

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/16

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

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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **18/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominada "**WHY NOT III**", con matrícula 6ª AL-2-1-14, de la Provincia Marítima de Algeciras, de 23,95 (L) metros de eslora y 108,98 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR POLARIS**", hecho ocurrido el 18 de junio de 2015 en aguas de la Comunidad Valenciana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente nº **18/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 9 de julio de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR POLARIS**" en el que narra el servicio prestado el día 18 de junio anterior a la embarcación de recreo, de bandera española, "**WHY NOT III**". En el mismo se indicaba haber sido alertada dicha Unidad de Salvamento, a las 16:41 horas UTC, por el CCS Valencia para dirigirse hacia la entrada del canal principal Er., en Marina Deportiva Alicante donde un velero

había encallado no pudiendo navegar los barcos, saliendo la Unidad de Salvamento de su base en Alicante a las 16:59 horas UTC con la maniobra de enganche y remolque preparada. Al costado del velero y firme el enganche a las 17:15 horas se empezó el tiro, con dificultades para maniobrar, hasta que, a las 17:30 horas UTC, comenzó a flotar si bien se le mantuvo enganchado por seguridad hasta el muelle de espera donde, largado el enganche, atracó con sus medios aunque, por seguridad, se permaneció a su costado. Tomados los datos la “**SALVAMAR POLARIS**”, a las 18:10 horas UTC regresó a su base donde atracó a las 18:15 horas UTC.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 1 hora y 16 minutos, siendo la distancia navegada de 1 milla, referenciándose en el Parte de Asistencia el pertinente extremo respecto al armador de la embarcación asistida, “MARINA MERIDIONAL S.A.”, su Capitán D. C. B. C., seguro con MUTUAPESCA bajo póliza 000000, no constando referencia a meteorología.

Segundo

Dado que en su escrito el promotor de las actuaciones había interesado se acordase la medida cautelar de “**prohibición de venta**” de la embarcación con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 5 de agosto de 2015. A su vez por el Juzgado Marítimo se ofició lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación al armador de la embarcación asistida de la apertura de actuaciones y requerimiento de particulares procedentes para su integración; la solicitud a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; el requerimiento al CCS Valencia de transcripción de la petición de auxilio efectuada por la asistida y de las comunicaciones de dicho Centro con la “**SALVAMAR POLARIS**”; la dación de cuenta de incoación de este Expediente a la entidad MUTUAPESCA en cuanto aseguradora de la asistida a efectos de su personación; la solicitud a la Capitanía Marítima de Alicante de informe-valoración de la “**WHY NOT III**”; y la pertinente publicación de edictos.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 35 y 36 la transcripción de las comunicaciones registradas con ocasión de esta asistencia por CCS Valencia; a los folios 39 a 41 la Copia Certificada Actualizada de asiento del Registro Marítimo Español con la anotación de la medida cautelar adoptada; a los folios 42 y 43 el informe de meteorología; y a los folios 69 a 72 la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante con dos fotografías, documentos de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho anterior, el informe de la AEMET refleja que entre las 16 y las 18 horas del día 18 de junio de 2015 y en la posición señalada el cielo estuvo despejado, soplando viento del Este y Sureste (100° a 120°) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y alguna recha ocasional con fuerza 4 (11 a 16 nudos); a su vez el oleaje debió ser entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,4 a 0,7 metros.

A su vez, en el informe comprensivo de las comunicaciones del CCS Valencia consta, en horas UTC: que, tras recibirse llamada de CNCS (Centro Nacional), a las 16:40 horas del día de autos, informando de una llamada por línea 900 de la goleta **“WHY NOT III”** que había encallado en la bocana de la Marina de Alicante, se movilizó a las 16:41 horas a la **“SALVAMAR POLARIS”**, al tiempo que, a la misma hora, se contactó con la goleta que, tras dar sus especificaciones, confirmó su encalladura y solicitó ayuda para salir; que de estas novedades el CCS Valencia informó al Capitán Marítimo quien dispuso se le dijera al patrón de la goleta pasase en la mañana siguiente por Capitanía Marítima para informar de los detalles de la encalladura; que la **“SALVAMAR POLARIS”** salió de su base a las 16:59 horas y, firme el remolque a las 17:15 horas, atracó en Marina de Alicante a las 17:35 horas donde dejó a la goleta, atracando posteriormente en su base a las 18:15 horas.

