

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00009/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.

D. F. Javier Franco Suanzes

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**

En Madrid a los veinticuatro días del mes de abril del año dos mil diecisiete.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **12/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de transporte, subtipo Pasaje de Crucero, de bandera española, denominada "**G PAX**", matrícula 2ª GIR-2-4-14, de la Provincia Marítima de Palamós, de 9,49 (L) metros de eslora, 3,50 metros de manga y T.R.B. 10.20, armada y propiedad de la entidad "**NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.**", y asegurada por la entidad GENERALI ESPAÑA, S.A., de Seguros y Reaseguros, por la embarcación de recreo y deportivas, subtipo Excursiones, también de bandera española, denominada "**MOGAN TOUR**",- *su anterior nombre fue el de "TAURO CRUISES"*-, matrícula 6ª GC-

1-22-00, de la Provincia Marítima de las Palmas, de 11,08 metros de eslora, 4,00 metros de manga y T.R.B. 19,73, armada y propiedad de la entidad "**TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL**", hecho ocurrido el día 22 de agosto de 2015 en aguas de la Comunidad Canaria, a la altura de Tasártico, zona sur de la Isla de Gran Canaria.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

El 28 de abril de 2016 tuvo entrada en el Juzgado Marítimo Permanente núm. 7 de Las Palmas escrito, de fecha 26 anterior, que suscribía la Letrada Sra. D. T.

quien, actuando en nombre y representación, según escritura de poder para pleitos obrante a los folios 5 a 9,- *inicialmente presentada como copia simple y posteriormente cotejada por la Secretaría del Juzgado Marítimo, según lo que posteriormente se dirá*-, de la mercantil **“TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL”**, y por el que venía a dar cuenta del auxilio marítimo prestado, el 22 de agosto de 2015, por la embarcación de su representado nombrada **“TAURO CRUISES”**,- ahora **“MOGAN TOUR”**-, a la embarcación de pasaje **“G PAX”**, e instaba tenerla por personada en nombre de dicha mercantil y de la tripulación de la embarcación auxiliadora en el Expediente de Asistencia Marítima que se incoara. A su escrito acompañaba en copia simple documentación, debidamente identificada, comprensiva de lo siguiente: los poderes de su representación; el oficio de la Jefatura del CCS Las Palmas dirigido al titular de la Capitanía Marítima de dicha localidad que adjuntaba copia del Informe General de Emergencia abierto con ocasión del suceso; el Parte de Asistencia formulado el 23 de agosto de 2015 por el patrón de la embarcación asistente, Sr. G. P.,- al que se unían copias de su titulación náutica, del asiento registral de la embarcación asistente, y del ya citado IGE del Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas;- de las características de una embarcación Quer 35, del mismo astillero que la asistida,- *ésta es una Quer 40*-, con sus valores; de la devolución de los importes a los pasajeros de la embarcación asistente hecha el día de la incidencia por el mencionado Sr. G. P., y, por último, de factura de la entidad MARINE NACHO SPORT, de fecha 21 de agosto de 2015 (sic), por las reparaciones llevadas a cabo en la asistente a causa de daños sufridos durante su auxilio.

En el meritado escrito, la Letrada Sra. D. T., en el relato secuencial de la intervención realizada por la embarcación de su representada,- y siguiendo casi al pie de la letra lo versionado por el Sr. G. P.,- decía: 1º.- Que el día 22 de agosto de 2015 la **“TAURO CRUISES”**, en su viaje de vuelta a su puerto base (Puerto Rico), con 12 pasajeros a bordo y su tripulación, a la altura de Tasártico observó que la embarcación **“G PAX”** se encontraba a la deriva y a menos de 200 metros de la costa,- *la posición inicial de la misma era, según el parte del patrón de la embarcación asistente, la de 27°50,3’N-15°47,5’W*-, soplando viento de fuerza NW, y existiendo por tanto un grave y cierto peligro de colisión con la costa. El patrón de la **“TAURO CRUISES”**, tras intentar contactar por radio con la **“G PAX”** y no conseguirlo por estar inoperativa, se aproximó a la misma al percatarse que su pasaje, 32 personas aproximadamente, y sus dos tripulantes tenían sus brazos en alto en señal de socorro, emitiendo alarma PAN PAN siguiendo el debido protocolo de emergencia. Una vez junto a la **“G PAX”**, su patrón Sr. M.,- *del que reseña extremos ajenos a los efectos que nos ocupan*-, manifestó al patrón de la **“TAURO CRUISES”** que tenía a bordo 32 pasajeros, que su radio no estaba operativa, que sufría fallo del motor de estribor y servo timón, encontrándose sin mando alguno a menos de 200 metros de la costa, y que por ello interesaba la asistencia de la **“TAURO**

