

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00003/16**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.

**D. Javier Pery Paredes**

En Madrid a los nueve días del mes de marzo del año dos mil dieciséis.

#### **Vocales**

Capitán de Navío

**D. Salvador Múgica Ruiz**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **29/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a motor, de bandera española, denominada "**HAYATI**", con matrícula 7ª PM-1-361-04, de la Provincia Marítima de Palma de Mallorca, de 11,85 (L) metros de eslora y 20,06 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR ALBORÁN**", hecho ocurrido el día 6 de agosto de 2015 en aguas de la Comunidad Andaluza.

Coronel Auditor

**D. Antonio Afonso Rodríguez**

Coronel Auditor

**D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y Del Arco**

Representante Marina Mercante,

**D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano**

#### **Secretario-Relator**

Coronel Auditor

**D. Federico Manuel García Rico**

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente núm. **29/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz a instancia de la representación letrada, acreditada, de la SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (**SASEMAR**) que, mediante escrito de personación de 10 de agosto de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado ante la Capitanía Marítima de Huelva por el Patrón de la "**SALVAMAR ALBORÁN**", armada por la citada Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, en que, incorporando como relato fotocopia de particulares sobre "Acaecimientos" de su Diario de Navegación correspondientes al día 6 anterior, se narraban los servicios prestados en dicho día a la embarcación de recreo denominada "**HAYATI**" tras

recibir aviso a las 12:50 horas UTC de CCS Huelva de que dicha embarcación se hallaba varada en posición 36°51'599N-006°25'452W con nueve personas a bordo. La Unidad de Salvamento, que en la mañana del día señalado había salido de su base para cumplir otros cometidos encomendados, arrumbó a la situación dada y, a las 14:00 horas UTC, comprobó que la **“HAYATI”** se encontraba varada en la playa con cinco personas a bordo al haber desembarcado ya cuatro niños con ayuda de la Guardia Civil, detectando también la existencia de un palangre, no balizado y echado en superficie, sobre el que pasó la **“SALVAMAR ALBORÁN”** y que se enganchó en sus “jets”. Acto seguido se arrió la zodiac para llevar el cabo de remolque a la embarcación varada y, una vez firme, se comenzó, en un primer intento, la maniobra para sacarlo de la playa, y actividad que se suspendió a instancia del patrón de la **“HAYATI”**. En un segundo intento la embarcación se fue retirando de la playa y cogiendo agua y, mientras tanto, se arrió al fondo su ancla debidamente señalizada por no poder ser izada a bordo. Puesta la **“HAYATI”** en cinco metros de agua, se le colocó el cabo de remolque por sus bitas de proa. Durante la maniobra la **“SALVAMAR ALBORÁN”** tuvo 2-3 metros de calado, e incluso 1,8 respecto a su zodiac cuando se llevó el cabo de remolque a la **“HAYATI”**, existiendo rompiente en la playa que dificultó la maniobra de dar dicho cabo. Tras retirar de sus jets, desde su popa, el trasmallo enganchado, a las 16:00 horas UTC y firme el remolque se arrumbó al Puerto de Chipiona donde atracaron a las 17:13 horas UTC. De este puerto salió la **“SALVAMAR ALBORÁN”** hacia su base a las 17:45 horas UTC aunque durante su navegación, y tras observar deficiencias y carencia de velocidad a causa del resto de trasmallo enganchado en la misma, hubo de reducir máquina y navegar a 12 millas, llegando a su base de Mazagón a las 20:58 horas UTC donde acabó atracando.

La asistencia, que no se calificaba, según el Parte se desarrolló con marejada, viento del NW fuerza 5, y buena visibilidad, señalándose haber tenido una duración de 4 horas y 23 minutos (sic) y haber navegado 40 millas. A su vez se reflejaba ser armador y patrón de la embarcación asistida D. J. M. S. y la compañía aseguradora MAPFRE Empresas bajo la póliza 000000.

