



Universidad
Carlos III de Madrid

 **e-Archivo**
Repositorio Institucional

ESTUDIOS SOBRE EL FUTURO CÓDIGO MERCANTIL

Libro homenaje al profesor

Rafael Illescas Ortiz



Pulido Begines, Juan Luis. El salvamento en la nueva LNM. En: *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Getafe : Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pp. 269-285. ISBN 978-84-89315-79-2.
<http://hdl.handle.net/10016/21081>

Obra completa disponible en: <http://hdl.handle.net/10016/20763>



Este documento se puede utilizar bajo los términos de la licencia Creative Commons [Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 España](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/)

EL SALVAMENTO EN LA NUEVA LNM

JUAN LUIS PULIDO BEGINES*

Resumen

Este trabajo analiza la institución del salvamento en la nueva Ley de Navegación Marítima, examinando el concepto de salvamento y su delimitación con otras figuras afines, sin olvidar el nuevo contexto de la jurisdicción y el procedimiento derivados de la reforma legislativa. Se estudia asimismo cómo es el contrato de salvamento y cuáles son las obligaciones de las partes implicadas en los buques en peligro. Entre otros aspectos de la LNM, también se revisa la remuneración del salvador como premio del salvamento y el derecho de retención sobre las mercancías transportadas.

Contenido

1. Los accidentes de la navegación en la LNM. – 2- Disciplina normativa. – 2.1. El salvamento en el Derecho derogado. – 2.2.- El vigente Derecho del salvamento. – 3. Concepto de salvamento. – 4. Delimitación con figuras afines. – 5. El contrato de salvamento. – 6. Obligaciones del salvador, del propietario de los bienes salvados y del capitán del buque en peligro. – 7. El premio del salvamento. – 8. El derecho de retención. – 9. Jurisdicción y procedimiento. – 10. Los hallazgos. – 11. Recapitulación

1. LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN EN LA LNM

El Derecho de los accidentes de la navegación constituye una compleja rama del Ordenamiento marítimo que ha merecido desde antiguo una atención prioritaria de la doctrina¹. Esa dedicación se explica tanto por el interés científico de la materia como

* Catedrático de Derecho mercantil. Universidad de Cádiz.

¹ Vid., CUÑATEDO, «El régimen del abordaje en el Código de comercio y la posible responsabilidad sin culpa», *RJC*, 1974, pp. 771-817; GABALDON GARCIA, «El servicio público español de salvamento», en *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000, pp. 103-148; GARCIA LUENGO, *La remuneración en el salvamento marítimo*, Salamanca, 1979; MARTIN OSANTE, *La responsabilidad civil del naviero por abordaje*, Vitoria, 2001; MARTINEZ JIMENEZ, «Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa», en AA.VV., *La reforma de la legislación marítima*, Pamplona, 1999, pp. 183-204; MORRAL SOLDEVILLA, *El salvamento marítimo (Especial referencia al Convenio de 1989)*, Barcelona, 1997; OLIVENCIA, «Responsabilidad por contaminación marina», en *Derecho Marítimo*, CGPJ, Madrid, 1993, pp. 191-204; RODRIGUEZ ARTIGAS, «En torno al régimen jurídico del abordaje en el Derecho español», en *Estudios de Derecho mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid, 1978, pp. 697-726; RODRIGUEZ CARRION, «El abordaje: su concepto y delimitación», en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, t. III, pp. 4.045-4072; RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de los accidentes de la navegación*, Vitoria, 1992; idem, «Reforma del Derecho español en materia de accidentes de la navegación marítima», en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Vol. III, Madrid, 1996, pp. 4118-4134; RUIZ SOROA/MARTIN OSANTE, *Manual de Derecho de los accidentes de la navegación*, 3ª ed.,

por la ampliamente reconocida necesidad de regular adecuadamente realidades como el salvamento marítimo o el abordaje de buques, que conllevan con frecuencia pleitos en los que están en juego importantes cantidades dinerarias.

Dentro de la regulación jurídica de los accidentes de la navegación se contienen normas de diversa naturaleza, origen y alcance, tanto sustantivas como procesales, de Derecho público y privado, nacionales y supranacionales. En la LNM se disciplinan sólo algunos de esos elementos; aun así, es una regulación muy completa y detallada (52 artículos, algunos de considerable extensión).

En la nueva Ley se contienen bajo el mismo título los principales supuestos de accidentes de la navegación que conoce el tráfico jurídico moderno. Ello supone una notable mejora sistemática respecto al Derecho derogado, que se caracterizaba por su dispersión.

Sin embargo, en este terreno falta un elemento que me parece importante: una introducción con algunos de los principios comunes y fundamentales a todas esas instituciones como, por ejemplo, una definición general de accidente de la navegación, sus caracteres esenciales, etc. Esos aspectos generales podrían contribuir a una mejor comprensión de los preceptos especiales, así como a facilitar su aplicación. Pero sobre todo fomentarían la estabilidad del Derecho, dotándole de mayor flexibilidad de cara a futuro y promoviendo la posibilidad de que se pueda aplicar a las nuevas formas o modalidades de accidentes marítimos que, sin duda, seguirán apareciendo.

Bien es cierto que las instituciones que se suelen incluir bajo la denominación de accidentes de la navegación son muy heterogéneas, y que resulta difícil encontrar nexos comunes característicos de todas ellas². Sin embargo, entiendo que esos elementos existen, y no sólo porque se trata actos jurídicos de carácter accidental, sino también porque tienen consecuencias patrimoniales en el ámbito del Derecho privado, por su producción en el marco de un viaje marítimo, y porque su tramitación procesal podría someterse a principios semejantes.