Por otra parte, y en lo que respecta al asiento registral de la **“WHY NOT III”** consta, además de la anotación de la medida cautelar adoptada por el Juzgado Marítimo, ser su casco de madera y tener dos motores instalados, ser propiedad de MARINA MERIDIONAL S.A. que la adquirió por compra efectuada en diciembre de 2013 por valor de **TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00-€)** y haber aportado DUA de importación, siendo abanderada en marzo de 2014 y siéndole expedida Licencia de Navegación con tripulación profesional.

Por último y en cuanto a valor de la **“WHY NOT III”**, el Certificado de Valoración de la misma,- tras ser visitada en el atraque nº N-12 del Puerto Deportivo “Marina Alicante” y con aportación de dos fotografías de tal goleta-, la cifraba en un valor actual de **TRESCIENTOS TREINTA Y DOS MIL EUROS (332.000,00-€)**.

Cuarto

Respecto a la información requerida a la mercantil MARINA MERIDIONAL S.A., por correo de 18 de septiembre de 2015 y desde el despacho profesional A. G. P., se remite escrito de la Letrada Sra. A. A. quien insta su personación en nombre de tal entidad y, atendiendo a los extremos solicitados por el Juzgado Marítimo, señala el valor de la **“WHY NOT III”** sobre

el Documento Único Administrativo (DUA) en **TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00-€)**, aporta la póliza de seguro con la compañía MUTUAPESCA S.A., indica la ubicación de la goleta y acompaña reportaje fotográfico, señalando, asimismo, tanto tener pendiente de aportación el relato de la parte asistida como anticipar el servicio que se le prestó como remolque portuario comprendido en el ámbito tarifario de servicios prestables por **SASEMAR**, folios 52 a 62. Por el Juez Marítimo se admitió la personación instada, que se acreditaría mediante remisión, en 7 de octubre de 2015, de Poder de representación otorgado por la indicada entidad a diversos Letrados del citado despacho profesional, folios 73 a 77. Posteriormente, por el mismo medio y con fecha 24 del siguiente mes, se remitió escrito con el relato de la parte asistida sobre lo sucedido; descripción del servicio prestado por **SASEMAR** con señalamiento del tiempo de desempeño y sin concurrir circunstancias de riesgo o peligro; valor de la goleta,- haciendo suyo el dado en peritaje oficial-; y calificación de tal servicio como **remolque ordinario dentro de las aguas portuarias**, folios 90 a 94; a tal escrito, y como Documento 1, folio 95, se acompañaba un reporte del Capitán de la "**WHY NOT III**", Sr. B. C., folio 95, en el que, respondiendo a lo interesado por el Juzgado Marítimo, se reflejaban, entre otros extremos, la meteorología existente, la inexistencia de situación de riesgo, los intentos infructuosos de otras embarcaciones para desvarar la goleta, la no causación de avería confirmada por un buzo enviado al efecto antes de la llegada de la "**SALVAMAR POLARIS**", y ser remolque el servicio prestado por ésta.

Quinto

Sobre lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 78 a 84 figura escrito, con documentación y fotografía, del Letrado de **SASEMAR** que, identificando a la embarcación asistida y señalando alguna de sus características, manifestaba no poder dar estimación del valor de lo salvado aunque reclamaba una remuneración no inferior al 5% del valor que resultase, a la que debería añadirse el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 1 hora y 16 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **OCHENTA Y SIETE EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (87,66-€)**, calificando la misma como **remolque extraordinario** por encontrarse la goleta encallada en la entrada del canal de la Marina Deportiva de Alicante y dificultar ello la navegación de otros buques.

Sexto

Con fecha 2 de diciembre de 2015 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 97 a 99, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la adopción y anotación de la medida cautelar solicitada por **SASEMAR**; el

informe de meteorología; la personación de la representación letrada de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la personación conferida a Letrados por la parte asistida y su respuesta con los escritos y documental aportada y ya señalada; al armador de la embarcación asistida; la comunicación, sin resultado alguno, a la entidad aseguradora de dicha embarcación; el informe con transcripción de comunicaciones facilitado por CCS Valencia; y la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante. A su vez, como fundamentos de derecho, dio por terminado el período de instrucción de oficio, y acordó aprobar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes interesadas a las que concedía plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó en la misma fecha.