### **Segundo**

Interesado por el promotor de las actuaciones se acordase la medida cautelar de **“prohibición de venta”** de la embarcación asistida, el Juez Marítimo así lo dispuso mediante Providencia de 17 de agosto de 2015,- lo que trasladó a la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca a los fines de su anotación y expedición de la oportuna certificación-, recogiendo también lo proveído la admisión de la personación instada, la publicación de edictos, la solicitud de informe-valoración de la **“HAYATI”** por la Administración Marítima pertinente, la certificación meteorológica y demás diligencias procedentes para integración de las actuaciones, oficiando lo procedente y, concretamente, la

comunicación al Sr. M. S. de la incoación del Expediente, de quien recabó la necesaria información.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 24 a 26 Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español en el que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral, como armador/propietario de la embarcación de recreo a motor "**HAYATI**", - denominada con anterioridad "JANA DOS"-, del citado Sr. M. S., que la adquirió por **CIENTO OCHENTA Y UN MIL SEISCIENTOS DIECISEIS EUROS (181.616,00-€)** en marzo de 2007, liquidando el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales; a los folios 87 y 88 el informe de meteorología; y, por último, a los folios 92 y 93 la valoración por la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Cartagena que, a la postre y por conocerse a través de su propietario haber sido allí trasladada por vía terrestre desde Chipiona, folios 71 y 84, realizó el peritaje oficial encomendado, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

### **Tercero**

Por lo que respecta a la información requerida a D. J. M. S. este, tras remitir por fax de 1 de septiembre de 2015 copia de las condiciones generales y particulares de la póliza de seguro de la "**HAYATI**" y del último recibo de prima abonado, folios 27 a 53, por correo electrónico del día siguiente, folio 62, expuso haber dado conocimiento de lo sucedido a su aseguradora, tramitándose expediente de siniestro por D. A. A.

### **Cuarto**

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho Segundo, el informe de la AEMET refleja que durante el día 6 de agosto de 2015, entre sus 12:00 y 18:00 horas y en la posición señalada, hubo viento W de fuerza Beaufort 3 amainando al final del período considerado a fuerza 2. Por otra parte, y en cuanto al estado de la mar, fue de marejadilla y mar combinada W entre 0,2 y 0,5 metros.

A su vez, y en cuanto a valoración de la embarcación "**HAYATI**", el Certificado de Valoración expedido por la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Cartagena la cifraba, consignando sus características, año de construcción, casco y sistema de propulsión, en **CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL SETENTA Y DOS EUROS (154.072,00-€)**.

### **Quinto**

El Juez Marítimo redactó el 20 de octubre de 2015 Cuenta General de Gastos, folios 94 a 96, en la que como antecedentes de hecho se citaba el Parte de Asistencia Marítima prestada por la "**SALVAMAR ALBORÁN**" y los restantes extremos pertinentes y ya reflejados hasta este momento, consignando como fundamentos de derecho la falta de calificación de la parte

asistente, el valor contribuyente, -reflejándose en todo caso el contenido en el informe oficial aportado por la Capitanía Marítima de Cartagena-, la no presentación de relación de gastos, daños y perjuicios por parte del asistente, que tampoco tenía solicitada remuneración hasta ese momento, y la falta de personación de la parte asistida, disponiendo conceder un plazo de quince días hábiles, desde su notificación, para vista de las actuaciones, formulación de alegaciones y proposición de prueba, lo que ofició al día siguiente.

De lo así acordado dio también noticia a la aseguradora MAPFRE Empresas a través del ya referenciado D. A. A. a los pertinentes fines de personación, folio 102, con indicación de la exigencia de acreditación de su representación, remitiéndose por el mismo correo electrónico instando tal personación con remisión de copia de poder otorgado por la indicada entidad, folios 108 a 118, e indicando que no se formularía escrito de alegaciones. La personación solicitada fue admitida, por Providencia de fecha 23 de octubre pasado, por el Juez Marítimo.

