asociación por lo que se refiere a la segunda con la "C Societè Anonime des Petrols Jupiter", que parece ser su filial y a reserva de que en el periodo de ejecución de esta sentencia se presenten los documentos fehacientes para la plena acreditación de tales propiedades, documentos que con suficiente especificación se le han reclamado por el Juez Instructor de este expediente: procede que, previo pago o depósito de las cantidades a que asciendan el importe del premio de hallazgo y cuantos gastos y dispendios se declararen justificados y abonables en esta sentencia, se acuerde la entrega del buque y carga aludidos a la indicada entidad, sin perjuicio de que queden en retención temporal hasta la total liquidación de tales gastos.

CONSIDERANDO 5º.- Que atendiendo a las abundantes diligencias de prueba encaminadas a fijar el justiprecio del petrolero "Telena" con sus pertrechos, respetos y efectos, y estimando en su conjunto que es perfectamente acertado y razonable el informe pericial prestado a los folios 265 y 266 sin que a las lógicas argumentaciones y conclusiones en él establecidas puedan obstar los argumentos de la representación de la Armadora del buque, ni siquiera los que se basan en supuestas ofertas por muy bajo del valor que fijan tales peritos, ofertas irrisorias aun comparadas con el valor por el que el "Telena" estaba asegurado, que siempre es intencionalmente inferior al real de las cosas aseguradas, es de apreciar como efectivo valor de la motonave la cantidad de ONCE MILLONES DE PESETAS (11.000.000'-).

CONSIDERANDO 6º.- Que visto asimismo el dato de la cantidad en que la carga de crudo-oil conducida por el "Telena" estaba asegurada y el informe pericial emitido a folios 65 y vuelto, sin que tampoco desvirtuen estas claras resultancias las consideraciones de la Armadora del "Telena" y las supuestas ofertas por precios inferiores es de apreciar como efectivo valor del cargamento del crudo-oil el precio de DOS MILLONES CUATROCIENTAS OCHENTA Y SIETE MIL QUINIENTAS CINCUENTA pesetas (2.487.550'-).

CONSIDERANDO 7º.- Que con respecto a las cuentas de gastos producidas por la custodia y seguridad del "Telena" despues de su puesta a salvo y en tesis general, si bien es cierto que algunos de ellos, en proporción que no es fácil de determinar exactamente, pueden ser consecuencia de hechos posiblemente delictivos a los que se refiere el 6º de los Resultandos que han originado la incoación de causa criminal y que se hallan sub-judice, no es menor cierto que tales gastos han sido directamente encaminados a garantizar la seguridad del

buque "Telena" y su cargamento y no pueden por ende reputarse ajenos a este expediente y que, además, si por estimarse que en efecto existió responsabilidad criminal por consecuencia de tales hechos se fijaran las correspondientes responsabilidades civiles, éstas se establecerían en favor de los que ahora sufren y soporten tales gastos, en cuanto sean comprobados y estimados justos, han de entrar como los restantes, en la categoría de aquellos a que se refiere el artículo 18º de la tan repetida Instrucción de 4 de junio de 1873 en su punto tercero.

CONSIDERANDO 8º.- Que, con respecto a las pretensiones a que se le considere como salvador y se le otorgue el correspondiente premio, de la entidad propietaria del "Roberto", de la prueba practicada en el expediente resulta: Que no se dió parte alguno de los actos realizados por dicho Aljibe ni se adujo pretensión concreta hasta el 26 de junio del año actual, que el Sr. Comandante del Guardosías "Uad-Martin" y el Segundo del mismo buque declaran que al llegar el "Roberto" y mientras éste operó en servicio de contra-incendios se mantenían a bordo del "Telena" varias personas, que del conjunto de la prueba se deduce, aun admitiendo la existencia de un cierto peligro por parte del "Roberto" que este peligro no fué de tal magnitud que por si solo bastara para hacer dejación y abandono del servicio de achique y contraincendios en el caso de que éste se hubiera prestado a virtud de acuerdo contractual, concreto que es el punto determinante según la doctrina y la jurisprudencia para la distinción entre el autentico salvamento y el simple cuasi contrato. Por otra parte no debe olvidarse que los servicios de sofocamiento de incendio son siempre peligrosos que es la circunstancia normal en que han de desenvolverse los buques-bomba que se dedican como una de sus finalidades profesionales a apagar el fuego.

CONSIDERANDO 9º.- Que en oposición al indicado informe pericial, la representación de "Molins, Valverde y Compª" ha acompañado a la alegación con que evoca la audiencia instructiva que se le ha concedido, un escrito firmado por dos Jefes del Cuerpo General de la Armada y que titula: "Informe Pericial Técnico Marítimo" en el que se pretende a base de determinados argumentos concluir en un sentido diametralmente opuesto al del autentico informe pericial aludido en el Considerando anterior; pero que tal escrito sin garantía procesal alguna y cuya producción y aportación al expediente no puede tener justificación, toda vez que las partes interesadas, frente a un informe pericial anverso no tienen más fórmula de impugnación que la tacha de los peritos que lo prestaron, procedimiento que no ha tenido base para utilizar la indicada firma "Monlins, Valverde" y que en último término el Tribunal en su libre facultad de apreciación de los hechos, estima que en efecto la ac-

tuación del buque "Roberto" lo mismo que la del "Hydria" (cuyos servicios no han sido más que de reserva y retén del otro aljibe) no han tenido relieve suficiente para poderlos apreciar más que como servicios de contraincendios prestados a virtud de cuasi-contrato.

CONSIDERANDO 10º.- Que con respecto a las pretensiones del remolcador "Moncho" existen aun menos razones en favor de la alegación de que constituyen participación en el salvamento; deduciéndose, por el contrario, de modo categórico, según la opinión de los peritos que hace suya esta SENTENCIA, que el remolque que prestó no tuvo nada de excepcional ni de extraordinario que pueda trascender en aprecio al del simple cuasi-contrato, cuanto más cuanto que se trata de un remolcador cuyos servicios no se prestaron por iniciativa propia sino únicamente cuando, tras de haberles sido rechazados compareció con orden de la Autoridad Local de Marina.

CONSIDERANDO 11º.- Que haciendo uso el Tribunal de la facultad que le reconoce y ofrece la representación de la entidad Armadora del "Telena" para atender discrecionalmente a la remuneración de las dotaciones de los buques pesqueros que salvaron vidas humanas de veintidós tripulantes de la motonave inglesa y atendiendo a que, si bien es cierto que no existen en qué justificar concretamente con preceptos legales el otorgamiento de un premio en metálico para quienes se empleen en la generosa empresa de salvar vidas humanas, naufragos; cuando tal salvamento ha tenido relación con el de un buque y cargamento de cuantioso valor y éste se ha hecho por modestos pescadores con manifiesta abnegación y loable espíritu de caridad cristiana, resulta equitativo que a cargo de quienes han recuperado la nave se satisfagan modestas remuneraciones que compensen las pérdidas sufridas y los peligros arrostrados; para lo que puede estimarse como proporcionada la cantidad de 50.000' - pts. distribuidas por partes iguales a los armadores y dotaciones de los indicados pesqueros de la misma forma que se indican para los halladores en el Considerando 3º de esta Sentencia.