En la medida en que resulta compatible con las normas internacionales imperativas vigentes, la LNM muestra un especial cuidado por garantizar el respeto a la autonomía de la voluntad de los protagonistas del tráfico. Así ocurre, por ejemplo, en la regulación de la avería gruesa (art. 356), que establece que los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación (e, igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador), o en los aspectos contractuales del salvamento marítimo (art. 361.1), que permite que las partes interesadas contraten las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

Vitoria, 2006; SANCHEZ ANDRES, «Fundamento, evolución y perspectiva de la avería gruesa», *ADM*, vol. IV, 1985, pp. 237-278.

² Para RUIZ SOROA, *Reforma*, cit., p. 4117, esos hechos jurídicos carecen de cualquier nexo común definitorio, como no sea su carácter aleatorio. En un sentido similar ARROYO, *Curso de Derecho marítimo*, 2ª ed., Cizur Menor, 2005, p. 695.

Este principio de mínima injerencia debe ser aplaudido y no supone sino un reconocimiento de la realidad de los hechos en el moderno negocio marítimo.

La LNM sigue en buena medida las líneas trazadas por el Derecho uniforme sobre la materia, muchas veces literalmente. Así, por ejemplo, respecto al abordaje, se declara como Derecho aplicable el uniforme, en el art. 339: *el abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.*

Esta legítima y comprensible opción metodológica presenta ventajas e inconvenientes que merecen comentario.

De un lado, promueve una mayor uniformidad, claridad y seguridad jurídica. El comercio marítimo tiende a ser, por su propia naturaleza, internacional, de ahí que la posibilidad de que una misma operación pueda verse sometida a diversos regímenes jurídicos en función de criterios no siempre suficientemente claros deba ser considerada como altamente indeseable, entre otros motivos, por los complejos problemas que suele presentar la delimitación del respectivo ámbito de aplicación de cada una de esas disciplinas. Por consiguiente, me parece justificada la opción a favor de la promoción de la mayor uniformidad posible de las normas reguladoras de las consecuencias patrimoniales de los accidentes en el mar³.

Ahora bien, debe tenerse en cuenta, de otra parte, que una excesiva atención a los aspectos de Derecho internacional de la cuestión puede suponer que se pierda la ocasión para llenar las lagunas dejadas por el Derecho uniforme, e incluso para introducir matizaciones o enmiendas al mismo en los casos en que ello sea necesario. De ahí que tampoco parezca recomendable conformarse con una simple transposición literal de los preceptos contenidos en los Convenios. Es precisa, además, una labor constructiva, que permita la formulación del catálogo de soluciones completo que la realidad viene demandando.

En definitiva, se trata de lograr un difícil equilibrio entre nacionalidad e internacionalidad, entre la atención prioritaria que sin duda merece el Derecho uniforme, y la necesidad de adaptar ese régimen a las realidades y necesidades del Ordenamiento interno español.

Ese equilibrio se logra, en términos generales, en la LNM, sobre todo en lo que respecta a los accidentes de la navegación. Así, merece destacarse que el texto comentado no duda en apartarse del Derecho uniforme cuando es necesario; por ejemplo, en el establecimiento de responsabilidad solidaria frente a terceros por los daños materiales causados por abordaje culpable multilateral (art. 342.1).

En la LNM se detecta un claro interés por huir de una regulación prolija y detallada. Ya tenemos dilatada experiencia en nuestro Ordenamiento sobre el hecho de que las leyes no por ser largas y minuciosas son mejores. Antes bien, suele ocurrir lo contrario. Un buen ejemplo de ello es el lacónico Convenio de Bruselas de 1910 sobre

³ Vid. RUIZ SOROA, *Reforma*, cit., p. 4119.

responsabilidad por abordaje, disciplina técnicamente muy correcta y muestra muy significativa de perdurabilidad.

Asimismo, se tiende a la simplificación del Derecho, mediante la eliminación de figuras superfluas u obsoletas, como el naufragio, o la avería simple. En esta línea, resulta muy significativo que se haya abandonado el empleo del concepto general de “avería”, noción que resulta muy ambigua y cuyo contenido es difícil de precisar, y su sustitución, como hemos visto, por el más adecuado de “Accidentes de la navegación marítima”. En la LNM se reserva el término de avería para la gruesa.

2. DISCIPLINA NORMATIVA

2.1. El salvamento en el Derecho derogado

El salvamento es una de las instituciones más originales del Derecho marítimo, firmemente anclada sobre la solidaridad, uno de los elementos característicos de la comunidad navegante. Se trata de una institución que no tiene parangón en el Derecho común, ni siquiera en el Derecho aéreo.

El régimen del salvamento pretende la protección de los bienes patrimoniales expuestos a los riesgos del mar, mediante la instauración de un procedimiento y unas normas sobre remuneración de los salvamentos que fomenten la prestación de auxilios marítimos destinados a evitar la pérdida de esos bienes.