### **Sexto**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 4 de noviembre, al que acompañaba copia del Informe General de Emergencia levantado por CCS Huelva y certificado acreditativo de gastos ocasionados a su representada, folios 140 a 149, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR ALBORÁN**” a la embarcación “**HAYATI**”, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones y a los, en este momento procedimental, aportados,- de todos los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como: la falta de propulsión de la asistida por enredo de un cabo de trasmallo en su hélice, trasmallo en zona que complicó la asistencia y que afectó también a la Unidad de Salvamento, que consiguió liberar inicialmente algunos restos de su tobera aunque, de regreso a su base, los restos de trasmallo complicaron su navegación y su velocidad quedó ralentizada a unos 12 nudos; la meteorología concurrente de viento NW fuerza 5 con marejada, el escaso calado en que la “**SALVAMAR ALBORÁN**” debió trabajar con la concurrencia de rompiente en la playa, determinantes estas circunstancias de un riesgo corrido por la Unidad de Salvamento, sus tripulantes y equipo expuesto; el peligro corrido por los buques y sus tripulaciones; y la evitación de daños al medio ambiente por la zona especialmente protegida del suceso, costa del Coto de Doñana-, calificaba el servicio prestado como **Salvamento** en el que se invirtió un tiempo de activación de la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, desde su inicial movilización, su atraque con la asistida en Chipiona y su regreso a base en Mazagón, de 8 horas y ocho minutos. A su vez, y a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 357 y 358.1 de la vigente Ley de Navegación Marítima y artículos 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), artículo este último citado que establece los criterios

a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento, y propugnando como valor de los bienes salvados el valor reflejado en peritaje oficial, cifrado en **CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL SETENTA Y DOS EUROS (154.072,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 15% de dicho valor, a la que se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **QUINIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON NOVENTA Y UN CÉNTIMOS (562,91-€)**, resultando un total reclamado de **VEINTITRES MIL SEISCIENTOS SETENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y UN CÉNTIMOS (23.673,71-€)**.

### **Séptimo**

Por lo que se refiere al Informe General de Emergencia meritado en el Antecedente de Hecho inmediato anterior, de su contenido se extraen los siguientes particulares: que la actividad desempeñada por la **“SALVAMAR ALBORÁN”** el día de autos se conceptuó de *“Reflotamiento, Remolque”* por embarrancada de la embarcación **"HAYATI"** al Este de Matalascañas que afectaba a la seguridad marítima, con viento del Este de fuerza 2, marejadilla y buena visibilidad; que el seguimiento se inició tras la recepción en CCS Huelva, a las 12:46 horas UTC, de llamada por VHF Canal 16 por la que se supo se hallaba en tal condición en la zona del Coto de Doñana con 9 personas a bordo, de ellos 4 niños, indicando su posición, por lo que se instruyó a la **“SALVAMAR ALBORÁN”**, que se hallaba de servicio, acudiera a esta nueva emergencia y se informó de tal movilización a la asistida indicándole a su vez la posibilidad de desembarcar a la playa, para mayor seguridad, a alguno de sus tripulantes,- lo que hicieron los cuatro menores-, contactándose al tiempo con la Guardia Civil para envío de una patrulla, dada la zona alejada de poblaciones, que acudió a las 13:43 horas UTC; que, en zona a las 14:00 horas UTC, la **“SALVAMAR ALBORÁN”** reportó que la **"HAYATI"**, con un fondeo que había garreado hasta la playa, tenía un cabo enredado en la hélice y carecía de propulsión, encontrándose embarrancada y con agua bajo su quilla, conociéndose a su vez, por la conversación de los patrones de ambas que la Unidad de Salvamento intentaría dar el cabo de remolque; que, a las 14:15 horas UTC, la **“SALVAMAR ALBORÁN”** comunicó que dos mujeres habían desembarcado a la playa y quedaban a bordo el patrón y otras dos personas, lo que confirmó la Guardia Civil que indicó trasladaría a todos los desembarcados al embarcadero de la barcaza de Sanlúcar; que, a las 15:04 horas UTC, la **“SALVAMAR ALBORÁN”** informó que la **"HAYATI"** se encontraba a flote si bien con problemas para la recogida de su ancla y, cuando tal cuestión se solucionase, procederían a su remolque; que, a las 15:46 horas UTC, informó la Unidad de Salvamento de haber tenido que liberar su propia tobera de los cabos del trasmallo, lo que también intentarían respecto a la **"HAYATI"**, si bien, y al no conseguirlo, procedieron a las 15:58 horas UTC a remolcarlo hasta el Puerto de Chipiona, donde atracaron a las 17:13 horas UTC; que de Chipiona salió la **“SALVAMAR ALBORÁN”** hacia su base a las 17:45 horas UTC

aunque tuvo que parar a las 17:52 horas UTC a 1,5 millas del puerto informando al Centro de problemas en su velocidad por tener restos de trasmallo en su tobera que trataría de liberar, por lo que se le indicó la posibilidad de regresar a Chipiona, lo que no resultó necesario ya que, a las 18:19 horas UTC, por la “**SALVAMAR ALBORÁN**” se informó de haber retirado algunos trozos de trasmallo y proceder a su base navegando a unos 12 nudos ya que la tobera no había quedado completamente liberada; y que la “**SALVAMAR ALBORÁN**” atracó en su base en Mazagón a las 20:58 horas UTC.