CONSIDERANDO 12º.- Que las facturas comprendidas en parte de las cuentas consignadas bajo el epígrafe de gastos generales con las letras C.D.G.H.L.M.N.P. Q.R.T.U y V son razonables y no se han impugnado; por lo que corresponde acordar su abono a favor de los respectivos acreedores, i, portando un total de 11.983'95 pts.

CONSIDERANDO 13º.- Que en las facturas comprendidas en el epígrafe correspondiente al buque-bomba "Roberto" deben reducirse por lo que respecta al apartado C) PERJUICIOS, en la cantidad de tres mil pesetas en que se traduce el razonado justiprecio pericial practicado en el expediente; debe mantenerse íntegra la factura B) AVERIAS, importante 36.000 pts. toda vez que no resulta justo (supuesta su abonabilidad con arreglo al razonamiento hecho en el precedente, CONSIDERANDO 7º) que se impugne como inexistente por la representa-

ción de la "Anglo Saxon" lo que garantiza solemnemente que fue real el propio Ingeniero D. Leandro Fernandez Muñoz, en cuya solvencia moral y técnica ha fiado la propia entidad propietaria del "Telena" la redacción del escrito obrante a folios 251 a 263 que es la base principal de toda su impugnación de cuentas de gastos. Finalmente es de abonar a la entidad "Molins, Valverde y Comp^a" por los servicios prestados por sus buques bomba o aljibes la cantidad de 75.000 pts en que pericialmente se han tasado los servicios prestados en virtud de cuasi-contrato. Importe pues el total de lo adeudado a la Casa Molins, Valverde y C^a la cantidad de 114.000 pts.

CONSIDERANDO 14^o.- Que las facturas comprendidas en el epígrafe correspondiente al remolcador "Moncho" y atendiendo a los informes periciales practicados en el expediente y al conjunto de la prueba, deben conservarse en la forma que se han propuesto los apartados A y B de GASTOS; los a y b de AVERIAS, rebajarse a 5.000 pts en conjunto; suprimirse el C, de AVERIAS y los PERJUICIOS y adicionarse con la cantidad de 3.000 pts, importe del servicio de remolque prestado en 30 de mayo al "Telena" a virtud de cuasi-contrato. Importa el total de esta agrupación de gastos la cantidad de 9.354 pts.

CONSIDERANDO 15^o.- Que con respecto a las facturas impugnadas de las compradas en la lista de gastos generales apreciando la prueba en conjunto y atendiendo especialmente a los informes periciales, razones alegadas en contrario, y demás circunstancias estimables, parece lógico que se supriman las de las letras A.I y K y equitativo dejar las restantes en la siguiente forma: B. igual a 2.000 pts, E igual a 3.000 pts, F. igual a 2.000 pts, J. igual a 27.000 pts, O igual a 14.763 pts y S igual a 3.000 pts. Total del importe de esta factura es de 51.783 pts.

CONSIDERANDO 16^o.- Que au sin haber sido impugnadas en autos la cuenta que presentan los Peritos Inspectores Sres. Troncodo y Perez Barbeito y que da lugar a las facturas P y Q de los gastos generales, es evidente que contrasta con los honorarios formulados por los peritos ingenieros navales por la practica de un informe pericial de tasación idéntico: por lo que corresponde señalar como auténtico el precio de tales conceptos P y Q la cantidad de 3.137'02 cada una, lo que da un total de 6.274'04 pts.

CONSIDERANDO 17^o.- Que el importe de la factura V de los gastos generales rechazada por la representación de la propiedad del "Telena" no es momento de declararla exigible, por no haberse todavía prestado los servicios cuyo premio presupuesto se fija en 22.500 pts: procede dar de baja dicha cantidad en la indicada cuenta de gastos generales.

CONSIDERANDO 18^o.- Que los gastos alegados por el Bou "José Ignacio de C" y pesqueros "Buena Esperanza" no deben ser objeto de indemnización alguna, pues es justo y natural que se entiendan remuneradas juntamente con todos

Los esfuerzos y sacrificios hechos por los halladores, con el mismo premio del tercio del valor del hallazgo; criterio éste que fué el expresamente sustentado por el Titulo Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina anteriormente citado en su artículo 40, perfectamente racional y acorde con las ideas jurídicas modernas imperantes en la materia.

CONSIDERANDO 19º.- Que entiende el Tribunal que todos los gastos ocasionados desde el hallazgo del "Telena" hasta el actual momento procesal han sido en último término, efectuados con la mira de salvar y garantizar dicho buque y su cargamento. Como si éstos desaparecieran o sufrieran demérito, ello iría en perjuicio de los propietarios y de los halladores en la respectiva proporción de tres a uno en que en un cierto sentido pueden considerarse acreedores sobre tal nave y carga; equitativo resulta que en esta misma proporción se repartan entre halladores y propietario, aplicando en un cierto sentido el espíritu de la tradicional institución marítima de la avería gruesa; para lo cual el total de 13.487.550'pts en que se ha justipreciado buque y carga, no debe ser la cantidad de que se deduzca el tercio constitutivo del premio del hallazgo, sino que éste debe obtenerse de la resta a dicha cantidad de la de 193.375'09 pts en que, salvo error u omisión, resultan computados los gastos generales; es decir, de la cantidad de 13.294.174'91 pts. En esta forma, el premio global para los halladores es de 4.431.391'84 pts.

CONSIDERANDO 20º.- Que por favorecer y afectar únicamente a los intereses de la Casa armadora del buque "Telena" las 50.000 pts discernidas como recompensas a los salvadores de vidas humanas, deben ser imputadas exclusivamente a dicha entidad propietaria del buque sin que tengan relación alguna con los halladores.

CONSIDERANDO 21º.- Que en la tramitación del presente expediente se han observado las formalidades contenidas en todos los preceptos y disposiciones legales de pertinente aplicación al caso;

VISTOS los artículos y reglas citados en el curso de esta Sentencia y los pertinentes de las Leyes procesales de Marina en cuanto resulten aplicables al caso;

F A L L A M O S que debemos declarar y declaramos:

PRIMERO.- Que los armadores, patrones y tripulación del "José Ignacio de C" y pesquero "Buena Esperanza" son halladores del buque-tanque inglés "Telena" y su cargamento que encontraron en el mar sin gente y en peligro de perdición.

SEGUNDO.- Que las entidades propietaria de la motonave "Telena" y de su cargamento de crudo-oil deben abonar, en concepto de premio de hallazgo y respectiva proporción a los halladores la cantidad de 4.431.391'84 pts, globalmente, para que sea repartida en la forma indicada en el 3º CONSIDERANDO de esta Sentencia.