CRUISES” para evitar su inminente embarrancamiento. Ante ello, la embarcación de su representada alejó a la **“G PAX”** de la costa mediante la conexión de un cabo de calibre reducido que entregó la auxiliada y que se amarró en las cornamusas de ambas bandas de la auxiliadora a fin de ejercer una tracción equitativa, librándola con ello del embarrancamiento a que venía avocada y del sufrimiento de daños por sus pasajeros. Tras esto se inició el remolque de la asistida hasta el punto de encuentro con una embarcación de Salvamento Marítimo cuya intervención había solicitado la asistente, durando el remolque 1 hora y 30 minutos y navegando desde la Playa de Tasártico hasta aguas cercanas al Puerto de Magón, destacándose que la **“TAURO CRUISES”** no sólo evitó el inminente embarrancamiento de la asistida sino que, además, tuvo que remolcarla, actividad para la que no está habilitada, poniendo en riesgo a la propia asistente y a su pasaje.

Tras dar la versión reseñada, en cuanto a calificación de la asistencia la Letrada Sra. D. T. propugnaba la de **salvamento** atendiendo al hecho de encontrarse la **“G PAX”** en las circunstancias anteriormente expuestas y ello conforme a la previsión del artículo 12 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo 1989; a su vez y, destacando el hecho del posterior remolque llevado a cabo con los condicionantes asimismo señalados en su escrito, consideraba tal actividad determinante también de salvamento o, en su caso, de auxilio. En lo referente a la **recompensa** a que su representada tenía derecho, al amparo del artículo 13 del CONSALVA 89 y artículo 362 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima,- y ello sin perjuicio de ulterior liquidación-, la cifraba en la cuantía de **20.000 euros**, 10% del valor de lo salvado, según valoración obrante en uno de los documentos antes reflejados,- relativo a valores del astillero QUER PROFESSIONAL BOATS, S.L. UNIPERSONAL para un modelo “Quer 35” si bien el **“G PAX”** era del modelo “Quer 40”-, y a la que se deberían añadir por el concepto de daños y/o gastos 300 euros, importe devuelto a los pasajeros de la **“TAURO CRUISES”**, otros 50 euros por gastos de combustible de esta y, finalmente, el importe de 307,09 euros pagado por las reparaciones a que esta embarcación hubo de quedar sujeta, acreditada en factura ya citada, totalizando lo así reclamado la cifra de **SEISCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (657,09-€)**.

En el escrito del que tratamos se solicitaba, al amparo de la LNM, del CONSALVA 89 y del Reglamento de aplicación de la Ley 60/1962, del Juzgado Marítimo la adopción de garantías suficientes de aseguramiento de las cantidades reclamadas, instando se trabase embargo de la embarcación asistida con su anotación en su certificado de propiedad y/o se requiriera de la mercantil propietaria la prestación de garantía con arreglo a derecho.

Segundo

Respecto al Informe General de Emergencia abierto por CCS Las Palmas, aportado por la promotora de las actuaciones, y citado en el anterior