Séptimo

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 21 de diciembre, folios 132 a 137, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la **“SALVAMAR POLARIS”** a la embarcación **“WHY NOT III”**, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como el hecho de que su encalladura tenía influencia en la navegación del resto de buques, el auxilio intentado dar a la misma por otras embarcaciones para salir de su varada aunque sin resultado, la solicitud de ayuda hecha a CCS Valencia por el Capitán de la goleta, la dificultad de la operación llevada a cabo por la escasez de espacio para maniobrar, y la ausencia absoluta de daños en la asistida, calificaba el servicio prestado como **Remolque Extraordinario** y, a los fines de su remuneración, con invocación del artículo 305 de la vigente Ley de Navegación Marítima, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un precio no inferior **DIECISÉIS MIL SEISCIENTOS EUROS (16.600,00-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **OCHENTA Y SIETE EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (87,66-€)**, resultando un total reclamado de **DIECISEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (16.687,66-€)**.

Octavo

Respecto a la representación letrada de la asistida, con fecha 18 de diciembre de 2015 y por correo electrónico, se anticipó su escrito de alegaciones y proposición de pruebas, folios 111 a 131,- los originales figuran a los folios 138 a 158-, si bien, y por no obrar la prueba documental y pericial, el Juez Marítimo hubo de reclamarla, folio 139, recibiendo esta, que se une por Diligencia de Constancia del 29 del mismo mes, y que corre unida a los folios

162 a 193, sobre la que el Juzgado Marítimo proveyó su admisión y unión al Expediente con notificación de lo acordado a las partes personadas, folio 194.

En el meritado escrito se parte de la consideración de no haber existido remolque de la **"WHY NOT III"** por parte de la **"SALVAMAR POLARIS"** que ejecutó una *operación de tiro* siguiendo las instrucciones del patrón (sic) de la primera durante 15 minutos tras lo que, liberada la asistida, procedió esta a amarrar por sus propios medios sin haber sufrido daño alguno. Así, y tras reflejar la navegación de la goleta a velocidad de 1 nudo, con su Capitán y tres tripulantes y con una meteorología absolutamente favorable, por el canal del muelle 2, una vez desatracada del amarre nº 2 del pantalán N,- que le había sido asignado por Marina Alicante-, la misma encalló en una laja de roca existente entre dicho canal y los pantalanes O y Q que limitaba su calado, obstáculo no señalizado en modo alguno y sin indicación en cartas de navegación, y ello a pesar de no llevar ni pasajeros ni pertrechos y estar sus depósitos de combustible y agua al 50% de su capacidad, lo que le hacía distar del calado máximo supuestamente existente. Tras esto, y solicitada asistencia a Salvamento Marítimo para salir de la varada, el servicio que se prestó fue una maniobra de tiro sin concurrencia de circunstancia extraordinaria alguna siendo el posterior acompañamiento de la **"SALVAMAR POLARIS"** a la **"WHY NOT III"** hasta su amarre una simple precaución toda vez que esta no tenía limitación alguna de máquina ni había sufrido daños. En apoyo de la exposición fáctica señalada se incorporaba reportaje fotográfico y se traían a colación particulares de la documentación ya obrante y, especialmente, de la pericial de parte aportada y realizada por el Sr. B. G. de BRUMED MARINE SURVEYORS.

Por lo que respecta a la argumentación jurídica de la pretensión deducida, tras negar, incluso, la existencia de remolque por no haber habido ni arrastre ni desplazamiento,- para lo que se invoca definición doctrinal de un contrato tal-, y a los fines de impugnar la posición mantenida por la parte asistente de "remolque extraordinario", niega el carácter "extraordinario" del servicio prestado con reflejo puntual de conocida jurisprudencia del Tribunal Supremo. A su vez,- y de nuevo con cita doctrinal y jurisprudencial sobre la exclusión de la adjetivación de extraordinaria a operaciones de remolque dentro de aguas portuarias-, considerando que la actividad de la **"SALVAMAR POLARIS"** fue *un mero remolque portuario*,- simple remolque ordinario portuario reseña el peritaje de parte ya referenciado-, en cuanto a que se limitó a tirar de la **"WHY NOT III"** para liberar su quilla,- ayuda para su movimiento, recogida en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y operación náutica esta de remolque portuario que también previenen las Prescripciones Particulares de tal servicio en el Puerto de Alicante-, en cuanto a su remuneración y tras disertar sobre diverso articulado de la Orden FOM/1634/2013, reguladora de las tarifas de **SASEMAR**, considera aplicable, concretamente, su artículo 7 que recoge la tarifación establecida por la Administración Portuaria al realizarse la

prestación del servicio en un puerto y, a su tenor, en base a las tarifas de la Autoridad Portuaria de Alicante, la compensación (sic) debida a la Sociedad de Salvamento por los servicios prestados ascendería a **TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (388,40-€)** sin imputación de otros gastos, costes o indemnizaciones.