TERCERO.- Que los propietarios de la motonave y su carga deben abonar en concepto de gastos de salvamento y expediente a los acreedores que se expresan, las cantidades que se indican tambien a continuación:

A Molins, Valverde y Ca.....	114.000'- pts.
A Dávila y Ca por servicios dia 30.....	9.354'- "
A la misma entidad por la fra. obrante a fº 110.....	2.000'- "
A Molins, Valverde y Ca. por la fra. fº 149.....	2.000'- "
A la Sdad. Gral. de Obras y Construcciones, por su fra. del folio 45.....	600'- "
A Américo Riveiro por fra. fº 130.....	3.000'- "
A Construcciones S.L. por fra. fº 111.....	2.000'- "
A los Prácticos Puerto por fra. fº 129.....	1.446'25 "
Al Depósito E. Carbones S.A. fra. fº 123.....	500'- "
A la C.A.M.P.S.A. por fra. fº 140 y 141.....	27.000'- "
A Ferrer y Ca. por fra. fº 165.....	213'- "
A Pernas por fra. fº 154	27'- "
Al B.O. provincia Pontevedra, fra. fº 150.....	16'50 "
A D. Emilio Crespán y D. Juan Maneiro, fra. fº 167.....	14.783'- "
A Sr. Troncoso por fra. fº 192.....	3.137'02 "
Al Sr. Perez Barbeito por fra. fº 190.....	3.137'02 "
Por servicios lancha conducción heridos.....	100'- "
A los Prácticos Puerto fra. fº 209.....	3.000'- "
A Avelino Serrano fra. fº 137.....	27'30 "
A D. Jesús Galvache, Inspector buques Ferrol por fra. folio 284.....	3.255'70 "
Al Perito Inspector Buques de Pontevedra Sr. Novás, por fra. fº 285.....	3.798'20 "

CUARTO.- Que los mismos propietarios de la motonave y su carga deben abonar en concepto de remuneración a los armadores, patrones y tripulantes de los buques pesqueros "Carlos I", "Fernando Sampayo", "Rio Leira nº 2", "Carmen Garrido" y "O Meco" la cantidad de 50.000 pts que se repartirá en partes iguales entre dichos buques; haciéndose la distribución, dentro de cada uno, para armadores, patrones y tripulantes, en la forma indicada en el CONSIDERANDO 11 de esta Sentencia.

QUINTO.- Que no concurren en ninguno de los tres buques "Roberto", "Hydria" y "Moncho" la consideración de salvadores y que no tienen derecho a premio alguno, aunque sí a ser resarcidos de los gastos y satisfechos de los servicios en las cantidades que anteriormente se ha hecho mención.

SEXTO.- Que una vez satisfechas y con recibo y constancia en el expe-

dient, las sumas que se declaran deben abonarse por la "Anglo Saxon" a halladores, salvadores de vidas humanas y acreedores por diversos conceptos justificada plenamente en forma documental la propiedad exclusiva de dicha Compañía sobre el crudo-oil y el poder con que su nombre actúa la firma "Estanislao Durán e Hijos"; se haga entrega formal y definitiva a ésta de la motonave petrolera "Telena" y del cargamento de combustible líquido que lleva a bordo, mediante diligencia y recibe firmarán en el expediente y con intervención del representante de la Hacienda Pública, previo el pago de los derechos que en su caso a la indicada Hacienda pudieran corresponder; quedando en el entretanto retenidas la nave y carga que, desde el momento en que sea firme esta Sentencia, responden, precedentemente a cualquier otra deuda u obligación de las cantidades cuyo abono se impone a los propietarios de dicho buque y cargamento.

SEPTIMO.-Que acordamos vuelva este expediente a la Comandancia de Marina de la provincia de Vigo, para que por el Oficial D. Manuel Gesteira, con el carácter de Juez Instructor y auxiliado por el Secretario que designe, proceda a notificar a los interesados la presente Sentencia y, tan pronto como la misma sea firme, a ejecutar y cumplir los pronunciamientos y fallos de la misma: debiendo cuidar de la reclamación y unión al expediente de los documentos a que se refiere el fallo sexto anterior y, para mayor justificación y complemento del documento obrante al folio 244, unión también al expediente de una copia certificada del rol del "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza" o acreditar en cualquier otra forma equivalente, que los tripulantes que iban a bordo de dichas embarcaciones el 29 de mayo del año actual son los mismos que autorizan con este carácter el documento de fo 244.

OTROSI: El Tribunal ha visto con profundo disgusto y reprobación el escrito alegación de D. Raimundo Vidal Pazos, que va unido a folio 386 al 388 vuelto, por los términos adecuados, chabacanos e irrespetuosos que en él se contienen y que desdican de la seriedad de la administración de justicia en la Armada e incluso contrastan violentamente con la simpatía que pueden inspirar los actos de abnegación de sus representados, de que tal escrito se ocupa. Por ello se dispone que, al notificársele esta Sentencia, por el Juez Instructor se le haga presente el desagrado del Tribunal.

Así por esta nuestra SENTENCIA, definitivamente, lo pronunciamos y mandamos y firmamos

EL PRESIDENTE

Francisco Moreno-Rubricado

LOS VOCALES

Rafael de Heras-Rubricado

Luis de Vierna.-Rubricado

Carlos Franco

Robustiano-Lopez Frances

Manuel Añnaiz

cmo.Sr.:

El Auditor es de dictamen que proceda pase este expediente al Oficial de la Comandancia de Marina de Vigo D. Manuel Festeira, para que, con el carácter de Juez Instructor y auxiliado por el Secretario que designe practique cuantas diligencias aparezcan indicadas y su celo le sugiera como consecuencia de las siguientes directrices o normas que en la tramitación de actuaciones como en la presente, imponen los tratados internacionales y disposiciones legales españolas vigentes:

1º.- Siendo de perfecta aplicación como complemento de los preceptos de la Instrucción de 4 de junio de 1.873 al caso presente el convenio internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1.910 sobre unificación de las normas relativas al abordaje y acerca de asistencia, auxilio y salvamento marítimo. Convenio ratificado por España y la Gran Bretaña y cuyo artículo 15 prevé su aplicación "a todos los interesados cuando, ya sea el buque que efectuó el auxilio o salvamento, ya sea el buque auxiliado o salvado, pertenezcan al Estado de una de las Altas Partes contratantes....."; es preciso puntualizar las circunstancias y alcance de la intervención en el hallazgo, salvamento, recuperación y puesta a salvo del petrolero "Telena" de las distintas embarcaciones que han adquirido derechos en este expediente, especificando respecto a cada una de ellas si la estimación jurídica de sus servicios puede calificarse de auténtico hallazgo (Art. 201 y 207 de la Instrucción de 4 de junio de 1.873 y 40 Título V, tratado de las Ordenanzas de 1.748), de salvamento (artº 2º del Convenio de Bruselas), de salvamento de vidas humanas con ocasión de la asistencia o auxilio (Artº 9º, párrafo 2º del mismo Convenio), o de simple prestación de un servicio de remolque a virtud de cuasi-contrato (artº 4º del mismo).

Para ello debe tenerse en cuenta que la consideración de hallador solo se da en quien inventa o descubre al buque abandonado y emprende el trabajo de ponerlo a salvo, consideración que por lo actuado, unicamente parecen merecer los buques "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza"; que la diferencia entre simple servicio de remolque y directa cooperación o participación en el salvamento estriba en las condiciones excepcionales en que el remolque se presta y que, para que el mismo pase a categoría de salvamento suele exigirse por los comentaristas y jurisprudencia que lo haga arrestrando peligros de tal índole que justificaria perfectamente la cesación y abandono de servicio de remolcaje aun en el caso de que éste se prestara a virtud de obligación contractual concreta. Este esclarecimiento, debe practicarse respecto a los buques "Roberto", "Hydr"

y "Moncho", con relación a los cuales pueden existir (principalmente en cuanto al último) dudas acerca de si su labor trasciende o no del simple remolcaje y si alcanza la categoría de participación en el salvamento. Con tal fin y aparte de la ampliación de la prueba testifical que considere conveniente puede el Juez Instructor acordar la práctica de informes periciales utilizando para ello preferentemente los conocimientos técnicos de Jefes Oficiales del Cuerpo General de la Armada.