Antecedente de Hecho, bajo el epígrafe: SALVAMENTO-MARÍTIMO: 3691/15-BUQUE A LA DERIVA/SIN GOBIERNO,- que determinó la movilización de la “**SALVAMAR MENKALINAN**”-, en el mismo se reflejan diversos particulares de los que son dignos de señalar los siguientes: la descripción del servicio fue por “Embarcación MAXI BOAT a la deriva en Tasártico (Gran Canaria)” y la misma afectaba a la Seguridad Marítima; la asistida llevaba 21 pasajeros y 2 tripulantes y fue localizada en posición 27°50.3”N-15°47.5”W; la meteorología era a las 18:20 horas de viento fuerza 2 a 4, marejadilla y buena visibilidad; y la actividad, en la que la “**SALVAMAR MENKALINAN**” invirtió 1 hora y 42 minutos, fue la de remolque. A su vez, y en el epígrafe seguimiento del IGE se señala: que a las 16:50 horas la Costera de VHF informó al Centro de haber escuchado un PAN PAN de la embarcación “**TAURO CRUISES**” que, confirmando su emisión, comunicó llevar pasaje a bordo y encontrarse frente a Tasártico, muy cerca de la costa, navegando a 3 nudos mientras remolcaba a la embarcación “**TAXI BOAT**” (sic),- *su nombre registral es “G PAX”*-, que se había quedado sin máquina y llevaba unas 40 personas a bordo, pidiendo se enviase una Unidad de Salvamento para continuar el remolque hasta Mogán, lo que determinó se despachase a la “**SALVAMAR MENKALINAN**” a las 16:56 horas; que la Patrullera “RIO TAMBRE” del SMP de la Guardia Civil contactó con el Centro al haber escuchado el PAN PAN mientras se encontraba entre Anfi del Mar y Puerto Rico, e indicó que no podía prestar remolque salvo en caso de urgencia pero que acompañaría a las embarcaciones hasta que llegase la Unidad de **SASEMAR**; que de la movilización ordenada y del ofrecimiento de la Guardia Civil se informó a la “**TAURO CRUISES**” a las 17:00 horas; que desde la asistente, a las 17:17 horas, se comunicó al Centro que la Patrullera “RIO TAMBRE” ya escoltaba el remolque, informándosela a su vez que la Unidad llegaría en unos 30 minutos; que a las 17:25 horas la Comandancia de la Guardia Civil informó que su Patrullera se encontraba en posición 27°50,17N-015°47,46W escoltando al convoy; y que, a las 17:43 horas “**SALVAMAR MENKALINAN**” informó tener firme el remolque y arrumbar a Mogán, donde acabaría entrando con la “**TAXI BOAT**”, dejándola fondeada en seguridad, a las 18:20 horas.

Tercero

Por el Juez Marítimo se dictó Providencia sobre el escrito antes referenciado, de fecha 6 de mayo de 2016, por la que se admitía la personación solicitada si bien, y con advertencia de ser tenida por desistida de lo peticionado caso de no atenderse el condicionamiento de la presentación de los poderes de representación originales, de lo que dio noticia a la Letrada Sra. D. T.,- quien cumplimentó lo requerido y así aparece el cotejo del poder de representación como se señaló en el Antecedente de Hecho Primero-; asimismo, en dicha resolución dispuso la instrucción de Expediente de los de su clase con la práctica de las diligencias pertinentes para su integración; como tales notificación al asistente de la apertura de Expediente; la solicitud de información meteorológica a la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor del

Mando Naval de Canarias; la también solicitud a las Capitanías Marítimas de Las Palmas y de Palamós de copias certificadas de los asientos de inscripción de las embarcaciones cuyas matrículas facilitaba; el requerimiento al armador, propietario o patrón de la embarcación asistida de aportación de documentación de la misma y aportación de su póliza de seguro de casco y máquinas y de responsabilidad civil y documento acreditativo de su valor; y, por último, la publicación del oportuno edicto,- que aparecería en el B.O.E. núm. 124 del 23 de mayo de 2016.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales obra a los folios 48 a 50 la Copia Certificada Actualizada del Asiento en el Registro Marítimo Español, Registro Ordinario, de la embarcación “**MOGAN TOUR**”; a los folios 51 a 53 la misma información respecto a la embarcación “**G PAX**”; y al folio 60 el informe de meteorología.

Cuarto

Ante la solicitud de garantías obrante en el escrito de la promotora de actuaciones el Juez Marítimo, por Providencia de 9 de mayo de 2016, que obra a los folios 44 y 45,- y con una muy acertada fundamentación jurídica basada en el examen conjunto de las previsiones de la Ley 60/1962, de su Reglamento de aplicación de 1967, y de la Ley de Navegación Marítima,- que, íntegramente, suscribe este Órgano de la Armada,- vino a desestimarla y dispuso su notificación a las partes, folios 46 y 47, con la pertinente advertencia de su derecho a recurso de alzada ante el Tribunal Marítimo Central. Contra lo así proveído no se interpuso apelación alguna.

Quinto

Respecto al informe de meteorología este, para la posición indicada 27°50'3N-015°47'5W y día 22 de agosto de 2015, reflejaba:

PREDICCIÓN VÁLIDA DESDE 220000 UTC HASTA 230000UTC AGO 15, AGUAS COSTERAS DE GRAN CANARIA.