Hasta la entrada en vigor de la LNM, el régimen jurídico del salvamento marítimo en España se contenía en normas de Derecho interno y en instrumentos de Derecho internacional. Respecto a las primeras, La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos (LAS)⁴, y su Reglamento de 1967⁵, contenían una regulación sustantiva que ha servido bien durante años a las necesidades del tráfico. No puede decirse lo mismo de sus aspectos procedimentales y jurisdiccionales, que han sido objeto de críticas generalizadas. Por lo que respecta al Derecho uniforme, estuvo vigente durante décadas el *Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento en el mar*, hecho en Bruselas en 23 de septiembre de 1910⁶, posteriormente sustituido

⁴ BOE núm. 310, de 27 de diciembre, modificada por la Disposición Adicional Novena de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, 37/1988, de 28 de diciembre (BOE 29 de diciembre de 1988).

⁵ El Reglamento de Aplicación de esta Ley se aprueba por Decreto 984/1967, de 20 de abril (BOE núm. 117, de 17 de mayo), parcialmente modificado por el Decreto 2993/1968, de 26 de noviembre (BOE núm. 294, de 7 de diciembre), y contiene una regulación del procedimiento de tramitación de los expedientes establecidos en la LAS.

⁶ Ratificado por España mediante instrumento de 13 de diciembre de 1923, Gaceta núm. 247. Esta norma todavía está en vigor para aquellos Estados Parte que no lo hayan denunciado. En nuestro Ordenamiento, esta denuncia se produce mediante instrumento de marzo de 2005. El citado Convenio es una norma excelente desde el punto de vista técnico, que ha cumplido con creces la misión para la que fue creada. Sin embargo, la aparición de nuevas circunstancias en el sector del salvamento, y de nuevas necesidades a las que debe atender el Derecho marítimo, en particular la protección del medio ambiente, han promovido su sustitución por un nuevo instrumento, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, firmado en Londres, el día 28 de abril de 1989, en el seno de la Organización Marítima Internacional, y que entró

por el *Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo* (en lo sucesivo CSALV) de 1989.

Ese conjunto de normas enunciadas contenían una disciplina bien consolidada y valorada positivamente, en líneas generales, por la doctrina española y extranjera. Ello no obstante, la reforma del Derecho español sobre salvamento resultaba particularmente urgente, por dos motivos.

De un lado, por la necesidad de adaptar nuestra leyes a los recientes cambios del Derecho internacional sobre salvamento marítimo, plasmados en el CSALV.

De otra parte, por la inaplazable exigencia, dimanante de la Constitución española⁷, de someter la resolución de los expedientes de salvamento al orden jurisdiccional civil, en sustitución del sistema derogado que otorgaba competencia a tales efectos a la jurisdicción militar, por los cauces del procedimiento administrativo.

En efecto, la principal particularidad del procedimiento español radicaba en la atribución de competencia a los Juzgados marítimos permanentes, dependientes del Ministerio de Defensa, y la aplicación a los expedientes de salvamento, con carácter subsidiario, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La existencia de una jurisdicción especial para la tramitación de las reclamaciones patrimoniales derivadas de las operaciones de salvamento, así como la sustanciación de éstas en el seno de un procedimiento administrativo ha sido contundente y unánimemente cuestionada por la doctrina, que propugna la atribución de competencia para la tramitación de los expedientes de salvamento a la jurisdicción civil ordinaria⁸. De acuerdo con la reforma de la Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial, llevada a cabo con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 8/2003, de 9 de julio, para la Reforma Concursal, el órgano que debe ser naturalmente competente para el enjuiciamiento de las causas de salvamento es el Juzgado de lo Mercantil⁹.

Este problema procedimental, como veremos, ha sido solucionado sólo en parte y de manera confusa.

en vigor el 14 de julio de 2005. Dicho instrumento ha sido ratificado por España mediante instrumento de 14 de enero de 2005, con efectos plenos desde el 29 de enero de 2006.

⁷ Una excelente argumentación al respecto puede encontrarse en DEL GUAYO CASTIELLA, «Problemas jurisdiccionales en materia de salvamento», en *X Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, Vitoria, 2003, pp. 55-104.

⁸ ARROYO, *Curso*, cit., pp. 733-735; RUIZ SOROA, *Reforma*, cit., pp. 4130-4131; ZABALETA, «El salvamento marítimo: normativa vigente en España, nuevo Convenio Internacional y posible reforma de nuestro Derecho», en AA.VV., *La reforma del Derecho Marítimo*, Bilbao, 1995, pp. 185-212., pp. 209-210; MARTINEZ JIMENEZ, *Accidentes*, cit., p. 203; MORRAL, «Algunas consideraciones entorno a la reforma del régimen jurídico español en materia de salvamento marítimo», en *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000, pp. 261-280, en pp. 279-280; DEL GUAYO CASTIELLA, ob.cit. pp. 75-79; GONZALEZ LEBRERO, *Procedimientos marítimos*, Madrid, 1996, p. 162.

⁹ Hay quien opina, incluso, que la entrada en vigor de la Ley para la reforma concursal implica la derogación de la jurisdicción de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central en todo lo relativo a los aspectos de Derecho privado del salvamento. En este sentido DEL GUAYO CASTIELLA, ob.cit. p. 103.

2.2. El vigente Derecho del salvamento

La LNM en materia de salvamento se inspira básicamente el CSALV. Ello implica que no se produce un cambio en los presupuestos esenciales de la institución, dado que el Convenio de Londres reproduce en buena medida el régimen jurídico internacional vigente desde 1910, que es el que ha acabado plasmándose en la mayoría de los Ordenamientos de los países de nuestro entorno.

