

LA CONFERENCIA DE ROMA SOBRE ADMINISTRACION Y SERVICIOS PESQUEROS

Acaba de celebrarse en Roma la Conferencia sobre Administración y Servicios pesqueros, organizada por la FAO. A ella han asistido delegaciones de los países miembros —entre ellos España— y observadores de organismos intergubernamentales, interesados en el sector.

Entre los temas afrontados destacan los concernientes a investigación, capacitación y enseñanza, estadísticas y financiación del desarrollo, así como un núcleo importante de documentos aportados por los distintos países.

En los últimos tiempos, los Gobiernos han asumido obligaciones, cada vez mayores, para hacer frente a la evolución de la pesca. Sus funciones abarcan hoy un campo de actividades mucho más extenso, tales como la planificación del desarrollo, la investigación y el asesoramiento de la producción y comercialización.

En los países en vías de desarrollo las pesquerías ofrecen un gran potencial como contribución al mejoramiento de la renta nacional y de los niveles nutricionales. Los gobiernos se esfuerzan en crear un sector pesquero que favorezca el despegue económico. Se tropieza, para ello, con problemas más complejos que en los países avanzados, pues sus planes aspiran a conseguir una rápida reforma de todas las industrias pesqueras y elevar considerablemente los niveles de producción y consumo.

No sólo necesitan poner en marcha todos los servicios anejos a las pesquerías adelantadas, sino facilitar también el capital, los conocimientos técnicos y comerciales y las distintas instituciones de que tanto carecen. Al mismo tiempo, son muy pocos los recursos de los gobiernos en fondos y personal, y hoy está generalmente admitido que uno de los factores más críticos que limitan el desarrollo es la endeblez de la administración pesquera estatal.

En vista de ello, es grande la necesidad y posibilidad de robustecer y mejorar los servicios pesqueros; para conseguirlo es preciso establecer un intercambio internacional de opiniones y experiencias, entre los países adelantados y aquellos otros que inician los primeros pasos, en cuanto concierne a problemas comunes y a los planes efectuados con éxito.

Este tema tan importante en la vida económica y social de los pueblos, ha sido discutido en varias ocasiones en conferencias organizadas por la FAO o en asambleas regionales. Y siempre se ha llegado a la conclusión de que es necesario intensificar y perfeccionar los servicios pesqueros estatales.

La Conferencia de Roma, que acaba de terminar, ha recogido esfuerzos anteriores y ha preparado una serie de contactos que cristalizará en una mejor explotación de los recursos pesqueros, básicos para lograr una dieta alimenticia eficiente en todas las regiones del mundo.

TIPOS A DESLINDAR

En la práctica del derecho, se suscita frecuentemente el problema de calificar un servicio prestado en la mar por un buque a otro que lo reclama o lo ha menester. ¿Cuándo debe considerarse como mera asistencia o auxilio? ¿Cuándo debe considerarse como salvamento? La cuestión se ha oscurecido bastante, desde que el Convenio de Bruselas referente a la materia, en orden a la remuneración del servicio ha eliminado la distinción entre salvamento y auxilio. La misma indiscriminación ha pasado a la ley especial española, y de forma explícita a la de 24 de diciembre de 1962, que es la vigente.

La circunstancia de que tanto la mera asistencia, como el auxilio y el salvamento, generen derecho a una retribución a favor del buque que presta el servicio, no borra las diferencias de grado que entre tales figuras del derecho infortunístico marino existen. Diferencias que, lógicamente, deben reflejarse en la cuantía de la remuneración. Más alta cuando el servicio merece ser calificado como salvamento, más reducida en los otros supuestos. Por tanto, la delimitación jurídica de cada tipo, y en especial la configuración del salvamento, constituye una exigencia impreterible en la aplicación del derecho a los eventos de la mar.

Una exigencia que con frecuencia se subestima, encasillando toscamente en el mismo rango el auxilio y el salvamento, con sus secuelas de desorbitación de las indemnizaciones, cuando no se cae en el pecado contrario. Es inevitable tener que llegar a esta deducción, por la frecuencia con que el Tribunal Supremo viene terciando en la materia, para poner las cosas en su punto.

ELEMENTO DEFINIDOR

Una reciente sentencia —del 12 de noviembre de 1966—, ha devuelto actualidad al tema. Tiene interés por ser la primera que se dicta sobre el asunto desde que entró en vigor la Ley de Auxilios y Salvamentos antes calendada.

El criterio de nuestro más alto Tribunal no ha variado. La Sala 4.ª, en la resolución que acaba de citarse, insiste en la doctrina que ya venía elaborando cuidadosamente. No vamos a traerla en todo su desarrollo a este comentario. Pero no será tiempo perdido el que dediquemos a reproducir alguna muestra concreta del criterio jurisprudencial.

En otra sentencia del 30 de setiembre de 1958, se había declarado: «...Es preciso para el nacimiento de la figura jurídica del salvamento... una situación de peligro, matizada por fac-

TRAT DEL SALV

tores que en mayor o menor gravedad acusen «verdadero riesgo», la concurrencia de circunstancias críticas poco corrientes, productoras de peligros, que en todo caso es el elemento de mayor importancia en la calificación del servicio»...