Noveno

Dispuesta Reunión Conciliatoria para el pasado 20 de enero, y comunicada a las partes, la representación letrada de **SASEMAR** se excusó ratificándose en lo ya alegado, por lo que el Juez Marítimo, por Providencia de 4 del mismo mes, folio 202, notificada a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del día 18 del dicho mes.

HECHOS

Primero

El día 18 de junio de 2015, sobre sus 16:00 horas UTC, la embarcación de recreo, goleta, de bandera española, "**WHY NOT III**", de 23,95 (L) metros de eslora y 6,85 metros de manga, armada y propiedad de la empresa MARINA MERIDIONAL S.A. que, para emprender navegación programada y sólo con sus cuatro tripulantes, sin pasajeros ni pertrechos especiales y sus depósitos de combustible y agua al 50% de su capacidad, había desatracado del amarre N2,- que le había sido asignado-, de la entidad Marina Deportiva de Alicante, concesionaria de tal instalación sita en la dársena interior del Puerto de Alicante, durante su tránsito hacia la bocana del puerto por el canal, de 34 metros de anchura, delimitado por el muelle nº 2 y los pantalanes O y Q tocó fondo con su quilla a la altura del último de ellos quedando encallada sobre una laja/roca no señalizada. Ante esto, y dado la carencia de resultado en la intervención de otras embarcaciones que intentaron zafarla de la varada, su Capitán, llamó por línea 900,- habilitada para las emergencias-, al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento que, a las 16:40 horas UTC, dio noticia de la incidencia a CCS Valencia que, a las 16:41 horas, movilizó a la "**SALVAMAR POLARIS**" y contactó con la "**WHY NOT III**" que solicitó ayuda para salir tras confirmar su encallamiento. La "**SALVAMAR POLARIS**", que salió de su base en Alicante a las 16:59 horas UTC con la maniobra de enganche y remolque preparada, llegó al costado del velero y pasó su estacha de pata de gallo que se encapilló a la goleta quedando firme el enganche a las 17:15 horas, momento en el que, en comunicación su Patrón con el Capitán de la "**WHY NOT III**", se empezó a efectuar el tiro maniobrando de popa con máquina atrás la "**SALVAMAR POLARIS**" hasta que, a las 17:30 horas UTC, la goleta comenzó a flotar por terminar de pasar la laja/roca quedando zafada de su varada. La "**WHY NOT III**" se mantuvo enganchada por seguridad y

remolcada por la “**SALVAMAR POLARIS**” hasta el muelle de espera de la Marina Deportiva de Alicante donde, largado el enganche, atracó con sus medios si bien la Unidad de Salvamento permaneció a su costado por seguridad mientras la goleta era inspeccionada sin detectarse ningún daño. Una vez tomados los datos la “**SALVAMAR POLARIS**” regresó a su base donde atracó a las 18:15 horas UTC, mientras que la “**WHY NOT III**” largaba amarras para seguir su navegación.

El servicio prestado tuvo una duración de 1 hora y 16 minutos, con una distancia navegada de 1 milla, y siendo la meteorología concurrente cielo despejado, con viento soplando del Este y Sureste (100° a 120°) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y alguna racha ocasional con fuerza 4 (11 a 16 nudos); a su vez el oleaje debió ser entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,4 a 0,7 metros.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la “**SALVAMAR POLARIS**”, reporte del Capitán de la “**WHY NOT III**”, transcripción de comunicaciones facilitada por CCS Valencia, informe de meteorología de la AEMET, prueba gráfica incorporada e informe pericial aportado por la asistida, documentación y material todo este obrante en el Expediente.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