Pero como ocurre en el abordaje, también en la esfera del salvamento lleva el legislador español a su último extremo la exigencia contenida en el art. 2 de la LNM, respecto a las fuentes del Derecho marítimo. Nuevamente es clara la intención del legislador de no formular un régimen completo, interno, diferente del uniforme: el Derecho interno español sobre salvamento es, en primer lugar, el contenido en el Convenio de 1989, limitándose la LNM a concretar, matizar o desarrollar algunos aspectos de ese régimen. Y ello porque también la regulación del salvamento de la LNM comienza con una remisión global al Derecho uniforme sobre la materia (art. 357): *el salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los Protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.*

3. CONCEPTO DE SALVAMENTO

Contiene la LNM un concepto de salvamento que en buena medida plasma el contenido en el CSALV, aunque lo precisa y completa. Constituye salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un *buque, embarcación o artefacto naval*, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, *con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima* (art. 358.1). Por otra parte, no se considera salvamento la asistencia prestada a *bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa* (art. 358.2).

Por medio de la cursiva se han señalado los elementos más significativos, a mi juicio, del concepto introducido por la LNM.

De un lado, precisa el objeto material sobre el que debe recaer el salvamento, que no sólo puede ser un buque, como escuetamente señala el CSALV, sino también una embarcación o artefacto naval. Se quiere con ello conjurar cualquier problema que pueda suscitarse en relación con el concepto jurídico de buque. La mención del precepto es coherente con las correspondientes definiciones legales que se contienen en los arts. 56 a 64 de la LNM.

En cuanto al ámbito físico en el que se puede llevar a cabo el salvamento, una cuestión particular e incomprensiblemente polémica en España durante las últimas décadas, la LNM introduce una restricción respecto al CSALV. Mientras que para éste constituirá salvamento cualquier operación “en aguas navegables o cualesquiera otras aguas”, la ley española excluye las continentales interiores que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación

marítima. Se trata de una decisión bien fundada, a mi juicio, y coherente con el carácter “marítimo” de una ley que expresamente restringe su ámbito de aplicación a la navegación por mar, como se desprende de su misma denominación y de las disposiciones generales de su Título Preliminar.

Además, se excluye como posible objeto del salvamento a aquellos bienes *fijados de manera permanente e intencional a la costa*. Esta mención me parece un tanto ambigua y, por consiguiente, merecedora de alguna aclaración. Por ejemplo, resulta dudoso si en esa expresión se incluye a los objetos flotantes fijados a la costa por medio de dispositivos diversos, como cables de hierro, o si, por el contrario, el término «fijados» excluye a los artefactos no flotantes. También me cabe la duda de qué debe entenderse por «costa»: ¿sólo el litoral, o también cualquier parte del subsuelo marino, por alejada que esté de las líneas de base?

Tampoco puede considerarse salvamento *operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte* (art. 358.3).

Otro elemento delimitador negativo se introduce en el art. 364: no será considerado salvamento, y, por consiguiente, no dará derecho a premio alguno los servicios prestados a pesar de la *prohibición expresa y razonable* del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque.

Añade la LNM un último elemento delimitador en su art. 358.4: *el hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables*, que será comentado más adelante.

Pese a las indudables mejoras que el concepto analizado introduce respecto al Derecho interno derogado, entiendo que el precepto debería completarse con la introducción de un elemento que contribuiría a la más precisa delimitación del salvamento respecto de las figuras afines: su carácter voluntario, factor que permite distinguirlo del salvamento obligatorio de bienes ordenado por la autoridad competente, que constituye a mi juicio una institución diferente, sometida tanto en los aspectos sustantivos como procedimentales al Derecho público.

4. DELIMITACIÓN CON FIGURAS AFINES

Con buen criterio, se introduce en la LNM un precepto destinado a delimitar la figura del salvamento prestado voluntariamente por un particular, de aquellas otras prestaciones que se llevan a cabo por imposición de la Autoridad competente. Según el art. 360, *las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán derecho a premio alguno. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquellas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en esta ley*.

Este precepto, sin embargo, resulta a mi juicio insuficiente, y no contribuye a solucionar la cuestión. Se establece acertadamente que aquellos salvadores que hayan

actuado obligados por la autoridad competente, tendrán derecho a premio de acuerdo con lo establecido en la propia LNM. Quedan, sin embargo, en relación con este asunto, cuestiones pendientes que no soluciona la ley. Por ejemplo, si en los casos en que el salvamento no haya producido ningún resultado útil, el salvador frustrado tiene derecho a alguna compensación por parte de la Administración¹⁰. O si en los supuestos en que la operación haya sido fructuosa, el premio debe pagarlo exclusivamente el titular de los bienes salvados, sin que quepa reclamación alguna a la Administración.

En definitiva, del precepto analizado, y de la ausencia del elemento de la voluntariedad en el concepto propuesto de salvamento, se infiere que en la LNM no existe una concepción clara del alcance del elemento de la voluntariedad en el salvamento y de su necesidad como elemento delimitador de la figura.

Si bien es cierto que la generalidad de la doctrina considera que la voluntariedad es un requisito constitutivo del salvamento¹¹, existen notables desacuerdos respecto al alcance de este elemento conceptual. La opinión mayoritaria considera que el requisito de la voluntariedad se refiere sólo a la exigencia de que no exista un vínculo obligatorio preexistente entre salvador y salvado en virtud del cual aquél resulte compelido a prestar el salvamento¹². Pero tal elemento implica, también, más allá de la falta de vinculación entre las partes, la necesidad de que el salvamento se preste voluntariamente, esto es, que no haya sido consecuencia del cumplimiento de una obligación legal, o de una orden dictada por las Autoridades competentes¹³.