Se inicia así, —valorando esencialmente el elemento de peligrosidad—, el perfil del salvamento. Y se descartan de tal concepto las situaciones en que... «ni por el riesgo del buque averiado, ni por el estado del mar, ni por las condiciones meteorológicas, ni por las operaciones de remolque, sin amenaza para remolcador ni para remolcado»... cabe asimilarlas a aquella figura.

PELIGRO IMPLICITO Y PELIGRO EXCEPCIONAL

Frente a esta posición alguien podría argumentar diciendo que en la mar, por la naturaleza del medio, el riesgo es permanente. Precisamente, esa clase de riesgo más o menos normal en la navegación... no cuenta a estos efectos. Como no cuenta el esfuerzo cotidiano cuando se trata de discernir el heroísmo de la conducta humana. Es necesario llegar a más, ultrapasando los moldes ordinarios del hacer, para que el contorno de la categoría máxima se dibuje en el horizonte.

Algún autor inglés —Carver's—, entiende que no hay salvamento, por mucho peligro que corra el siniestrado, si el salvador no se pone también en algún peligro al ejecutar el servicio. La jurisprudencia española no ha llegado a tal matización —bilateralidad del riesgo— pero en una sent. del 30 de noviembre de 1962 ha introducido una distinción esencial:

«...Si bien en derecho marítimo la noción de peligro, con mayor o menor intensidad, está implícita en todo supuesto de asistencia o auxilio a buque que sufra accidente de mar, el concepto de salvamento «constituye una especie muy cualificada» en cuanto exige que el riesgo de cuyos efectos lesivos pretende liberarse la nave sea, no el potencial y genérico que conlleva la navegación efectuada en condiciones normales, sino el actual y concreto determinado por la concurrencia de «circunstancias críticas e insólitas» que pongan el barco en trance de perderse o de sufrir graves daños»...

En febrero de 1966 una galerna sorprendió a tres flamantes motopesqueros chilenos, que acababan de construirse en Vigo. Uno de ellos se ha perdido irremediadamente. Dos fueron asistidos por un pesquero portugués, que logró con grandes dificultades devolverlos al puerto de Vigo, dando remolque a uno de ellos. Parece claro que ese elemento de riesgo excepcional concurre en tan dramático ejemplo.

AMIENTO JURIDICO AMIENTO

Por MAREIRO

Pero también está claro que no ocurriría así, si el «trawler» lusitano hubiera recogido el buque siniestrado sin gobierno, en la boca de la Ría, con buen tiempo y buen estado del mar, y realizara en tales condiciones el servicio.

LA DISTINCION ENTRE AUXILIO Y SALVAMENTO

La sentencia que acabamos de citar, aborda además, la distinción entre las figuras jurídicas a que venimos refiriéndonos:

...«Entre la asistencia y el salvamento existen solamente «diferencias de grado y momento», ya que aquella procura evitar la producción de un siniestro previsible, mientras que este tiende a eliminar o deducir las consecuencias catastróficas de un siniestro ya producido, tesis formulada por la doctrina científica que ha sido acogida con gran precisión en la sentencia... de 30/9/58, a cuyo tenor es preciso para que nazca la figura jurídica del salvamento que haya una situación amenazadora, matizada por factores que acusen inminente peligro por concurrir «circunstancias extraordinarias» que lo acen-túan.»

Continuando la elaboración de los rasgos de cada figura, la sentencia que la Sala 4.^a del Supremo pronunció en 12 de noviembre último—como las anteriores en casos que tuvieron su iniciación en Vigo—, añade aún: ...«Las circunstancias favorables y la ausencia de todo peligro, riesgo o evento contrario a un normal desarrollo de la operación, que se redujo a un simple remolque llevado a cabo y terminado felizmente sin la menor contingencia de trabajos extraordinarios, en cuya consecuencia no puede el vocablo «auxilio» apreciarse en otros términos que en los propios de la concurrencia en el arrastre de la nave, cuestión plenamente superada no solo por la ley vigente de 24/12/62... sino por una jurisprudencia precisa y concreta elaborada como cuerpo de doctrina»...

PAREJA Y REMOLCADOR

La discriminación entre salvamento en la mar de un lado, y asistencia o auxilio de otro, en los términos que acaban de reflejarse con el respaldo del más elevado Organismo Judicial del país, tiene validez cualquiera que sea el buque prestador del servicio. Pero el interés práctico que encierra, se acrecienta en la navegación pesquera. No solo por la frecuencia con que tales eventos se producen. También por resultar implicados a veces en la prestación del servicio buques que formen unidad pesquera, o por que la realice un buque clasificado como remolcador.

En ambos supuestos, la Ley vigente en España adopta en principio una posición negativa. Suprime el devengo de remuneración cuando un buque de pareja presta auxilio a su compañero (Art. 4.^o), a menos que se presten en condiciones de excepcional dificultad.