2º.-Teniendo en cuenta que el premio que las Leyes otorgan a los halladores de un buque en el mar sin gente es proporcional al valor de éste y su cargamento, que los servicios de remolque que constituyan salvamento o auxilio eficaz tienen derecho a remuneración que señala el artº 8º del Convenio de Bruselas con relación a los esfuerzos, daños y gastos sufridos y al valor de las cosas salvadas y que también los salvadores de vidas humanas participen equitativamente en esta remuneración será preciso que el Juez Instructor deje aclarado y debidamente justificado en el expediente.

A.-El valor del buque y cargamento salvados, ya justipreciados en autos, pero cuyo importe debe establecerse en moneda nacional.

B.-Los gastos, averías sufridas y ganancias pérdidas por los buques que han intervenido en el salvamento justificadas todos cumplidamente y anotados con referencia a cada buque y con separación e independencia de otros gastos, salarios y dispendios ocasionados por la puesta en salvo y custodia del "Telena" o por la tramitación de este expediente y que no hayan sido sufridos por los halladores y salvadores.

C.-Los gastos generales se relacionarán y justificarán aparte, incluyendo en ellos los que - a tenor de los precios corrientes o previa determinación pericial - se asignen a aquél o aquéllas remolques que, por resultar haberse prestado sin peligro y circunstancias excepcionales se estimen excluidos del salvamento.

3º.- Dispuesto por el artº 6º del Convenio de Bruselas que el importe de la remuneración se fijará - si es posible - por acuerdo de las partes, el Juez Instructor pondrá en relación a todas las que se consideren interesadas en este expediente por si esta avenencia se lograra; en cuyo caso, después de puntualizar por escrito de compromiso las condiciones y términos del arreglo que firmarían todos en unión de él y el Secretario se abstendrá de continuar la tramitación del expediente elevándolo para su resolución definitiva.

4º.-No lográndose esta avenencia, debe sin embargo el Juez Instructor inquirir del conjunto o grupo de armador y tripulaciones de cada buque si están conformes y avenidos en el futuro reparto del premio o remuneración a que tengan derecho, ya que la porción se discernirá probablemente para cada uno de los buques halladores o salvadores sin distinción de las personas

que con ellos están relacionadas a no ser que la desavenencia obligara a fijar cuotas personales al Tribunal que fallará el expediente. Para facilitar la indicada avenencia el Juez Instructor hará presente a los interesados las normas del artº 6º del Convenio de Bruselas citado, las del 21 del Titulo adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina (que, aunque derogado y sin vigor no deja de representar un criterio equitativo digno de tenerse en cuenta) y lo lógico que parece que el reparte sea proporcional - por lo que a los tripulantes se refiere - a su participación en las ganancias de la industria pesquera que realicen habitualmente (cabe de que vayan a la parte) o al importe de sus respectivos sueldos (si van enrolados por tiempo o viaje redondo).

5º.- Dada la complicación que ha de tener este expediente por la diversidad de intereses (propietarios, cargadores, halladores, etc) y buques participantes en las diferentes operaciones de hallazgo y salvamento consideración jurídica distinta de los mismos con respecto a su relativa intervención en aquellos justiprecios oficiales y disconformidades apuntadas respecto a ellos, gastos diversos con su correspondiente clasificación y posible existencia al finalizarse las actuaciones de avenencias y convenios referentes a distribución de premios y remuneraciones: deberá el Juez Instructor al elevar de nuevo las actuaciones, formular un ordenado resumen de hechos en que, mediante apartados diversos, exprese el resultado de todas las diligencias practicadas en orden a cada uno de los puntos diferentes que acaban de relacionarse y que habrán sido objeto de esclarecimiento y puntualización en el expediente.

6º.- El expediente tiene por directa finalidad el hallazgo y salvamento del petrolero inglés "Telena". Siendo así el de efectos sueltos, restos del buque y demás objetos que aun perteneciendo a él hayan sido recogidos en el mar o en la playa con independencia del salvamento del casco y carga mantenida a bordo del petrolero, deben ser objeto de tramitación aparte.

En consecuencia, el Juez Instructor desglosará o testimoniará los particulares pertinentes para instruir aparte el expediente o expedientes de hallazgo de efectos que proceda.

C.^a... no obstante, resolverá

El Ferrol del Caudillo 17 de octubre de 1.940.

EL AUDITOR DEL DEPARTAMENTO

Robustiano Lopez-Frances.-Rubricado.

LA JUNTA ECONOMICA DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE
EL FERROL DEL CAUDILLO

VALENTIN PAZ ANDRADE, Abogado, a nombre de D. Francisco Garcia Crespo, D. José Lorenzo y Lorenzo y D. Nicolas Muñoz Pajón y D. Francisco San Isidro Gonzales, armadores y patronos, respectivamente de los vapores "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza, cuya representación le ha sido conferida en expediente sobre hallazgo y salvamento del buque-tanque inglés "Telena" procedente de la Comandancia Militar de Marina de Vigo ante la Junta comparezco y como mejor proceda, digo:

Que evacuado el trámite de audiencia instructiva, previa a la resolución del expediente, reproduzco las alegaciones con anterioridad formuladas por mis comitentes y establezco como resumen de hechos, pruebas y consideraciones jurídicas aplicables, las siguientes:

I

EXISTENCIA DEL HALLAZGO

Todas las diligencias del expediente orientadas a esclarecer el hecho de la ocupación del petrolero, proclaman como autores de ella a los buques de pesca "José Ignacio de C" y "Buena Esperanza". Por buque se entiende, en este caso, la asociación activa de las tripulaciones y el capital perteneciente al armador, constituido por la embarcación y sus enseres, resacas, etc. ya que sin el arrojo de las primeras y la concurrencia del segundo, no hubiera sido posible la aprehensión y posta a salvo de las cosas abandonadas.

Mis representados tienen, por consiguiente, en las actuaciones, la posición jurídica de cohalladores. Merced a ellos y solo a ellos se ha logrado la intervención, el salvamento total del "Telena" y su carga.

Esta maniobra quedó felizmente ultimada en las últimas horas de la tarde del 29 de mayo de 1.940, cuando la motonave con su carga a bordo, fondeaba dentro de la ría de Vigo, en la playa de San Martín. Todo lo que ocurrió después, podrá comprenderse en el concepto de custodia o conservación del buque y el cargamento. El Hallazgo y la salvación, con sus características esenciales de inexistencia de poseedor y peligro que justificaría el abandono, son anteriores a los servicios prestados en los días siguientes, para aumentar las condiciones de seguridad que por muy amplio alcance que estos revistieran, nunca equiparar su valor con el del acto originario. Las dos fases de la instrucción proclaman nitidamente esa resultancia. Se ha examinado cumplidamente la primera en nuestro escrito de 24 de agosto. En la segunda, definitivamente perfilados los hechos y colocadas las partes en su respectivo plano, por consecuencia de lo establecido en el Dictamen

de la Auditoria, la existencia del hallazgo y el concepto de halladores en favor de mis representados, pueden considerarse como supuestos indiscutibles.