A mi juicio, debe ser un elemento constitutivo del salvamento que el salvador actúe en todos los aspectos voluntariamente. Esta concepción tiene diversas consecuencias. La principal es que nos permite distinguir entre la institución iusprivatística del salvamento y el salvamento obligatorio (de personas o bienes), que es una institución de Derecho público sometida a su propio régimen jurídico.

En cualquier caso, sí queda suficientemente aclarado en la LNM (art. 359.1) que las normas sobre salvamento serán aplicables al *prestado* a los buques y embarcaciones de Estado tal como se definen por la propia ley en su artículo 3. Ahora bien, este salvamento está sometido a algunas reglas especiales en cuanto al procedimiento para la fijación y reclamación del premio, dado que en estos supuestos el premio deberá solicitarse mediante el oportuno procedimiento administrativo, sin que sean de aplicación las normas sobre

¹⁰ A mi juicio, si la Administración, en ejercicio de las competencias que le atribuye la Ley de Puertos, ordena a una compañía naviera la ejecución de una operación de salvamento, ésta tendrá derecho en todo caso a la percepción de la correspondiente compensación económica. Este supuesto puede considerarse comprendido en la Ley de Expropiación Forzosa de 1954 y puede seguir siendo sustanciado en el marco de un procedimiento administrativo (en el mismo sentido RUIZ SOROA, «Público y privado en el salvamento marítimo», en *X Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, Vitoria, 2003, pp. 105-121, en p. 119; DEL GUAYO CASTIELLA, ob.cit., p. 99), pero a fin de evitar las dudas que suscita, debería quedar expresamente regulado, o excluido, en la Ley general de navegación.

¹¹ ARROYO, *Curso*, p. cit., 722; GONZALEZ-LEBRERO, *Curso*, cit., p. 554; MORRAL, *El salvamento*, cit., p. 147; KENNEDY, *Law of Salvage*, 5ª ed., London, 1985, pp. 181-185; SCHAPS-ABRAHAM, *Das Deutsche Seerecht*, 4ª ed., Berlin, 1978, p. 1.112; FERRARINI, *Il soccorso in mare*, Milano, 1964, p. 88; RIGHETTI, *Trattato di Diritto Marítimo*, t. III, Milano, 1994, p. 642.

¹² GARCIA LUENGO, ob.cit., p. 83; RUIZ SOROA, *Manual*, cit. p. 120; FERNANDEZ NOVOA, , «Auxilio y salvamento de buques en el mar», en *Foro Gallego*, n.º 129, 1966, pp. 11-26, p. 14; MORRAL, *El salvamento*, cit., p. 255.

¹³ En el mismo sentido GILMORE/BLACK, *The Law of admiralty*, 2ª ed., Mineola, 1975. pp. 534-535; y GONZALEZ LEBRERO, *Curso*, pp. 554 y 560.

retención o embargo de los buques o bienes salvados. Se precisa, también, que las Autoridades Públicas que presten un salvamento con sus propios medios pueden reclamar una remuneración, en los términos fijados en la propia Ley (art. 359.2), en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la Administración u Organismo de que dependan los buques públicos, que proveerán a su equitativa aplicación¹⁴. Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración Marítima, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso (art. 367.2).

Por otra parte, cuando la Administración realice o participe en operaciones de salvamento, a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

Además, lo preste directamente la administración marítima con sus propios medio o no, la LNM confiere a ésta la facultad de *intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles*, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador (art. 367.1).

Ello por lo que respecta al salvamento *prestado* por buques de Estado; queda, sin embargo, excluido, el *recibido* por esa clase de naves, concretamente, los *Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana* (art. 366). Según lo dispuesto en ese precepto, a menos que el Estado del pabellón lo consienta, quedarán excluidos de la aplicación de las normas sobre salvamento contenidas en la LNM los *buques de Estado extranjeros* que, al efectuarse la ayuda, *gozaran de inmunidad soberana* de conformidad con los principios generalmente reconocidos en el Derecho internacional. Igualmente quedarán excluidos, salvo consentimiento del Estado propietario, los bienes no comerciales de propiedad de un Estado extranjero que gocen de esa inmunidad.

5. EL CONTRATO DE SALVAMENTO

En la LNM queda expresamente establecido el respeto de un amplio margen de autonomía para que las partes establezcan cuantos pactos y condiciones relativos al salvamento tengan por conveniente, con el único límite expreso de su «obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente» (art. 361.1). Queda implícito que también constituye un límite el respeto a la Ley, esto es, a las normas imperativas, que en materia de salvamento son numerosas.

¹⁴ Para los detalles vid. GABALDON GARCIA, «La remuneración en el salvamento público», en *ADM*, vol. XX, 2003, pp. 139-172.

Pero el respeto de la autonomía de la voluntad de las partes aparece limitado, además, por la exigencia legal de que el contrato sea equitativo, establecida en el art. 7 del CSALV. En su virtud, y para el caso de que las prestaciones pactadas no estén equilibradas, el contrato podrá anularse total o parcialmente. Pero para ello no basta el desequilibrio de las prestaciones; es preciso, además, que en la conclusión del contrato haya intervenido una presión indebida o se haya concertado bajo la influencia del peligro. Ello implica que cuando no concurren estos elementos, no operará la exigencia de equilibrio de las prestaciones. La misma consecuencia se producirá si el desequilibrio afecta al precio.