Nordeste, fuerza 4 o 5, localmente 6 en el oeste y sureste. Fuerte marejada en el oeste y sureste, marejada en el resto. En la costa suroeste, variable fuerza 2 a 4 y marejadilla. Mar de fondo del sector norte de 1 metro.

En cuanto a las Hojas de Asiento Registral y como datos más significativos, junto con los ya señalados de las respectivas embarcaciones en el encabezamiento de esta Resolución, de la “**MOGAN TOUR**” consta su inscripción en 2001 y la autorización de cambio del nombre anterior “**TAURO CRUISES**” el 28 de agosto de 2015; a su vez, y, respecto a la “**G PAX**”, su inscripción en 2015, la instalación de dos motores VOLVO PENTA-D4-260^a, construidos en 2015 y de potencia cada uno de 191.00/259,76, y la expedición de diversos Certificados en febrero de dicho año, entre ellos el del valor del

casco cifrado en **CINCUENTA MIL CUATROCIENTOS DIEZ EUROS (50.410,00€)** y el del valor del equipo propulsor cifrado en **VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS TREINTA EUROS (23.530,00€)**.

Sexto

Con ocasión de la comunicación cursada a la entidad “**NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.**”, reseñada en el Antecedente de Hecho Tercero, en representación de la misma y autorizado por su Administrador, compareció ante el Juzgado Marítimo, el 8 de junio de 2016, el Sr. O. B. En dicho acto, y conforme se había requerido, hizo entrega de copias, que se compulsaron de sus originales, de la póliza de seguro de la embarcación “**G PAX**” concertada con la entidad GENERALI ESPAÑA, S.A.

Ante el hecho de figurar entre las condiciones particulares del seguro náutico en cuestión la cifra de **CUATROCIENTOS MIL EUROS (400.000,00-€)** como suma asegurada por el concepto de “**PÉRDIDA TOTAL+ABANDONO**”, ello determinó que el Juez Marítimo, con traslado de copia de tal seguro, oficiase el 14 del mismo mes a la Letrada Sra. D. T., según la previsión del artículo 39 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, interesando manifestase su conformidad con tal cuantía como valor de la “**G PAX**”. A su recibo, la representante de la parte asistente, por escrito de 30 de dicho mes, expresó su conformidad con el valor señalado, folios 88 y 89.

Séptimo

Con fecha 1 de septiembre de 2016 se dictó Providencia sobre la Cuenta General de Gastos por la Juez Marítimo Accidental, folios 93 y 94, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la personación de la Letrada Sra. D. T., en nombre y representación de la mercantil “**TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL**”, como parte asistente, y la del Sr. O. B., en nombre y representación de la mercantil “**NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.**”, como parte asistida; la calificación inicial por el asistente de los hechos como “salvamento, calificación que, asimismo, reflejaba el IGE de SASEMAR; el valor de la embarcación “**G PAX**” según su póliza de seguro cuantificada en **CUATROCIENTOS MIL EUROS (400.000,00-€)**, aceptado por la parte asistente; y la solicitud, en concepto de premio y gastos por la asistencia, de **VEINTE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (20.657,09-€)**. A su vez, como fundamentos de derecho, se dio por terminada la fase de instrucción, y se acordó redactar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes interesadas a las que se concedía plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencias que se cumplimentaron el día 14 del mismo mes.

La parte asistente, por escrito obrante al folio 110 y 110 vuelto, de fecha 18 de octubre de 2016, con ocasión de ser notificada de la Cuenta General de Gastos y conocer el valor contribuyente asignado a la embarcación asistida, solicitó se

rectificase la misma modificando su inicial solicitud de precio o recompensa a la cifra de **CUARENTA MIL EUROS (40.000,00-€)**.

Por lo que se refiere a la parte asistida esta, por escrito de 6 de octubre de 2016, solicitó del Juzgado Marítimo la ampliación de plazo para formulación de alegaciones, justificando su petición en el hecho de haber recibido comunicación de su aseguradora, de fecha 3 del mismo mes, que acompañaba, folio 100, por el que se indicaba a la entidad **“NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.”** que no se haría cargo de los gastos de salvamento que pudieran declararse al no encontrar cobertura en la póliza suscrita el suceso, que se decía causado por falta de combustible, lo que dio lugar a la parada del motor de estribor de la embarcación asistida. La Juez Marítimo, por Providencia del mismo día dispuso ampliar el plazo conferido en siete días, lo que notificó a las partes.