A la intervención del remolcador dedica el primer párrafo del Art. 4.^o. Comienza diciendo que «no tendrá derecho a una remuneración por «auxilio o salvamento» del buque por el remolcado...». Se explica porque la función del remolcador es precisamente tanto la de tracción como la de socorrer al que no se vale por sus medios. Pero el radicalismo inicial del artículo se atenúa antes de terminar, añadiendo: ...«sino cuando haya prestado servicios excepcionales que no puedan considerarse como cumplimiento de su contrato de remolque».

LA EXCEPCIONALIDAD ESPECIFICA

Algún día, seguramente, el Tribunal Supremo tendrá oportunidad de señalar específicamente, aunque no exhaustivamente, en qué pueden consistir los «servicios excepcionales». La necesidad de que esta labor de exégesis sea intentada es mayor, dado que en la primera parte del Art. se niega al remolcador el derecho a remuneración aun en el supuesto de que el servicio deba calificarse como «salvamento». O sea, cuando han de afrontarse riesgos extraordinarios.

Este punto ha sido escasamente tratado por los comentaristas. Sin embargo, uno de estos, el Sr. Gutiérrez de la Cámara, apunta algo que conviene conocer. «Al margen de (los) peligros propios de la navegación a remolque pueden surgir otros de carácter extraordinario en toda navegación; por ejemplo, incendio, vía de agua, que, por esta razón pasan a integrar, si se les afronta con éxito, una operación de auxilio con resultado útil sometido a las prescripciones de esta institución».

La cosa no parece tan llana, dada la negativa inicial que la norma contiene. Aunque es difícil de armonizar su interna antítesis, para que los riesgos excepcionales transformen el remolque en otra figura más generosamente remunerable, debemos pensar que han de ser sobrevenidos durante el desarrollo del servicio y de inminente peligro de pérdida. De otro modo los términos del precepto obligarían a reconocer la subsistencia del contrato de remolque sin modificación eventual.

PRESERVACION DE PRODUCTOS MARINOS POR RADIACION DE BAJO NIVEL

En «Foord Technology» se publica un interesante estudio sobre «Preservación de los productos de la pesca frescos, no congelados, por radiación de bajo nivel», en el que colaboran diversos investigadores y especialistas.

He aquí un resumen del contenido del trabajo de referencia:

Ningún método simple de preservación tiene aplicación universal al pescado. Existe, por tanto, una continua investigación sobre nuevos métodos para conservar las calidades de los alimentos procedentes del mar. La radiación a bajo nivel y la refrigeración muestran promesas de alargar el período de almacenamiento de los productos del mar sin producirse serias variaciones en el sabor, en el olor y en los valores nutritivos. El cobalto 60 constituye el manantial más satisfactorio de rayos gamma para la preservación de alimentos en la actualidad. El beneficioso efecto de la irradiación a bajo nivel tiene en gran parte el efecto de reducir grandemente la flora bacteriana.

Niveles de radiación de 350.000, 450.000 y 550.000 rads. prolongaron el período de almacenamiento de la carne de la almeja de concha blanda a 33°F desde un promedio de 5 días hasta por lo menos 30. A 42°F el período de almacenamiento se prolongó desde 2-3 días hasta 20 días, pero el nivel de calidad fue más bajo que el de la carne de almeja almacenada a 33°F durante el mismo período.

Para la carne de almeja envasada «no al vacío», 450.000 rads dieron un producto menos diferente de las muestras testigo de frescura que los de 250.000, 450.000 ó 550.000 rads. Después de 20 días a 33°F, la carne de almeja envasada no al vacío irradiada a 450.000 rads y la envasada al vacío irradiada a 350.000 rads fue tan aceptable como la carne de almeja frita y sin irradiar, separada de la concha en fresco. Después de 30 días a 33°F la carne de almeja mostró una progresiva disminución en el contenido del aminoácido libre. El posterior baño al vapor redujo la cantidad de aminoácido concentrable. El proceso por calor durante 20 minutos a 240°F originó una disminución menor en el aminoácido libre que con el baño de vapor. La irradiación de almejas envasadas no al vacío a 4.500.000 rads dió lugar a un aumento de aproximadamente un 40% en el contenido de aminoácidos libres de los moluscos crudos. La irradiación de almejas envasadas al vacío a 350.000 rads seguida de almacenamiento de 30 días a 33°F, dió un aumento de aproximadamente el 70% en el contenido de los aminoácidos libres de molusco crudo.

El total de aminoácidos o de vitaminas B de la carne de almeja no se alteró de modo significativo por un proceso de calor de 5 días a 33°F, y el almacenamiento a temperaturas de cámara durante 12 meses o por la irradiación de: 1) almejas envasadas no al vacío a 450.000 rads; 2) almejas envasadas no al vacío a 450.000 rads, seguido de 30 días a 33°F; ó 3) almejas envasadas al vacío a 350.000 rads, seguido de 30 días a 33°F.