Se precisa además, con buen criterio, la legitimidad del capitán y del armador del buque para celebrar contratos de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo (art. 361.2), con la finalidad de evitar las dudas que bajo el régimen de Bruselas y de la LAS de 1962 venían produciéndose.

6. OBLIGACIONES DEL SALVADOR, DEL PROPIETARIO DE LOS BIENES SALVADOS Y DEL CAPITÁN DEL BUQUE EN PELIGRO

Han desaparecido de la LNM las referencias que se hacían expresamente en el Anteproyecto a las *Obligaciones del salvador, del propietario de los bienes salvados y del capitán del buque en peligro*, siguiendo la línea marcada por el CSALV, pero mejorando su sistemática y su literatura.

Pero, una vez más, debe tenerse en cuenta que éstas son cuestiones reguladas por el CSALV en su art. 8, por lo que deben considerarse parte de nuestro Derecho interno, como consecuencia de la remisión del art. 357 LNM. Entiendo que con ello se establece un contenido mínimo imperativo del contrato de salvamento, que podrá ser ampliado, pero no modificado, por las estipulaciones pactadas por las partes.

Por lo que respecta al salvador, tiene éste dos obligaciones fundamentales. De un lado, habrá de efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, cuidando de reducir al mínimo los daños al medio ambiente. Del otro, deberá también, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, recabar la ayuda de otros salvadores, o aceptar tal colaboración si lo piden razonablemente el capitán o el propietario de los bienes salvados, con la salvedad de que si se demuestra posteriormente que la petición no era razonable, el premio del salvador original no se verá afectado (art. 8.1 CSALV).

En el ámbito de la titularidad de los bienes salvados, pesan sobre su titular y sobre el capitán del buque la obligación de colaborar plenamente con el salvador mientras se desarrollen las operaciones de salvamento, actuando con diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. Asimismo, la de hacerse cargo del buque u otros bienes salvados que hayan sido llevados a lugar seguro, si lo solicita el salvador y ello es razonable (art. 8.2 CSALV).

7. EL PREMIO DEL SALVAMENTO

En la LNM (art. 362), como en el CSALV, la remuneración se configura como un derecho de salvador, que surge cuando las operaciones de salvamento han producido un resultado útil. Sigue en vigor, por consiguiente, el mismo principio recogido en la LAS de 1962 y en el Convenio de Bruselas de 1910.

Con buen criterio, no se ha introducido en la LNM la extraña mención del art. 12.2 del CSALV, relativa a que «Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido resultado útil». Es dudoso el alcance de esa regla, pues no precisa dónde debe disponerse esa «otra cosa», ¿se refiere al contrato o a otro precepto del Convenio? Parece que el redactor del texto está haciendo mención a la posibilidad de una compensación especial regulada en el art. 14 de dicha norma legal, pues si en un contrato de salvamento se introduce el derecho a recibir una remuneración a pesar de que no se haya dado un resultado útil, la figura deja de ser salvamento y pasa a convertirse en otra prestación, en el ámbito del arrendamiento de servicios.

En la LNM se precisa también quiénes son los sujetos obligados al pago del premio: *todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores* (art. 362.2). Esto es, por lo general, en el caso del buque, el armador, y por los demás bienes salvados su propietario al tiempo de efectuarse su salvamento. En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes.

En este asunto la LNM introduce además una modificación sustancial respecto al Derecho interno español derogado¹⁵. La LAS, con un espíritu eminentemente práctico y pretendiendo simplificar al máximo el mecanismo de pago de las remuneraciones por salvamento, establecía en su art. 2.4 que debe hacer frente al pago de las mismas el armador del buque o explotador de la aeronave objeto del salvamento, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponderle. El naviero del buque auxiliado era el titular pasivo de la totalidad del crédito y contra él debía dirigirse la reclamación del premio, pues la obligación de pago de la remuneración recaía exclusivamente sobre el mismo, pese a que el salvamento beneficiara generalmente a una comunidad de intereses.

En la nueva Ley, por el contrario, ya no es sólo el armador el sujeto obligado al pago del premio, sino también los titulares de los demás intereses beneficiados por la prestación del salvador. Así se deduce de la letra del apartado 2º del art. 362, que después de imponer la obligación de contribuir a todos los intereses señalados, precisa que ello opera *sin perjuicio de que el premio “pueda” ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa*. El tiempo verbal empleado por el legislador es elocuente al respecto.

¹⁵ El CSALV, ante las dudas que suscita este asunto en muchas jurisdicciones, deja la cuestión abierta, permitiendo que la Ley nacional precise que el pago de la recompensa haya de ser efectuado por alguno de los intereses vinculados al buque.

También se aprecian diferencias entre la LNM y el CSALV en lo relativo al límite máximo de la remuneración. El art. 362.1 de la LNM escuetamente establece que el importe del premio no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados. En el Convenio se afina más, concretándose que la recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados (art. 13.3). Pero en este caso el adelgazamiento del precepto parece justificado, dado que el mismo resultado se producirá en la práctica por la aplicación de las leyes procesales pertinentes.

Por lo que respecta a los criterios para la determinación del premio, nada se dice en la LNM, por lo que habrá de estarse a lo dispuesto en el art. 13.1 del CSALV, que a su vez recoge en buena medida los plasmados en el Convenio de Bruselas (art. 9), con alguna mejora sistemática. Se trata de una materia bien consolidada, sobre la que no conviene introducir innovaciones.