Octavo

Por nuevo escrito, de 17 de octubre de 2016, el Sr. O. B. presentó ante el Juzgado Marítimo sus alegaciones, que corren unidas a los folios 104 a 107, y al que se acompañaban una declaración responsable del patrón de la embarcación **“G PAX”**, Sr. M. M., folio 108, y un informe técnico que suscribía el Sr. S. R. como responsable del departamento técnico de Volvo Penta Center, de la entidad POTENCIA MARINA, S.L., sobre los trabajos realizados por avería del aforador del motor de estribor de la embarcación citada, folio 109 y 109 vuelto.

Las alegaciones formuladas consistían,- tras reflejar como cuestión previa el interés de la entidad **“NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.”** de no causar indefensión a su aseguradora, a la que pretendía repercutir el resultado del Expediente, por lo que solicitaba se le diese traslado de las actuaciones,- sintetizando, en lo siguiente: **1º.-** Que la **“G PAX”**, el día de autos, cuando regresaba a Puerto Rico, su puerto base, y a unas 2 millas náuticas de Mogán, sufrió la parada de su motor por causas desconocidas, quedando sin servomotor ya que la bomba hidráulica de dicho sistema se acciona por el motor de estribor, aunque puede accionarse manualmente si aquel se para. La parada de la **“G PAX”** fue advertida por la **“TAURO CRUISES”**,- hoy **“MOGAN TOUR”**-, que observó las señales que con los brazos se hacían desde la asistida. Ante esto la asistente, tras intentar comunicar por canal 16 sin resultado, se acercó a la **“G PAX”** y uno de sus tripulantes expuso que estaba averiado y se solicitaba remolque hasta el Puerto de Mogán, petición aceptada por la **“TAURO CRUISES”**. Esta embarcación, que se encontraba frente a Tasártico, emitió un PAN PAN por canal 16 VHF para comunicar que remolcaba a la **“G PAX”** con 21 pasajeros y 2 tripulantes, por parada de uno de sus motores, lo que conocido, a las 16:50 horas, por CCS Las Palmas, determinó se movilizara la **“SALVAMAR MENKALINAN”** que, sobre las 17:34 horas, tomó el remolque de la asistida y la llevó al puerto citado, dejándola en

su fondeadero sobre las 18:10 hora; en todo caso, *decía el alegante*, la intervención de la “**TAURO CRUISES**” duró menos de 1 hora y la distancia del remolque fue menor de 1 milla. Esta primera alegación se completaba con la exposición de extremos contenidos en la declaración del patrón de la “**G PAX**”, acompañado como documento **UNO**, del que luego se tratará; **2º.-** Que la parada del motor de estribor se debió a quedarse sin combustible, lo que no fue advertido porque el aforador estaba trabado con un funcionamiento anormal, de modo que el nivel de combustible marcado no se correspondía con el real en el tanque. Esta segunda alegación se completaba con los datos extraídos del informe técnico del responsable del departamento técnico de Volvo Penta, acompañado como documento **DOS**, del que, asimismo, se tratará; **3º.-** Que la actividad llevada a cabo por la asistente tendría encaje en la calificación de **remolque de fortuna** del artículo 305 de la LNM al haber solicitado la “**G PAX**” un remolque en aguas tranquilas, sin viento, en pleno día, y pudiendo valerse por sí misma con un motor en funcionamiento y con timón manual y, por tanto, con autonomía suficiente para no correr peligro alguno, reseñando a tal efecto el simple cambio del sistema de remolque que se llevó a cabo tras la llegada de la Unidad de Salvamento y que libró a la asistente de seguir con la tracción que había estado desempeñando; en todo caso,- *seguía diciendo el alegante*-, la “**G PAX**”, tras solventar el problema en el fondeadero de Mogán llegó por sus propios medios a su puerto base; **4º.-** Que, conforme a su calificación de **remolque de fortuna**, debía utilizarse como criterio orientador para fijar la remuneración el contenido en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, sobre tarifas por servicios prestados por **SASEMAR**, y en modo alguno los establecidos en el artículo 13 del CONSALVA 89; **5º.-** Que, admitiéndose las cantidades reclamadas por gastos, daños y perjuicios, reflejados en la Cuenta General de Gastos, y discrepando en el 5% del valor contribuyente solicitado como remuneración, se entendía admisible el abono, según los términos del artículo 305 de la LNM, de la cifra de **MIL QUINIENTOS SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (1.507,09-€)**. Por último, solicitando se admitiera como prueba la documental aportada, se reiteraba en el traslado a su compañía de seguros de lo actuado.