### **Octavo**

El Sr. M. S., armador/propietario de la “**HAYATI**” y notificado de la Cuenta General Gastos redactada el 22 de octubre de 2015, folio 101, por correo electrónico de 4 de noviembre pasado interesó ser tenido como personado sin perjuicio de la personación e intervención de su aseguradora, acordando el Juez Marítimo conforme a lo solicitado por Providencia del siguiente día que obra al folio 154 del Expediente, remitiendo copia de lo alegado por **SASEMAR** tanto al citado como al representante de MAPFRE Seguros, folio 166. A su recibo, el asistido presentó su escrito de alegaciones fechado a 9 del indicado mes de noviembre, que entró en el Juzgado Marítimo el 13 siguiente. Tal escrito, que corre unido a los folios 179 a 183, incorpora como anexos una grabación en CD de 1 minuto y 19 segundos de duración obtenida el 7 de agosto de 2015 en el varadero del Puerto de Chipiona en que se aprecia el arte de pesca que se enredó en ambas hélices de su embarcación, y dos fotografías siendo una de ellas una imagen de la “**HAYATI**” en su varada y la otra el desperfecto sufrido por el casquillo del eje de su hélice de estribor, que debió sustituirse, ocasionado por haberse introducido en el mismo el trasmallo.

En sus alegaciones el Sr. M. S. exponía, sobre lo manifestado por **SASEMAR** y a los fines de precisar las circunstancias de hecho concurrentes, que no un cabo sino el enredo en ambas hélices de la “**HAYATI**” de la totalidad de los elementos de un arte de pesca extendido en superficie en zona de navegación costera, obra frecuente de furtivos según apreciación de la propia Guardia Civil, determinó su falta de propulsión y su embarrancada posterior, y, si bien admitiendo la complejidad de la tarea de asistencia por el trasmallo presente que afectó también a la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, cuestionaba la apreciación de “escaso calado” alegada de contrario en cuanto que la Unidad de Salvamento no se aproximó a la costa y, necesariamente y por el hecho mismo de quedar afectada, quedó en la zona en que se encontraba tal trasmallo en sonda de 4 metros, la misma que tenía la “**HAYATI**” al fondear y sufrir el percance, siendo su auxiliar, que por sus características difícilmente podía quedar sujeta a “riesgos manifiestos”, la que realizó el traslado del cabo de remolque. En este mismo orden de cosas y sobre el extremo referido a “rompiente” en la playa y meteorología concurrente, negaba ambos extremos

alegados por el asistente mediante la aportación tanto de fotografía de su embarcación sobre la playa en que varó, folio 186 ya meritado, tomada por uno de los menores que desembarcó, como con la transcripción y referencia al informe de la AEMET y circunstancias meteorológicas del Informe General de Emergencia obrantes en las actuaciones.

Dicho lo anterior, y tras formular el exponente su propio relato sobre la asistencia prestada a su embarcación,- con llegada de la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, de la que se arrió una zodiaco con un tripulante quien, posteriormente, lanzó la guía del cabo de remolque que se afirmó a la cornamusa de amarre de estribor en la popa de la “**HAYATI**”, dando la Unidad de Salvamento un primer tiro, si bien infructuoso, por lo que el amarre se trasladó a la cornamusa de babor, maniobra esta que, unida al hecho de que la marea estaba poniendo a flote a la “**HAYATI**”, permitió que en un segundo tiro de la “**SALVAMAR ALBORÁN**” se separase la asistida de la orilla y lograrse flotabilidad, intentándose recoger, si bien sin resultado, el fondeo que tenía a proa por lo que, marcando su posición, se soltó a la mar, iniciándose a continuación, el remolque al Puerto de Chipiona -, impugnaba la conceptualización de salvamento hecha por la representación de **SASEMAR** en los términos del artículo 358.1 de la Ley de Navegación Marítima al no concurrir en la asistencia prestada peligro alguno, elemento esencial de tal calificación, ni por la climatología existente, ni por el lugar de varada con fondo de arena, ni para la embarcación y sus tripulantes, ni para el medio ambiente, y propugnaba la calificación de tal asistencia como **Remolque de Fortuna** del artículo 305 del precitado texto legal cuya remuneración debería contraerse al precio del servicio, reglamentariamente regulado, instando se resolviera conforme a lo expresado o, en su defecto y de no admitirse, se moderase la remuneración pedida por la parte asistente.