Sí se regula el denominado *Salvamento entre buques hermanos*, de una manera muy escueta, estableciéndose que se deberá premio incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario (art. 362.3)¹⁶.

En cuanto a las reglas sobre reparto del premio entre naviero y dotación del buque salvador, el CSALV (art. 15.2), como su predecesor, remite a la Ley nacional la regulación de este asunto. Los redactores de la LNM, haciendo uso de esta posibilidad, han optado por reproducir las reglas del Derecho español derogado, con alguna modificación significativa.

Así, se establece en el art. 363.1 que *el premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría*. Respecto a la legislación derogada, sin embargo, se introduce una importante salvedad: «salvo pacto en contrario». Se implanta así la posibilidad de insertar en los contratos de embarque estipulaciones que modifiquen esa proporción e incluso que anulen el derecho de la dotación a tener parte alguna en la remuneración del salvamento prestado.

A la vista de la innovación comentada, entiendo que resulta superflua la mención del art. 363.2 relativa a remolcadores y a los buques armados y equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque o en convenio colectivo. Esta regla tenía sentido en un sistema como el de la LAS, que imperativamente imponía un reparto determinado del premio; pero estableciéndose expresamente en la LNM que con carácter general cabe estipular en todos los contratos de embarque las reglas sobre reparto de la

¹⁶ En el Derecho marítimo convencional se aborda también esta cuestión por medio de la estipulación denominada *New Jason Clause* o *Sister Ship clause*, incluida habitualmente en las pólizas de fletamento (cl. 12 GENCON 1994) y conocimientos de embarque (cl. 4 CONGEBILL), en virtud de la cual se aplican las reglas generales vigentes en materia de fijación y distribución de la remuneración por salvamento aún en los casos de que los buques implicados pertenezcan al mismo propietario, o estén explotados por el mismo naviero.

remuneración, no es necesario precisar que también en los embarcos en buques profesionales de salvamento cabe hacer lo mismo.

Debe también resaltarse una mejora aparentemente menor pero que contribuirá notablemente a eliminar problemas que se dan con frecuencia en la práctica judicial. Según el art. 363.3, *en el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas sobre distribución de la remuneración, salvo que la Ley del pabellón disponga otra cosa*. La Ley española, en consecuencia, se aplicaría por defecto. En el Derecho derogado, la LAS directamente remitía en caso de buques extranjeros a la Ley del pabellón, por lo que se planteaba la duda de qué Ley aplicar cuando esa normativa nada dispone al respecto.

Nada se dice en la LNM sobre la *compensación especial* regulada en el art. 14 del CSALV, en virtud de la cual se reconoce el derecho del salvador a una compensación económica, aunque su prestación no haya tenido un resultado útil para el salvado, siempre que mediante su esfuerzo se haya contribuido a la preservación del medio ambiente marino, medida con la que se pretende también fomentar la industria del salvamento. Ello no obstante, una vez más, dicha institución debe considerarse vigente en nuestro Derecho interno por la revisión genérica del art. 357 LNM, lo que resulta, además, una obligación dimanante de la ratificación por España del Convenio de Londres de 1989¹⁷.

8.- EL DERECHO DE RETENCIÓN

En el Derecho derogado el naviero podía ejercitar el derecho de retención de las mercancías transportadas y, en su caso, el *lien* sobre las mismas (arts. 37 y 40 LAS). En la misma línea, la LNM (art. 365), contempla la equivalente posibilidad: *el salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame*.

Pero, además, la nueva ley introduce algunos elementos que pueden contribuir a despejar las dudas que venía presentando el régimen derogado sobre la materia. Así, resulta plausible la concreción de que el armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía bastante para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.

¹⁷ En cualquier caso, debe tenerse presente que para la fijación del alcance de esa compensación especial se recurre en la práctica con frecuencia a instrumentos de Derecho convencional y, en particular a la estipulación SCOPIC, contenida en el *Lloyd's Open Form for Salvage Agreement*. Para los detalles vid. PULIDO BEGINES, «LOF 2000 y la cláusula SCOPIC», en *ADM*, vol. XX, 2003, pp. 117-138

9. JURISDICCIÓN Y PROCEDIMIENTO

La Ley derogada somete el conocimiento y fallo de los pleitos en materia de salvamento a una jurisdicción especial que actúa por medio de un procedimiento de carácter administrativo. Esta atribución a la esfera del Ministerio de Defensa de la competencia para juzgar asuntos estrictamente jurídico-privados ha sido fuertemente criticada por la doctrina, porque si bien es cierto que la injerencia de la Armada en materias marítimas tiene raíces históricas bien conocidas, en la actualidad no puede aceptarse que la Administración militar tenga competencias jurisdiccionales en materias mercantiles, por ser ésta una situación contraria al principio de unidad jurisdiccional que consagra nuestra Constitución. En cualquier caso, esta circunstancia parecía claramente abocada al cambio ante la reforma anunciada por la LPEMM de 1992, cuyo art. 86 atribuye a la Administración marítima central las competencias de auxilio, salvamento y remolques, si bien la Disposición Transitoria 10ª de la misma establece que hasta que se proceda a reglamentar las competencias en esas materias, seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, según lo previsto en la L.Aux.