Noveno

En el documento **UNO** señalado en el Antecedente de Hecho anterior el Sr. Mo. M., Patrón de Litoral de la Marina Mercante, y patrón de la “**G PAX**”, exponía, entre otras cosas, lo siguiente: que a media tarde del día de autos, regresando de una de las excursiones hacia su puerto base, entre Veneguera y el Perchel y a unos 300 metros de la costa, se paró uno de sus motores por causas desconocidas,- *sería el de estribor según el parte del Sr. G. P. e informe del que se tratará posteriormente*-, motivo por el que llamó por canal 8 de la emisora a la “**TAURO CRUISES**”, que estaba en sus proximidades, sin obtener respuesta, ante lo que, a viva voz y mediante señales con los brazos, consiguió que se acercara. Una vez en su cercanía pidió que se mantuviera próxima mientras comprobaba la avería del motor,- el otro seguía funcionando

por lo que no perdió la **“G PAX”** capacidad de maniobra-. Hecha la comprobación y por no arrancar el motor, pidió al patrón de la **“TAURO CRUISES”** que diese remolque hasta las boyas de fondeo del exterior del Puerto de Mogán para allí comprobar de modo más preciso la avería. La embarcación por él patroneada, y sus pasajeros y tripulantes, no corrieron riesgo alguno por la distancia a la costa, las buenas condiciones de mar y viento,- que no había-, y la capacidad de maniobra que mantenía; que, finalizada la maniobra de toma de remolque, este se inició hacia el lugar previsto, no navegando así más de 1 milla náutica ya que, sobre las 17:00 horas, a la altura del Perchel y antes de llegar al través del puerto de destino, apareció la Unidad de Salvamento Marítimo que tomó el remolque y, en un tránsito de unos 300 metros, acercó la **“G PAX”** al lugar de fondeo. Para su sorpresa pudo conocer, con posterioridad, que había sido el patrón del **“TAURO CRUISES”** quien había enviado un PAN PAN que movilizó a **SASEMAR** y a la Guardia Civil que acudieron a su encuentro; que, amarrada su embarcación en el fondeo, resolvió la avería del motor y pudo proseguir su navegación al puerto base; que la embarcación asistente, por lo que pudo ver en aquellos momentos, no sufrió avería o rotura de tipo alguno; y, por último, tras señalar que por su experiencia profesional entendía que la situación estuvo en todo momento controlada, y que la avería no puso en riesgo a las embarcaciones asistente y asistida ni a los pasajeros de ambas, destacaba el hecho de que los profesionales que trabajan en el sur de Gran Canaria se prestan ayuda cuando surgen situaciones como la ocurrida, dándose un pequeño remolque hasta sus puertos base o hasta un fondeo adecuado donde solventar el problema.

A su vez, en el documento **DOS** también citado en el mismo Antecedente de Hecho, el Sr. S. R. de Volvo Penta Center, POTENCIA MARINA, S.L., en su informe técnico referido a los trabajos realizados ante la avería del aforador del motor de estribor de la **“G PAX”**, tras reseñar, de modo pormenorizado, las actividades llevadas a cabo ante la posible causa productora, señalaba como se consiguió dejar en perfecto funcionamiento el motor de estribor y, asimismo y en la revisión general de ambos motores, el hecho de cambiarles el porcentaje de nivel de alarma de combustible, subido al 30% sobre el 15% preestablecido por el astillero.

Décimo

Tanto la documental propuesta como prueba por la parte asistida como la solicitud de traslado de copia de las actuaciones a su aseguradora, cuestiones citadas en el Antecedente de Hecho Octavo, fueron admitidas por la Juez Marítimo por Acuerdo de 21 de noviembre de 2016, en el que, asimismo, dispuso convocar a las partes a Reunión Conciliatoria, fijando en Providencia del mismo día como fecha de esta última la del 12 de diciembre del pasado año. De tales resoluciones fueron notificadas las partes personadas y la

entidad GENERALI ESPAÑA, S.A., de Seguros y Reaseguros, que declinó su asistencia mediante fax obrante al folio 118.