II

INEXISTENCIA DE SALVAMENTO

La amplitud procesal con que la instrucción fue conducida - desde luego, acertadamente conducida - ha permitido la intervención de personal totalmente ajenas al hallazgo y al salvamento.

Al asomar en el expediente, los armadores del remolcador "Monce" y del aljibe "Roberto" asumieron por si y ante si la posición ficticia de participantes en el hallazgo. Despues desamparados en semejante empeño por toda la prueba ~~definitiva~~ practicada hasta por los testimonios de su propia gente, fueron replegando sus apetencias.

Hoy se limitan las del primero, a la defensa de un derecho por simple remolque. Congruentes con la actitud que mis representados observaron en el curso del expediente, no ha de oponerse a que la retribución por el tal servicio tasada, se otorgue.

Pero la Sdad "Mohins, Valverde y Ca" con una tenacidad digna de mas consistente base, se empeña en recabar una sobrevaloración de sus servicios, que nada autoriza a conceder.

Ni por el momento, ni por la naturaleza de la cooperación prestada puede considerarse al "Roberto" participante en la salvación del "Telena". Salvar supone peligro excepcional que se arrostra con riesgo evidente para los intervinientes en la acción.

Esas circunstancias se dieron cuando dos marineros del "José Ignacio C" y dos del "Buena Esperanza" treparon a la cubierta del petrolero desconocido y en llamas abandonado y a la deriva en medio del oceano, para amarrar los cables de remolque. Entonces, y aun durante las primeras horas de la faena salvadora podia esperarse una generalización del incendio o una explosión que alcanzara a los dos pesqueros y a sus tripulantes. Entonces sí que era rehusable el servicio.

Pero una vez colocado en aguas españolas el objeto aprehendido cuando era posible, obtener elementos para la extinción del fuero, cuando el tiempo transcurrido permitia calcular la intensidad y duración del mismo o sus consecuencias, la idea del peligro excepcional debe considerarse absolutamente extemporánea. Asi resulta, además, de los autorizados testimonios que se incorporaron a los fols. 227 vuelto, 231 y 231 vuelto y del informe pericial al 233.

No basta la eficacia del servicio para que el salvamento surja. Es indispensable que, unido a ella, se advierta la noción de un riesgo extraordinario, de muerte para los hombres o grave daño para las cosas. El remolque remunerable es siempre eficaz y, no obstante, por esta sola circunstancia no asume el rango de salvamento.

Si a esto se añade que la acción del "Roberto" consistió exclusivamente en contribuir a la extinción de un incendio local con las bombas y mangueras de que para tal cometido se halla dotado, quedará descartada toda posibilidad racional de considerarlo participe en salvamento. El "Roberto" no podía excusarse de practicar tal servicio como no podría el cuerpo de Bomberos rehusarlo si se tratara del incendio de una casa.

En nada modifica esta situación el hecho de que el patrón del "Roberto" dos días después del en que acaeció el hallazgo haya parecido víctima de su propia imprudencia. Se trata de un suceso totalmente ajeno al expediente y sobre el cual se instruye sumario por la Autoridad jurisdiccional competente. (F.237).

III

SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS

También con exceso de actividad reclamatoria, abusan su presencia en el expediente los armadores y tripulantes de las embarcaciones sardineras de Marín "Carlos I", "Fernando Sampayo", "Rio Leira nº 1", "Carmen Garrido" y de El Grove "O Meco".

El luminoso dictamen de la Asesoría encaja estas pretensiones en el párrafo 2º artº 9 del Convenio de Bruselas; precepto que autoriza a concederles una compensación equitativa.

Los halladores, ajenos al deber de retribuir el plausible rasgo de los salvadores de vidas, estiman procedente que la Junta adopte sobre este extremo un pronunciamiento generoso.

IV

VALORACION DE LOS EFECTOS SALVADOS

Se han practicado en el expediente dos estimaciones periciales del buque. La primera autorizada por los Ingenieros Sres. Perez Barbeite y Troncoso Dominguez, lo justiprecia en 9.000.000 de pts. La segunda, autorizada por los Ingenieros Navales Sres. Galvache Cerón y Novás Torrente, elevando, elevan aquel valor a 11.000.000 de pts.

El método y los razonamientos seguidos para encontrar este valor, son de lógica rigurosas. Frente a ellos nada pueden significar las peritaciones comerciales inspiradas en un inmoderado afán de lucro y de las cuales también existe huella en el expediente.

Los cohalladores aceptan la última valoración oficial, para el buque. Para la carga, la de 247.857'40 dólares formulada por los peritos de C.A.M.P.S.A.

V

LOS DERECHOS QUE SE DERIVAN Y SU VOLUMEN

2.- A favor de los halladores. - La tercera parte del valor de los efectos

salvados, corresponde a los co-halladores (Arts. 207-211 y 212 de la Instrucción de 4 de junio de 1.873, R.R. O.O. 26 de marzo de 1.900 y 8 junio 1.904) Suele constituir objeto de discusión el extremo referente a si en el premio han de comprenderse el importe de las averias o gastos de salvamento, soportados por los halladores. Derogado el Titulo Adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina que optaba por la afirmativa (Articulo 40) es ineludible resolver la cuestión conforme el Reglamento de Puertos de 19 de enero de 1.928.

Esta norma independiza "la recompensa por el hallazgo" y "los gastos de salvamento" reconociendo a los halladores derecho para obtener una y otra percepción.

Ligado a la efectividad de estos derechos existe el de retención del buque y la carga salvador hasta que se liquiden las obligaciones de que responden. Los cohalladores se muestran conformes en cuanto a la distribución del premio entre sus participes. El documento privado del 31 de mayo firmado por todos los armadores, patronos y tripulantes de ambos pesqueros, que se ha unido a los autos, acredita aquella conformidad, coincidente con lo previsto en el artº 21 del Titulo Adicional citado.

2.- A FAVOR DE LOS ASISTENTES. En este concepto se comprende las sociedades mercantiles JOAQUIN DAVILA Y Ca. armadora del "Moncho" y MOLINS, VALVERDE Y Ca del "Roberto".

El servicio de remolque simple a cobrar por la primera ha sido valorado por peritos competentes (F. 247) en 3.000 pts. El de asistencia en puerto, a percibir por la segunda ha sido justipreciado holgadamente por los mismos oficiales de la Marina Mercante en 75.000 pts.

En aras de la simplificación los halladores no se oponen al reconocimiento de estas partidas aunque la cuantía de la segunda, dicho sea con todos los respetos, podria impugnarse como excesiva, si se hace abstracción de circunstancias ajenas a la estricta estimación de los servicios que prestó el aljibe como tal, los dias 29 y 30 de mayo.