Por otra parte, tampoco parece razonable que la instrucción y el fallo de asuntos estrictamente jurídico-privados se sometan un procedimiento administrativo y, en última instancia, a la jurisdicción contencioso-administrativa. Por ello, resultaba aconsejable que en la reforma de esta materia se atribuyera el conocimiento de los pleitos sobre salvamento a la jurisdicción civil ordinaria, a fin de evitar los conflictos de competencia que en ocasiones se producen (vid., por ejemplo, el supuesto de hecho de la STS de 12 de abril de 2003).

La esperada reforma ha venido de la mano de la LNM, si bien en este punto el legislador, lejos de solventar adecuadamente la cuestión ha venido a añadir más confusión, si cabe, a una materia particularmente tortuosa.

Es la Disposición adicional segunda de la LNM la que se encarga de determinar cuáles son los órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques. Y lo hace de una manera “*salomónica*”, creando una doble vía jurisdiccional, que queda abierta a la elección de los interesados en los procedimientos de salvamento.

En primer lugar, los interesados podrán optar por acudir a *los órganos competentes de la Armada*, que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna: el *Consejo de Arbitrajes Marítimos* y los *auditores de arbitrajes marítimos*. Se crean, por tanto, dos órganos nuevos, cuya composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente. Aunque nada se dice en la Ley se entiende que estos órganos actuaran conforme al procedimiento administrativo, si bien de la propia terminología empleada se desprende que el legislador está pensando en un sistema de arbitraje.

Como alternativa, los interesados en tales procedimientos *podrán optar* por acudir a *la jurisdicción civil ordinaria*.

Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al *procedimiento declarativo ordinario* o

verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.

La solución plasmada en la ley es extraña y encuentra difícil justificación. Parece que el legislador ofrece como posibilidad optativa a las partes la de acudir a un sistema de arbitraje marítimo administrativo. De no prosperar esta vía, se abriría entonces la ruta contenciosa en la jurisdicción civil ordinaria. Aunque la LNM no lo diga expresamente, cabe entender que las partes podrán someter el asunto a otro tipo de arbitrajes (como resulta, por ejemplo, de la utilización de la póliza *Lloyd's Open Form for Salvage Agreement*), solución que excluiría tanto la sumisión al *Consejo de Arbitrajes Marítimos* como a la *jurisdicción civil ordinaria*.

Pero, además, la propia LNM se encarga de complicar más el asunto, cuando en la Disposición final décima, se habilita al Gobierno para la modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, *sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos*, estableciendo que dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de la LNM, el Gobierno procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en ese Título II, *a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima*.

Cualquier intento de salvar las contradicciones existentes entre la Disposición adicional segunda y la Disposición final décima de la LNM está abocado al fracaso. La única solución posible es una rectificación legal o, al menos, un desarrollo reglamentario que clarifique cuál es la voluntad del legislador en esta materia, algo que todavía no sabemos: ¿los procedimientos administrativos de salvamento, se adscribirán a la Armada o a la Administración marítima?

10. LOS HALLAZGOS

En la LNM, el hallazgo desaparece como institución independiente, pasando a ser una modalidad del salvamento. Ello me parece una tesis correcta, pues el hallazgo, tal como estaba regulado en España, era una figura equívoca, que subsumía supuestos de extracción y que presentaba graves problemas de delimitación con instituciones afines.

Dispone el art. 358.4 LNM que el hallazgo y la recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas *se considerará como salvamento*, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables. En tales supuestos, si el titular de esos bienes es conocido, se aplicarán las reglas generales de los artículos 357 a 367. Para los casos en que los bienes así salvados sean de propiedad desconocida, la LNM establece un régimen especial en su art. 368, en cuya virtud quienes *durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala*.

En este ámbito, se desencadena entonces un procedimiento, destinado a la averiguación de los legítimos propietarios, que será determinado reglamentariamente,

normativa que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.

Si el propietario es localizado, estará obligado a hacerse cargo de los bienes, y al pago del premio que corresponda por salvamento: el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del CSALV y en el artículo 365 de la LNM, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda (art. 368.3).

En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de 3.000 euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. En caso de que su cuantía superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de 3000 euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro público.

Todo ello, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381 LNM, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido. En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna.

11. RECAPITULACIÓN

La LNM ha culminado una reforma que era muy necesaria¹⁸, dadas las notables deficiencias del derogado Derecho en materia de accidentes de la navegación. Se ha producido la ineludible actualización de nuestro Derecho del salvamento, para adecuarlo a las modernas realidades del tráfico marítimo, y, sobre todo, la esperada armonización entre el Derecho interno y el Derecho uniforme, lo que unido a las mejoras de la sistemática y de la técnica jurídica empleada merece una valoración muy favorable.

¹⁸ Vid., por todos, RUIZ SOROA, *Reforma*, cit., p. 4117; MARTINEZ JIMÉNEZ, *Accidentes marítimos*, cit., pp. 183-204; MORRAL SOLDEVILA, «Algunas consideraciones entorno a la reforma del régimen jurídico español en materia de salvamento marítimo», en *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000, pp. 261-280. Puede verse, además, PULIDO BEGINES, J.L., *Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea*, *Tratado de Derecho Mercantil*, tomo 48, vol. 6 (dirs. Manuel Olivencia, Carlos Fernández-Nóvoa, y Rafael Jiménez de Parga), Madrid, 2003, pp. 24-25, y la bibliografía allí citada.

Sin embargo, resulta criticable que el asunto de la jurisdicción y el procedimiento aplicable a los pleitos por salvamento siga resultando dudoso. Es de esperar que la necesaria clarificación venga de la mano del desarrollo reglamentario.