Décimo Primero

A la Reunión Conciliatoria señalada acudió por la parte asistente la Letrada Sra. D. T., el Sr. R. R., en representación acreditada de su hermano D. J. M., socio único y Administrador Único de la entidad **“TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL”**, y el Sr. G. P., patrón de la **“TAURO CRUISES”**, - nombrada con posterioridad **“MOGAN TOUR”**-; a su vez, por la parte asistida, compareció el Sr. O. B. en unión del Letrado Sr. B. W., suficientemente apoderado. Abierto el acto, las partes se reiteraron en sus respectivas calificaciones si bien la asistida admitió el pago a la asistente de la suma de **OCHO MIL EUROS (8.000,00-€)** como premio y resarcimiento de daños y perjuicios, expresando la asistente la imposibilidad de aceptar tal oferta y ratificarse en la cantidad últimamente reclamada, resultando de ello el darse por intentada SIN AVENENCIA la expresada Reunión.

Así las cosas, por Providencia de 12 de diciembre del pasado año, la Juez Marítimo actuante dispuso la elevación del Expediente a este Tribunal Marítimo Central para su resolución, lo que hizo el día siguiente.

HECHOS

Primero

El día 22 de agosto de 2015, en hora no concretada de su media tarde,- *pero que, tomando como referencias las versiones de las partes y el IGE del CCS Las Palmas, pudiera ser entre las 16:00 y las 16:45 horas*-, la embarcación **“G PAX” (TAXI BOAT)**, que, de regreso de una de las excursiones propias de su actividad, navegaba en demanda de su puerto base en Puerto Rico con 21 pasajeros y 2 integrantes de su tripulación a bordo, sufrió el paro de su motor de estribor y quedó a la deriva, aproximadamente a 158 metros de la costa según la posición 27°50,3N-015°47,5W, entre Veneguera y El Perchel, zona de Tasártico al sur de la Isla de Gran Canaria, pero sin que ello supusiera la pérdida de su capacidad de maniobra toda vez que el motor de babor seguía operativo. El patrón de la misma, al observar en las inmediaciones a la embarcación **“TAURO CRUISES”**, - *en la actualidad denominada “MOGAN TOUR”*-, que, asimismo, navegaba de regreso a Puerto Rico con 12 pasajeros y su patrón,- *quien ya había detectado la situación anómala de la “G PAX” (TAXI BOAT)*, con la que intentó contactar por radio sin conseguirlo, determinando ello que comenzase a aproximarse a esta-, trató de dar noticia a la **“TAURO CRUISES”** de lo sucedido por canal 8 de su emisora, sin resultado por fallo de la misma, pudiendo, no obstante, llamar su atención a viva voz y mediante señales con los brazos. Juntas ya ambas embarcaciones, el patrón de la **“G PAX” (TAXI BOAT)** dio novedades al de la **“TAURO CRUISES”** y,

por no poder, definitivamente, arrancar el motor parado, le pidió remolque hasta Puerto Mogán, remolque que el patrón de esta última embarcación admitió, recibiendo de la **“G PAX” (TAXI BOAT)** un cabo que se amarró a las cornamusas de babor y estribor de la **“TAURO CRUISES”** para realizar una tracción equitativa. Realizada esta maniobra y tras alejar algo a la asistida de la zona inicial en que se encontraba, se inició el remolque hasta Puerto Mogán con tránsito casi paralelo a la costa y a unos 200 metros de distancia de la misma. Casi al inicio de la operación de remolque, sobre las 16:50 horas, el patrón de la **“TAURO CRUISES”** emitió un PAN PAN, escuchado por la Costera de VHF,- *que lo reportó al CCS Las Palmas, que lo confirmó y tuvo conocimiento, en contacto con dicha embarcación, de lo sucedido, dando lugar a la movilización de la “SALVAMAR MENKALINAN” que saldría de su puerto base en Arguineguín-*, y escuchado también por la Patrullera **“RIO TAMBRE”** del Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil, que se encontraba entre Anfi del Mar y Puerto Rico, y que informó al Centro que acudiría a la zona para escoltar al convoy hasta que llegase la Unidad de Salvamento, presentándose en zona, posición 27°50.17N-015°47,46W, a las 17:25 horas. Llegada la **“SALVAMAR MENKALINAN”** junto a las embarcaciones sobre las 17:43 horas, tomó el remolque de la **“G PAX” (TAXI BOAT)** y la llevó a Puerto Mogán, donde entraron a las 18:20 horas.