3.- A FAVOR DE LOS SALVADORES DE NAUFRAGOS.- Como elementos para valorar el servicio de este grupo de reclamantes, pueden tenerse en cuenta el número de vidas salvadas y el perjuicio económico experimentado al abandonar la calada. En el expediente no se advierten motivos distintos para fijar la recompensa al desinterés y al esfuerzo de los salvadores de vidas. Otras consideraciones relativas a supuestos peligros no se han reflejado mediante pruebas eficaces en lo actuado.

El arbitrio de la Junta Económica, ateniéndose a la objetividad del número de vidas salvadas y al cálculo de los lances perdidos se ejercerá con equidad sobre este extremo.

IMPUGNACION DE GASTOS

En la cuenta general de gastos, algunos deben rechazarse por injustificados otros por excesivos y otros por extemporáneos. Conviene detallar un tanto en este examen dado el respetable volumen que indebidamente han adquirido.

A.- INJUSTIFICADOS.- Las partidas más voluminosas y más infundadas, se han producido por la armadora del "Roberto". Ni la referente a averías ni la referente a estadías son aceptables.

La primera porque no se probó su existencia. Al contrario, se probó su ficción, no sólo en virtud del control oficial que se ejerce sobre reparaciones navales sino por alguna declaración de tripulantes del propio aljibe.

Las estadías no son abonables, ni aun en la cuantía de 3.200 pts. que le fijan los peritos Sres. Lestón y Ruiz. Se suponen dimanantes de averías que, de haberse producido en el "Roberto" -extremo totalmente oscuro- no lo fueron el día 29 ni el 30. Lo habrán sido el 31 cuando la negligencia de su patrón ocasionó el siniestro sobrevenido en la noche de ese día y a consecuencia del cual perecieron algunos tripulantes del "Buena Esperanza".

La armadora del "Monche D" produce partidas, que adolecen de igual falta de justificación.

Algunas como las de carbón, agua, estachas de abacá, cables y perjuicios por no haber pedido realizar otros servicios deben considerarse lógicamente comprendidas en el costo del remolque. Además, era indispensable probar su existencia.

Respecto a las averías de casco y máquina es ineludible tener en cuenta la declaración negativa del propio patrón del remolcador, la de los técnicos navales de la Comandancia de Vigo y el dictamen de los Ingenieros Navales (F.265) Sres. Galvache y Novás. Todos confirman la denegación de tan infundados cargos.

El grupo de vapores sardineros que alega haber salvado a los naufragos formula una relación de perjuicios con notoria exageración. En el expediente hay constancia oficial de que el promedio de caladas debe reducirse a la octava parte de las cifras figuradas.

No precede, además, la separación de perjuicios, no precisamente, gastos - y recompensa pues ambos conceptos deben unificarse en este caso.

B.- EXCESIVOS.- Por esta causa han de rechazarse, en primer término los servicios de C.A.M.P.S.A. tanto los prestados con su buque TEXACO como los rendidos por dos de sus empleados en concepto de peritos.

La primera partida se rebaja en el dictamen de los Sres. Galvache y Novás de 33.905'43 a 27.000 pts cifra cuya justificación tampoco se advierte, dada la facilidad de la operación de alijo y la falta de prueba en cuanto a per-

juicio se por ella irrogados al Monopolio.

Pero en donde culmina la alegría, es, sin duda, en la cifra de 22.566'58 que reclaman los Sres. Crespan y Maneiro. Ni la índole del servicio, ni menos la categoría profesional de los peritos, explican por qué su minuta ha de elevarse al doble de las más altas producidas por Ingenieros Navales actuantes en el asunto.

Motivo análogo de impugnación ofrecen los servicios de un buzo tarifados en 6.000 pts. los de otro en 2.000 un remolque en 11.500 etc.

C.- EXTEMPORANEOS. Los gastos examinados en el apartado anterior y los demás que en la relación general se especifican como posteriores al hallazgo y salvamento, resultan ajenos al objeto de este expediente.

Se habrán originado para la custodia y conservación del buque salvado y de su carga, pero no son exigibles en un procedimiento cuyo fin exclusivo consiste en declarar los derechos nacidos del hallazgo o del salvamento: no de hechos sucedidos con posterioridad. La jurisdicción especial de Marina tiene plenitud de competencia para los primeros para entender en las reclamaciones civiles de los que, puesto ya en salvo carga y buque, prestaron servicios, debe acudir a la jurisdicción ordinaria (R.R. O.O. de 28 de mayo de 1.910, 30 de noviembre de 1.918 y 28 de mayo de 1.925 y resolución de la Dren. Gral de Navegación de 3 de junio de 1.927).

Esta revisión de peticiones en el juicio correspondiente es indispensable en el caso a que me refiero, por haberse producido aquellas en este expediente sin prueba alguna ni cita de precepto legal que autorice tales cuantías.

VII

PARTICIPACION EN LAS CARGAS

El derecho de los halladores quedó virtualmente declarado al atardecer del 29 de mayo de 1.940, fondeaban en la playa de San Martín, el buque tanque "Telena" cargado de petróleo crudo. Todos los gastos que se originaron después no pueden conceptuarse como propios del hallazgo o causados por el salvamento. Por tanto, no procede que se merme el derecho de los halladores en la cuantía de tales dispendios ni en parte de ella.

No se oculta al que alega la posibilidad de ampliar el concepto de los auxilios necesarios a la total seguridad del buque y su carga, aplicándolo a las maniobras del día 30 de mayo en el cual se fondeó el "Telena" en la playa de Moaña. Pero siempre habría de considerarse el fin de esta operación como tope de los gastos imputables al hallazgo.

En este segundo caso la obligación de los halladores delimitaría a la tercera parte de esas cargas o bien descontables al monte-mayor o bien repartibles con criterio análogo al que se aplica por el Código de Comercio para liquidar la avería gruesa.

Es de advertir sin embargo que en todo caso la remuneración a los salvadores de vidas no puede gravar mas que a los propietarios del buque en el cual los naufragos servían. La obligación es evidente porque este salvamento benefició a los navieros en el importe de las indemnizaciones que, en otro caso, habrían de satisfacer a los derechohabientes de las víctimas. La obligación en la cual ninguna participación, directa ni indirecta, puede imponerse a los halladores.

Lo dispuesto en el último párrafo del artº 9 del Convenio de Bruselas de 1.910 se refiere a los salvadores pero no es de aplicación a los halladores cuyo premio tiene una cuantía prefijada en la Ley.

Por todo lo alegado a la Junta Económica del Departamento constituida en Tribunal de Presas,

S U P L I C O que habiendo por presentado este escrito y por evacuado el tramite de audiencia instructiva se sirva fallar acordando:

1º.- Declarar halladores-salvadores de la motonave "Telena" de la matrícula de London, y de su cargamento, compuesto de 8.017.627 kgs. de petróleo crudo a los armadores y tripulantes de los vapores de pesca "Buena Esperanza" matrícula de Vigo y "José Ignacio de C" de la matrícula de Sevilla, declaración que beneficiará a los que en 29 de mayo de 1.940 componían la dotación de dichos pesqueros o a sus derecho cohabientes.

2º.- Aprobar la valoración del buque hallado en 11.000.000 pts y de la carga en 247.857.40 dólares.

3º.- Declarar de abono a la comunidad de co-halladores, aquí representada en concepto de premio el importe de la tercera parte del valor asignado al buque y a la carga cuya distribución entre los interesados habrá de hacerse por acuerdo entre ellos en la forma y proporciones que determinaba el artº 21 del Título adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina.