#### **Noveno**

Por la aseguradora de la “**HAYATI**” se presentó escrito, de fecha 18 de noviembre de 2015, adhiriéndose a las alegaciones del Sr. M. S., disponiendo el Juez Marítimo, mediante Providencia del pasado 3 de diciembre, celebración de Reunión Conciliatoria para el día 12 de enero del año en curso, acuerdo que trasladó a las partes. **SASEMAR**, mediante su representante y por escrito del siguiente día, excusó su asistencia y se ratificó en lo ya manifestado, cursando el Juzgado Marítimo, el 22 de dicho mes, tal escrito al armador de la asistida y a MAPFRE. El 23 de diciembre pasado, aportando escrituras de poder al efecto, instó su personación en las actuaciones en nombre de MAPFRE y de D. J. M. S. la Procuradora D<sup>a</sup>. A. P. B., bajo la dirección letrada de D. C. L. M., folios 216 a 239, que se admitió por Providencia de 29 del citado mes, folio 239, y con fecha de 12 de enero del año en curso, esta última representación, ratificándose en anteriores escritos de alegaciones, comunicó asimismo su inasistencia, por lo que el Juez Marítimo actuante acordó elevar el Expediente

al Tribunal Marítimo Central, lo que llevó a cabo por escrito de 13 de enero de este año.

## **HECHOS**

### **Primero**

A las 12:46 horas UTC del 6 de agosto de 2015 la embarcación de recreo **"HAYATI"**, patroneada por su propietario D. J. M. S. y a bordo de la que se encontraban otras ocho personas, de ellos cuatro niños, contactó con CCS Huelva por VHF Canal 16 para comunicar encontrarse embarrancada al Este de Matalascañas, en posición 36°51,599'N-006°25,452'W. Tal incidencia, debida al hecho de haberse enredado en sus dos hélices elementos de un arte de pesca extendido en superficie en zona de navegación costera,- actividad frecuente atribuible a furtivos-, había determinado su falta de propulsión. Ante ello se movilizó a la **"SALVAMAR ALBORÁN"**, de lo que se informó a la **"HAYATI"** con indicación de un posible desembarco en la playa, para mayor seguridad, de alguno de sus tripulantes,- lo que hicieron los cuatro menores-, y se contactó con la Guardia Civil para envío de una patrulla. En zona a las 14:00 horas UTC, la **"SALVAMAR ALBORÁN"**, en cuya tobera se enredó también el arte de pesca citado, confirmó el suceso reportando que la **"HAYATI"**, con un fondeo que había garreado hasta la playa, tenía un trasmallo enredado en la hélice y carecía de propulsión, encontrándose embarrancada y con agua bajo su quilla. Tras haber desembarcado en la playa otras dos personas, mediante su embarcación auxiliar patroneada por uno de sus marineros se lanzó la guía del cabo de remolque que se afirmó a la cornamusa de amarre de estribor en la popa de la **"HAYATI"**, realizando la **"SALVAMAR ALBORÁN"** un primer tiro sin resultado, no siendo hasta en un segundo tiro, cuando el amarre se había trasladado a la cornamusa de babor y la marea estaba poniendo a flote a la asistida, cuando se consiguió que la **"HAYATI"** se separase de la orilla y lograrse flotabilidad, intentándose recoger, si bien sin resultado, el ancla que tenía a proa por lo que, marcando su posición, se arrió a la mar. A flote la **"HAYATI"** a las 15:04 horas UTC, la **"SALVAMAR ALBORÁN"** informó, a las 15:46 horas UTC, de haber tenido que liberar su propia tobera de los cabos del trasmallo, procediendo a remolcar a la asistida, a las 15:58 horas UTC y una vez colocado el cabo de remolque por sus bitas de proa, hasta el Puerto de Chipiona, donde atracaron a las 17:13 horas UTC. De Chipiona salió la **"SALVAMAR ALBORÁN"** hacia su base a las 17:45 horas UTC aunque tuvo que parar a las 17:52 horas UTC a 1,5 millas del puerto indicado e informó al Centro de problemas en su velocidad por tener restos de trasmallo en su tobera que trataría de liberar. Retirados algunos trozos de trasmallo de su tobera, a las 18:19 horas UTC, por la **"SALVAMAR ALBORÁN"** se informó de que procedía a su base navegando a unos 12 nudos ya que aquella no había quedado completamente liberada. La **"SALVAMAR ALBORÁN"** atracó en su base en Mazagón a las 20:58 horas UTC.