La cuestión primordial a dilucidar en las actuaciones sometidas a nuestro conocimiento es conceptualizar el servicio prestado por la “**SALVAMAR POLARIS**” a la “**WHY NOT III**” dada la calificación contradictoria de las partes personadas, en cuanto que la representación letrada de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima postula la de **Remolque Extraordinario** del artículo 305 de la 14/2014, de 25 de julio, Navegación Marítima y como tal remunerable conforme a su previsión, mientras que la representación letrada de MARINA MERIDIONAL S.A. sostiene la de **Remolque Portuario** remunerable conforme a las tarifas por servicios prestados por **SASEMAR**, establecidas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, si bien sujeta, por estimarse desempeñado en puerto, a la previsión de las normas y tarifas establecidas por, en el caso que nos ocupa, la Autoridad Portuaria de Alicante, y calificación esta última que, atendiendo a su argumentación y aunque no se propugna falta de competencia de este Tribunal Marítimo Central para resolver, nos debería llevar, en su caso e inexcusablemente, a declarar la incompetencia de este Órgano de la Armada al que, inicialmente, le hubiera correspondido 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

Dicho lo anterior, y para valorar las argumentaciones presentadas por las partes, debemos hacer una pequeña digresión en la que han de considerarse varios extremos siendo el primero el de la llamada en la propia dársena interior del Puerto de Alicante y por la línea 900,- concretamente al teléfono gratuito de **Emergencias Marítimas 900 202 202 de SASEMAR**-, efectuada por el Capitán de la "**WHY NOT III**" al CNCS (Centro Nacional de Coordinación de Salvamento) tras haber encallado, después de desatracar del amarre N2 de la entidad concesionaria Marina Deportiva de Alicante y en su tránsito hacia la bocana del puerto por el canal, de una anchura de 34 metros, delimitado por el muelle nº 2 y el pantalán Q, al tocar fondo con su quilla en una desconocida,- y por tanto no señalizada-, laja/roca que, según refleja el informe pericial de la entidad BRUMED MARINE SURVEYORS aportado por la asistida y dado el calado de 2,50 metros que tenía la goleta en el momento de la incidencia, debía sobresalir del fondo hasta alcanzar tal calado. Sobre este particular podemos decir que el medio utilizado para avisar del suceso acaecido se estima excesivamente perentorio, y ello porque la llamada directa del Capitán de la goleta dio lugar a la puesta en acción inmediata,- un minuto transcurrió entre la llamada del CNCS al CCS Valencia y la movilización por este Centro de la "**SALVAMAR POLARIS**"-, de tal medio operativo para una actividad que, en modo alguno, debía haberse estimado de *emergencia*,- conforme recoge el Antecedente de Hecho Cuarto "in fine"-, lo que, a la postre ha permitido al representante de **SASEMAR** conceptuar la situación como "*incidencia en la navegación del resto de buques*" en base a lo reflejado, exclusivamente porque no hay ninguna otra referencia a tal circunstancia en la restante documentación obrante en el Expediente, en el Parte de Asistencia de su Patrón,- párrafo primero del Antecedente de Hecho Primero-, tal cual se hubiera dado ante un supuesto de los recogidos como funciones de la Administración Marítima Periférica en el artículo 266.4, g) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, bien de navegación o de seguridad marítima. Lo lógico, y una vez comprobada la carencia de situación de riesgo, hubiera sido comunicar la cuestión a la Capitanía Marítima de Alicante y dejar a su criterio el modo y manera de prestar ayuda, ayuda que para afrontar el suceso pudiera darse el caso,- atendiendo al objeto social de **SASEMAR** y en el ámbito de la Administración Marítima, recogido en el artículo 268 del mismo texto legal-, de que tal Administración Marítima Periférica la encomendara a la propia Entidad Pública Empresarial indicada. En resumidas

cuentas y ante la incidencia sufrida que, en atención a lo actuado, se considera intrascendente, contrasta la utilización de un número telefónico de emergencia para informar de tal incidencia en vez de someter la solución al encallamiento a la Capitanía Marítima de Alicante y ello sin perjuicio de que, en su caso, pudiera haberse solicitado, desde un principio y directamente, la prestación necesaria al servicio de remolque portuario en el Puerto de Alicante para hacer uso del “material flotante” que aparece reseñado en la página web de la Autoridad Portuaria de Alicante en la que se refleja como concesionaria de dicho servicio a la entidad “REMOLCADORES DE CARTAGENA S.A.” del Grupo BOLUDA, CORPORACIÓN MARÍTIMA, siendo los remolcadores de puerto allí destacados los “Boluda Mari” y “J. Torres”.