4º.- Declarar de abono en concepto de gastos de salvamento a D. Francisco García Crespo y a D. José Lorenzo y Lorenzo aparte de la participación que en la recompensa les corresponda, 54.973'30 y 7.458'55 pts respectivamente, con la reducción del 25 % sobre algunas partidas integrantes de tales sumas que se propone en el informe pericial del fº 246 vuelto.

5º.- Ordenar, respecto a cualesquiera otros gastos o retribuciones devengados hasta dejar en lugar seguro el "Telena" y su carga, la proporción en que habrán de recaer sobre las partes, bien previo el descuento del montepío, bien en proporción al interés que represente, excluyendo a los co-halladores de la obligación de participar en gastos originados con posterioridad al 30 de mayo de 1.940 para la custodia y conservación de los

efectos.

6º.-Decretar la retención del buque hallado y su carga, hasta la liquidación de los derechos dimanantes del hallazgo y que si aquellos no fuesen reintroducidos por sus dueños en el plazo que se determine, entrarán en la propiedad plena de los halladores por virtud del artº 4º del Reg. de Puertos.

Es de justicia.

Vigo para El Ferrol del Caudillo a 15 de noviembre de 1.940

Lic.V.Paz de Andrade.-Rubricado.

Valoracion del buque.- Valoran el buque, sus pertechos, respetos y efectos de todas clases, en su actual estado en pesetas.

Y que han hallado este valor por el siguiente procedimiento:

- a) primeramente han procedido a determinar el valor de un buque de nueva construcción de las características del "Torre de Hercules" con arreglo a los precios unitarios a que resultan actualmente en España esta clase de buques.
- b) rebaja y depreciación del valor así obtenido por atención al estado de vida del buque.
- c) nueva deducción fundada en el coste calculado de la reparación de las averías.

Respecto al momento a) se ha fijado en toneladas métricas el peso del casco y servicios generales del buque, determinado teniendo en cuenta las características conocidas y por comparación con otros buques similares. En esta forma para el casco y servicios generales a pts. tonelada resulta pesetas.

En cuanto al motor, según sus dimensiones y características es aproximadamente de pesetas.

Respecto al momento b) como el Torre de Hercules en el momento del accidente se hallaba en el primer tercio de vida, según se deduce de la circunstancias de haberse construido en el año , conservar la máxima clasificación del Lloyds'

Sr. Comandante de Marina de

Sent. 15/X/1.953

Don socioa apoderado de la firma y en representacion de la misma agente de la Compañia propietaria del buque, cuyo expediente de ~~valor~~ tramita en la actualidad en esa Comandancia, ante V.S, comparece y respetuosamente expone:

Que por el peligro que puede suponer la prolongada permanencia del buque en este puerto, peligro derivado de la naturaleza de su cargamento, y por la oportunidad que se presenta de una venta favorable del casco y de la carga, interesa hacer ante V.S. las manifestaciones siguientes:

1ª Que hay compañías españolas interesadas en la adquisición del buque y de su carga haciendo ofertas de pago en Londres en libras esterlinas en cantidades que representan una valoracion aproximada de lo que se trata de adquirir.

2ª La casa armadora estima que la venta inmediata del buque y de su carga, ademas de poner termino al peligro de que se ha hecho referencia, supondria una opercion beneficiosa, no solo para los intereses de la armadora, sino tambien para aquellas personas que aleguen derechos por su intervencion en el accidente que sufrió dicho buque.

3ª La casa armadora depositaria en cuenta mancomunada, a nombre de las Autoridades que se designasen, que pudiera ser la Comandancia de marina y ella misma, el treinta por ciento del valor del buque y de la carga, para responder del fallo de las Autoridades de Marina, en el caso de que este concediese derechos o premio a las personas que lo reclamen.

4ª Por lo expuesto suplica a U.S. se digne dar traslado de ste escrito a la Autoridad de Marina que conoce del expediente y su union al mismo, y para que se tengan en cuenta las manifestaciones que en el hacemos y se acceda a autorizar la venta del buque y de la carga, depositando en cuenta mancomunada de de la Autoridad y de la Armadora, el treinta por ciento del valor que se obtenga para responder del fallo que en su dia se dicte,

Vigo a

para informe del Asesor.

1: Hechos

Salvamento del buque

II Precedentes

III Inventario y aseguramiento
de los ~~datos~~ efectos salvados.

IV Los interesados

V Propietario del buque

Se justifica la propiedad en la hoja de anento de
municipio de la nave e el Registro Oficial de buques
y sobre el nombre de -- el buque.

VI D. de la carga

VII Aseguramiento del buque.

VIII Buque salvados

IX Justificación del buque y carga.

X: Siento del salvamento

XI Justificación de los gastos.

Resumen
hechos por --

Saldo

	Dr	Cr	Dr	Cr
1. Caja	3.100.-	211'25	2.888'75	
2. Capital		17.000.-		17.000.-
3. Honorarios		100.-		100.-
4. Mobiliario	14.000.-	±	14.000.-	
5. S. S. S. S.	211'25		211'25	
	17.311'25	17.311'25	17.100'00	17.000.-

S. S. S. S. - 8.523'15 ph.
Honorarios - 23.500.- ph.

Dr S. S. S. S.
8.523'15

Cr S. S. S. S.
8.523'15

Debe Honorarios
Trasferencia S. S. S. S.
Saldo - 14.976'85

Haber
23.500.-
Saldo - 14.976'85

23.500
- 8.523'15
14.976'85

mayor
cuenta
de
pérdida

Honorarios a S. S. S. S.
por saldo

100	100	100	100	100
100	100	100	100	100
100	100	100	100	100
100	100	100	100	100
100	100	100	100	100

Expedientes de salvamento de buques.

La tramitacion de estos expedientes está señalada en el capitulo III, Seccion I^a del Titulo Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, aprobada por Decreto de 10 de julio de 1.925.

Estos expedientes tienen el caracter de administrativos y es competente para conocer de ellos y de todas sus incidencias la Jurisdiccion de Marina, y no tan solo cuando el salvamento se haya efectuado en las aguas jurisdiccionales yy con intervencion de sus Autoridades, sino que tambien deberá conocer de ellos aunque no concurren tales circunstancias, ya que la Ley no distingue y por ello lo mismo que haya acuerdo entre las partes (salvada y salvador), que no exista ese acuerdo, siempre los resuelven las referidas Autoridades de Marina, sin que puedan llegar a convertirse en contenciosas y conocer de ellos otra Jurisdiccion.

El Consejo de Estado, en dictámenes de 15 de julio de 1.944, ha afirmado que la Jurisdiccion de Marina es competente con exclusion de cualquier otra en los expedientes de salvamento y sus incidencias, y en otro reciente publicado en el B.O, del Estado nº 215, de fecha 27 de julio de este año, reitera el anterior, sentando que " las disposiciones contenidas en el titulo adicional, son las unicas que regulan el salvamento maritimo y sus consecuencias maritimas, correspondiendo su conocimiento a la Jurisdiccion de Marina.