El servicio prestado tuvo una duración de 8 horas y 8 minutos, con una distancia navegada de 40 millas, y siendo la meteorología concurrente la de viento W de fuerza Beaufort 3 amainando al final del período considerado a fuerza 2 y, en cuanto al estado de la mar, fue de marejadilla y mar combinada W entre 0,2 y 0,5 metros.

### **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, versión del asistido con la prueba gráfica aportada, Informe General de Emergencia abierto por CCS Huelva, e informe de meteorología de la AEMET, documentación y material todo este obrante en el Expediente.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

Los hechos relatados constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con el artículo 31 que encabeza el Capítulo Primero, Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la Disposición Derogatoria Única, letra f), y párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Segundo**

En el caso que ahora nos ocupa la cuestión a dilucidar en primer lugar resulta ser la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, califica el servicio prestado por la indicada Embarcación como **Salvamento** a tenor de la conceptualización que recoge el artículo 358.1 de la Ley 14/2014 calendarada, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, mientras que, por el contrario, la parte asistida y su aseguradora personada entienden resulta de aplicación el artículo 305 de la meritada Ley que regula el **Remolque de Fortuna** y la calificación controvertida necesariamente ha de tener su fundamento en la preceptiva determinación de si han concurrido las circunstancias de peligro corrido por la embarcación asistida, riesgo personal existente y servicios extraordinarios prestados por el asistente.

### **Tercero**

En tal sentido y a tenor de lo actuado ha de rechazarse la calificación de salvamento por no acreditarse la concurrencia de requisitos tales como:

*“situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente”* con que nuestra jurisprudencia ha configurado el salvamento. A tal fin, no debe olvidarse que aun sin especificar el tipo de servicio que desde la **"HAYATI"** se demandó a Salvamento Marítimo, a las 12:46 horas UTC, en cuanto que en el I.G.E, abierto por CCS Huelva consta sólo la referencia constante a “embarrancada” de dicha embarcación de recreo a motor y su carencia de propulsión,- por haberse enredado en sus hélices un trasmallo-, lo cierto es que la misma se hallaba varada en playa en la zona del Coto de Doñana, desembarcando sin dificultad alguna hasta un total de seis de sus tripulantes, y que cuando, a las 14:00 horas UTC, la **“SALVAMAR ALBORÁN”**, una vez llegada a zona y, desafortunadamente, también afectada por el mismo trasmallo que se adhirió a su tobera si bien sin resultado de averías acreditadas, mediante su embarcación auxiliar pasó el cabo de remolque,- quizás con alguna dificultad para la misma por la rompiente aunque tal situación no es aparente en la información gráfica obrante en las actuaciones-, que colocaron los propios tripulantes de la **"HAYATI"**, la maniobra de desvarada, que precisó de dos intentos, no tuvo dificultad alguna y, una vez reflotada la asistida y por su carencia de propulsión, el remolque se llevó a cabo sin mayor dificultad hasta quedar esta atracada en el Puerto de Chipiona.