Tercero

El segundo extremo a considerar es la invocación que el representante de MARINA MERIDIONAL S.A. realiza del artículo 82.1 del texto *original* de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, toda vez que la Ley 33/2010, de 5 de agosto, la modificó y su artículo 2º dio nueva redacción al Título Tercero de la ley modificada,- salvo que se pretenda hacer una diferenciación semántica entre “*ayuda a los movimientos de un buque*” (texto del 2003) y “*ayuda a la maniobra de un buque*” (texto de 2010)-, aunque, de todos modos, una u otra referencia es irrelevante en tanto en cuanto la ley del 2003, modificada por la de 2010, fueron expresamente derogadas una y otra por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Otro aparente motivo para el señalamiento como referente de un texto derogado pudiera ser acomodar el dictado inicial a la definición de remolque portuario que recogen las Prescripciones Particulares del Servicio Portuario Básico de Remolque en el Puerto de Alicante de junio de 2010 y, por tanto, anteriores al texto actual del meritado Real Decreto Legislativo de 2011, publicadas por su Autoridad Portuaria, que invoca, efectivamente, tal artículo 82.1 de la Ley del 2003 hoy derogada, en cuanto se postula calificar el servicio prestado a la “**WHY NOT III**” por la “**SALVAMAR POLARIS**”, como va dicho, de Remolque Portuario pero, de todos modos, se nos escapa la cita de normativa derogada si el artículo 127. 1 del LPEMM contiene la expresa definición del servicio de remolque portuario como uno de los servicios técnico-náuticos previstos en su artículo 108.2.

Cuarto

Un cuarto extremo a considerar, por sí mismo significativo, es el de argumentar, inicialmente, la inexistencia de remolque,- último párrafo del Antecedente de Hecho Octavo-, por no haber habido ni arrastre ni desplazamiento,- para lo que se ilustra a este Tribunal Marítimo Central con la definición que del contrato de remolque facilita el Profesor P. B.-, para, posteriormente y a los fines argumentativos de impugnar la posición mantenida por la parte asistente de “remolque extraordinario”, admitir la ayuda prestada por la “**SALVAMAR POLARIS**” a la “**WHY NOT III**” como tal remolque pero negando cualquier carácter “extraordinario” al servicio llevado a cabo.

Quinto

Expuestas tales preliminares consideraciones, y siendo lo cierto que el servicio prestado el día de autos por la Embarcación de **SASEMAR** se desempeñó en las aguas portuarias ya señaladas, hora es de valorar si asistencia tal merece alguna de las concepciones en conflicto.

En tal sentido resulta procedente, dada la reseña que la parte asistida hace de copiosa jurisprudencia para propugnar su calificación de remolque ordinario,- su postulación, además, de portuario, será objeto de posterior reflexión-, realizar una somera e inicial digresión sobre la distinción entre salvamento,- aun cuando de antemano rechazamos tal concepto que ninguna de las partes postula y que, sólo a efectos ilustrativos, se va incorporar-, y remolque. A tales fines una constante jurisprudencia, por todas las STS de 30 de octubre de 1996 y de 15 de febrero de 1988, ha señalado que *“La línea divisoria entre salvamento y remolque se encuentra en la existencia o inexistencia de peligro, aun cuando el salvamento implique el remolque como actividad de arrastre o tracción”*, siendo las notas distintivas del salvamento *“a) la situación de peligro real, inminente y grave del buque a salvar, bien por el estado de la mar, bien por las circunstancias del barco, peligro que ha de ser de tal entidad que haga temer, en una previsión racional de los acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación, y b) la prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios, con riesgo para la tripulación o el buque que excedan de lo normalmente exigible al remolcador”*. Por otra parte, la indicada STS de 15 de febrero de 1988 y otra anterior de 27 de marzo de 1985 habían señalado una línea jurisprudencial respecto a que *“la asistencia en un puerto puede ser calificada de salvamento o auxilio si concurre riesgo o peligro y no es compatible con la seguridad y abrigo que ofrecen las instalaciones portuarias”*. Con previsiones tales y siendo así que ninguno de los marcadores citados que la jurisprudencia configura para, distinguiendo ambas figuras, apreciar un salvamento, hemos de ceñirnos de modo exclusivo a distinguir si en la asistencia objeto de estas actuaciones se acreditan extremos para conceptuarla, en el concreto parámetro del remolque, como *extraordinario u ordinario*.