Al tener lugar un salvamento e iniciarse el oportuno expediente, se anunciará su ~~incoacion~~ instruccion por edictos, que se publicaran en la Direccion General de la Marina Mercante, Boletin Oficial del Estado y en dos de los periódicos de mayor circulacion de cada uno de los puertos españoles de procedencia, de escalas y de destino en el viaje del buque salvado (Artº 27 del T.Adic.), afin de que los interesados puedan alegar durante un término de treinta dias, por medio de escritos dirigidos al Juez Instructor del expediente o por comparecencia ante el mismo.

A este objeto, el armador o capitan del buque salvador, si por cualquier motivo no hubiere presentado el oportuno escrito ante la Autoridad de Marina dando cuenta del salvamento efectuado, deberá en este plazo de treinta dias hacerlo, detallando en el mismo las operaciones realizadas, daños sufridos etc. a si como su deseo de que se le tenga por comparecido a los efectos legales y a que en su dia se le abone el premio señalado en la vigente legislacion.

Las remuneraciones que dá derecho un salvamento realizado con resultado útil, son las siguientes:

- a) que se le resarzan los gastos ocasionados.
- b) que se le indemnicen los perjuicios que acredite haber sufrido y
- c) un premio, que no podrá exceder de la décima parte del valor del buque salvado y su cargamento. (Párrafos 1º y 2º del Artº 18).

Como es natural deberán probarse las indemnizaciones correspondientes a los párrafos a) y b), a cuyo objeto deberá presentarse una cuenta detallada de material consumido en los trabajos de salvamento y jornales extraordinarios devengados, avrias sufridos en el casco, máquinas etc. así como también de los perjuicios sufridos al no poder atender a sus faenas propias, al dedicarse al salvamento, es decir lo que podemos llamar perjuicios industriales. Es conveniente que en esta misma factura, se haga constar, que no se incluye el precio del salvamento, ya que este debe ser fijado por el Juez Instructor.

De las averias sufridas en el buque salvador y con el fin de justificar cumplidamente la remuneración a que hay lugar en derecho, también es de aconsejarse una certificación extendida por el Ingeniero Inspector de buques, del puerto a donde se haya arribado, certificación que deberá solicitarse de la Autoridad de Marina, ya que si se unen certificaciones no expedidas por funcionario oficial, se presta más fácilmente a ser impugnada.

En cuanto al apartado c), hay que considerar que ~~como~~ el artº 32, expresa que el Juez Instructor, fijará el precio del salvamento que debe abonarse por el salvamento, según validamente se hubiera estipulado, y en su defecto en atención a las circunstancias del caso, cuya ~~razón~~ estimación razonará sucintamente",.

Por lo tanto el que demande el premio de salvamento, debe, bien en el escrito inicial al Juez Instructor y en el plazo ya expresado de treinta días, bien en el de cinco días a partir de la instrucción del expediente, que señala el artº 33, precisar lo más detalladamente posible todas las circunstancias en que tuvo lugar el salvamento, ya que si no se hace la impugnación en ese plazo de cinco días, se considerarán aprobadas y de conformidad por todos los interesados las operaciones consignadas en el expediente por el Juez Instructor. (Artº 34).

Decíamos anteriormente que el Juez fijará el precio del salvamento en atención a las circunstancias del caso. Y que circunstancias son esas?.

A este propósito preciso es referirse al Convenio Internacional de Bruselas

de 23 de septiembre de 1.910, a cuyas reglas se adhirió España en

En este convenio y en sus artículos 1ª y 2ª no se establecen diferencias entre "actos de auxilio" y "salvamento" de buques que se encuentren en peligro; tampoco distingue por razones de lugar o aguas en que se preste el servicio. En cambio exige que se haya obtenido un resultado util, dará derecho a un premio "remuneracion equitativa" que no excederá en ningun caso del valor total de lo salvado. Valor que en nuestra legislación ha sido sustituido por un precio no superior a la décima parte del importe del buque y su cargamento.

Y sigue el mismo Convenio, diciendo que la remuneracion del salvamento se fijará por el Juez ~~Instructor~~ y lo mismo la proporcion entre los salvadores. Y para fijarla de una manera equitativa, este funcionario deberá tener en cuenta y tomar como base para su resolucion: A) en primer término el resultado obtenido; los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado el socorro; el peligro corrido por el buque auxiliado y por los tripulantes y barcos salvadores; el tiempo empleado, los daños sufridos, los gastos perjuicios y riesgos y responsabilidades de cualquier clase que hayan corrido los salvadores, así como el valor del material por ellos expuesto y B) el valor de lo salvado (buque, carga, efectos y flete). Artº 6 y 8 del Convenio de Bruselas.

Y siendo el expresado Convenio legislación supletoria en España, es indudable que a estas bases deberá ceñirse el Juez Instructor para señalar el precio, a que aluden los artº 18 y 32 del ya refercido Título Adicional.

Valoracion de las cosas salvadas.- El artº 29 del Tit. Adic. se refiere a los antecedentes que debe contener el expediente de salvamento y en su apartado c) dice "valoracion de las cosas salvadas hecha por peritos que el Instructor nombrará". Luego es evidente que el valor del buque y carga salvada, es el que señalen estos peritos. Ahora bien puede suceder que esta valoracion no esté conforme con la presentada por el salvador, en cuyo caso al repercutir sobre el premio señalado por el Juez a su favor, da lugar a una oposicion de intereses, que sino se resuelve en la comparecencia entre todos los interesados y en presencia del Juez (dentro del plazo de cinco dias que señala el ya citado artº 34), dá lugar a que previa elevacion del expediente a la Autoridad Jurisdiccional, e informe previo del Auditor y Fiscal del Departamento Maritimo, decida esta Autoridad en un plazo no superior a ocho dias, remitiéndose nuevamente al Juez Instructor, quedando finiquitado el expediente.

El servicio prestado fue un caso de asistencia o auxilio en la mar .

1º el éxito fue bueno. 2º el esfuerzo normal nunca agotador y extraordinario.

3º el peligro corrido por el buque y su carga grande en los primeros momentos, nulo una vez iniciado el remolque. Los peligros corridos por el salvador esca so. 4º el tiempo invertido inferior a cuarenta horas. 5º Los daños sufridos por el salvador nulos.

Estatuye tambien el artº 8 del Convenio que se tendra en cuenta el material expuesto por los salvadores. Y cual fue esta exposicion? Se presto con muy mal tiempo y en condiciones de tiempo infames

SUPLICO; Que habiendo por presentado este escrito y por evacuado el tramite de audiencia instructiva, se sirva fallar el expediente declarando:

1º Declarar salvadores del T. de Hercules y de su cargamento, al armador y tripulantes del vapor de la matricula de declaracion que beneficiara a los que en la fecha del salvamento componian la dotacion de dichos pesqueros o sus causa habientes.

2º Declarar de abono al armador y tripulantes del del decima parte del importe asignado al buque y a su carga, cuya distribucion entre ellos e hara de la forma que previene el art del tñ. adicional,

3º Decretar la retencion del buque y de su carga hasta la liquidacion de los del premio dimanante del salvamento y si aquellos no fueren reivindicados por sus dueños en el plazo que se determine, entraran en la propiedad de los mismos por virtud del artº 4º del Rgto. de puertos.