A mayor abundamiento resulta preciso traer a colación las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sección 9 de su Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 30 de enero de 2002, en su Fundamento de Derecho 5º, y de 5 de febrero del mismo año, en su Fundamento de Derecho 4º que reflejan lo siguiente: ***“encontrándose el yate ya varado en la playa no puede entenderse que su situación fuera de peligro o de riesgo inminente para el referido yate o para su tripulación”***. Por tanto, atendiendo a las circunstancias concurrentes en la asistencia que nos ocupa en las que ni la embarcación asistida ni sus tripulantes corrieron situación de peligro o riesgo alguno y los vientos alcanzaron una intensidad de flojo a flojito con marejadilla y olas de 0,2 a 0,5 metros, la supuesta situación de peligro o de riesgo para el tripulante de la auxiliar de la **“SALVAMAR ALBORÁN”** y para esta misma,- que no sufrió averías comprobadas salvo las molestias derivadas del enganche del trasmallo-, y su restante tripulación, no supone la realización de unos trabajos que puedan considerarse excepcionales ni aun superiores a los ordinarios por parte del asistente. Tampoco, y por último, se ha concretado la existencia de peligro medioambiental alguno para la zona de ocurrencia de este suceso.

#### **Cuarto**

Por tanto, la asistencia marítima que nos ocupa prestada a la embarcación “**HAYATI**”, que se encontraba varada y sin opción alguna de, por sí misma, salir de tal apuro, y que fue llevada a cabo por la “**SALVAMAR ALBORÁN**”, facilitando saliera de tal situación sin daño alguno para, una vez en franquía y dada su falta de propulsión, ser llevada mediante simple tránsito hacia lugar seguro, debe calificarse y remunerarse como **Remolque de Fortuna**, a tenor del artículo 305 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

No obstante, siendo así que la parte asistida, con la que conviene este Tribunal Marítimo en cuanto a la conceptualización del servicio prestado, menciona como precio del mismo el reglamentariamente regulado,- quizás en referencia a la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima-, y toda vez que el remolque que nos ocupa ni es de transporte ni de maniobra sino el que la doctrina, (Profesores Arroyo Martínez, Pulido Begines et alia), había venido llamando “extraordinario”, y que el vigente artículo 305 de la LNM configura como “*remolque en situación extraordinaria*”, no se está en el caso de considerar este servicio como sujeto a las tarifas que corresponde percibir a **SASEMAR** como contraprestación por la realización de los servicios que constituyen el objeto social de la Entidad, de conformidad con lo previsto por el artículo 268 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, lo que, a su vez, determinaría la falta de competencia de este Tribunal Marítimo Central para conocer y resolver este Expediente.

#### **Quinto**

Dicho lo anterior, en orden a la fijación de cuantía justa que retribuya el servicio prestado, siendo así que por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima se establece que “el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado”, y que la Disposición Adicional Segunda en relación con el párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la misma atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio de remolque, con una meteorología favorable, una duración de 8 horas y 8 minutos, y una navegación de 40 millas, a los fines de determinación del importe de la remuneración y estimando como valor de la embarcación de recreo a motor asistida el fijado en su Certificado de Valoración, por importe total de **CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL SETENTA Y DOS EUROS (154.072,00-€)**, por la Inspección

Marítima de la Capitanía Marítima de Cartagena, documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente conforme a la previsión del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, y, por tanto, peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Tribunal Marítimo Central reconoce y que avala nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, que se estima suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto,- características, año de construcción, casco y sistema de propulsión-, se señala como precio justo, la cantidad de **SIETE MIL SETECIENTOS TRES EUROS CON SESENTA CÉNTIMOS (7.703,60-€)**. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **QUINIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON NOVENTA Y UN CÉNTIMOS (562,91-€)**, de lo que resulta una remuneración total de **OCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS (8.266,51-€)**.

#### **Sexto**

Al tratarse la “**SALVAMAR ALBORÁN**” de embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

## **RESUELVE**

**Que debe declarar y declara como constitutivo de un remolque de fortuna** el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “**SALVAMAR ALBORÁN**” a la embarcación de recreo a motor de bandera española, denominada “**HAYATI**”, y fija como remuneración por el servicio prestado la cantidad total de **OCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS (8.266,51-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas y desglosadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. J. M. S.**, como armador/propietario de la embarcación “**HAYATI**” a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la O.M. 1601/77 de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la Ley 60/1962, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.