En tal sentido hay que traer a colación la figura del “*remolque en la mar*” que estableció el artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas,- que por su inclusión en el Capítulo Segundo del Título Primero de la LAS, está expresamente derogado por mor de la letra f) de la Disposición Derogatoria de la vigente Ley de Navegación Marítima sin darse, por la fecha de ocurrencia de la incidencia de que tratamos, la salvedad recogida en el párrafo segundo de su Disposición Transitoria 1ª-, que establecía lo siguiente: *“Fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento, el remolque prestado a un buque que lo pida hallándose en la mar dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúa el remolque y el abono de un precio justo por el servicio prestado”*.

El precepto en cuestión, que incorporaba una creación jurisprudencial francesa del doctrinalmente llamado “remolque extraordinario”, permitía al remolcador una retribución superior a la de un simple remolque en los supuestos en que se hubieran prestado servicios excepcionales pero, no dándose la existencia de peligro, era inasumible la calificación de salvamento, ha sido sustituido, *mutatis mutandis*, por el artículo 305 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, que regula el “Remolque de Fortuna” estableciendo que: *“cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esta remuneración 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. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación”*. Esta es la previsión actual del “remolque extraordinario” cuya aplicación postula la parte asistente y rechaza la asistida, y en el que destaca, por su indefinición, la referencia a “remolque en situación extraordinaria” salvo que se entendiera como tal, dado su inmediato precedente legislativo, el simple hecho de **encontrarse en la mar**,- sin duda, como en reiteradas resoluciones de este Órgano de la Armada se ha recogido, con alguna problemática, pero en ningún modo constitutiva de peligro, de la que no podía salir por sí misma la embarcación que solicitaba el remolque-, si bien tal mención a la ubicación de la solicitante de remolque no ha quedado expresamente reflejada en el nuevo texto.

En base a lo actuado, y aunque se diera ciertamente una situación de anormalidad por el encallamiento en que quedó la embarcación **"WHY NOT III"** al pasar sobre la laja/roca no conocida y no señalizada, por no *“encontrarse en la mar”*,- término que se acoge, a fines interpretativos y al amparo del artículo 3.1 del Código Civil, del derogado artículo 15 de la LAS como antecedente legislativo del vigente artículo 305 de la LNM-, no resulta de apreciar en el remolque de que tratamos la situación extraordinaria que ampararía la

pretensión de la parte asistente y ello es así porque, como va dicho, el servicio prestado lo fue en la dársena interior del Puerto de Alicante y, por consiguiente, aguas interiores marítimas españolas conforme al artículo 8.1 Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, ya meritado.

Sexto

Establecido lo anterior, siendo inexistente una hipotética figura de salvamento en los términos recogidos en 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,- figura traída a colación a los exclusivos fines ilustrativos señalados en el Fundamento de Derecho Quinto-, y siendo, a su vez, inexistente, un Remolque de Fortuna del artículo 305 de la meritada Ley por no concurrir en el supuesto examinado la situación extraordinaria que demanda su conceptualización legal, y habida cuenta que el servicio llevado a cabo por la “**SALVAMAR POLARIS**” a favor de la “**WHY NOT III**”, fue efectuado dentro de aguas portuarias, concretamente en la dársena interior de su Zona I establecida por la Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio, que aprobó el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Alicante, resulta preciso tener que conceptualizar la prestación que a nuestro conocimiento se somete como “**Remolque ordinario llevado a cabo en aguas portuarias**” que fue solicitada a **SASEMAR** como emergencia para solventar la incidencia necesitada de ayuda que había acaecido a la goleta, siendo cuestión ajena a la competencia de este Tribunal Marítimo Central el conocer y resolver sobre remolque de tal naturaleza.

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 que no es competente el Tribunal Marítimo Central para el conocimiento de los hechos a que se contrae el presente Expediente, y en consecuencia para fijar la remuneración que reclama la representación letrada de **SASEMAR**, quien podrá deducir su pretensión ante los Órganos Judiciales competentes.

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.