La **“TAURO CRUISES”** sufrió desperfectos, acreditados, en su cornamusa con ocasión del remolque que de la **“G PAX” (TAXI BOAT)** realizó, incrementándose, a su vez, su gasto de combustible, y su patrón hubo de devolver el importe de lo percibido por los 12 pasajeros integrantes de la excursión que realizaba. Por otra parte, la duración de la asistencia prestada,- controvertida en cuanto el asistente la cifra en 1 hora y 30 minutos aproximadamente mientras que el asistido expone haber durado menos de 1 hora-, puede promediarse en 1 hora y 15 minutos y, en cuanto a la distancia navegada durante el remolque hasta la toma del mismo por la Unidad de Salvamento que dio el relevo y lo finalizó,- cuestión también controvertida en la que el asistente, si bien no la concreta, indica haber sido desde la Playa de Tasártico hasta aguas cercanas al Puerto de Mogán mientras que el asistido la cuantifica en menos de una milla-, se asume como, tal teniendo en cuenta la posición inicial conocida de la **“G PAX”**, la posición correspondiente a la llegada de la Patrullera **“RIO TAMBRE”** y la hora de llegada junto al convoy de la **“SALVAMAR MENKALINAN”**, 18 minutos más tarde que la Patrullera, en 1,0798 millas náuticas, siendo las circunstancias de mar y viento en la zona, en la fecha que ocurrieron los hechos, las reflejadas en el informe que consta en las actuaciones.

Segundo

El Tribunal basa su convicción de que los hechos son como se han relatado, en las versiones, salvo las evidentemente enfrentadas, de los patrones de ambas

embarcaciones, en el Informe General de Emergencia abierto por el CCS Las Palmas en lo referido exclusivamente a las embarcaciones privadas intervinientes en la incidencia, y en el informe de meteorología obrante.

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, y en sede de tal conjunto normativo ha de ser entendido el cometido a que es llamado.

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 la entidad “**TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL**”, en cuanto entidad armadora de la embarcación “**TAURO CRUISES**”,- ahora “**MOGAN TOUR**”, califica el servicio prestado por la misma como **Salvamento Marítimo** por encontrarse la “**G PAX**” en las circunstancias que concretaba en su escrito inicial de promoción de actuaciones y ello conforme a la previsión del artículo 12 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo 1989,- *quizás debiera haberse amparado tal calificación en la conceptualización que recoge el artículo 358.1 de la Ley 14/2014 calendarada, trasunto del artículo 1.a) del CONSALVA 89-*, mientras que, por el contrario, la parte asistida propugna la calificación de **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

Así pues, por lo que respecta a la calificación de la parte asistente como salvamento y siendo a tal fin tanto el peligro corrido por la embarcación asistida como la realización de servicios extraordinarios por la embarcación asistente,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de tales factores por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario e imprescindible para la existencia de salvamento-, los elementos consustanciales a ponderar al objeto de determinar si tales parámetros concurrieron en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central a tenor de lo reflejado en los

hechos que se han declarado probados, ha de señalarse que reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias entre otras de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo demanda cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una 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 (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988).

En tal sentido y a tenor de lo actuado ha de rechazarse tal calificación de salvamento por no acreditarse la concurrencia de tales requisitos configurados como esenciales para tal conceptualización por la jurisprudencia patria. A tal fin, y sin dejar en el olvido que desde la embarcación “**G PAX**” se acabaría solicitando remoque a la “**TAURO CRUISES**”, lo cierto es que la asistida,- con dos motores intraborda según sus características principales recogidas en su asiento registral-, si bien privada de su motor de estribor, conservaba aún la capacidad de su motor de babor, no pudiéndose decir, por tanto, que se encontrase “sin mando alguno” pues mantenía su capacidad de maniobra, sin duda más dificultosa, toda vez que su otro motor seguía en funcionamiento y tenía la capacidad de accionar el servomotor de modo manual. A su vez, el argumento,- que se pone en boca del patrón de la “**G PAX**”-, de interesar del patrón de la “**TAURO CRUISES**” la asistencia “para evitar su inminente embarrancamiento”, no puede sostener la realidad de lo acontecido, tanto por la ya señalada capacidad de maniobra como por el hecho de no haber fondeado y de que la meteorología concurrente era de vientos del nordeste.

Por tanto, dado que no es de apreciar una situación de peligro real, inminente y grave de la embarcación a salvar tanto por el estado de la meteorología como por las circunstancias en que se encontraba la “**G PAX**”, peligro que había de ser de tal entidad que hiciera temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación, la pretendida calificación que la parte asistente promueve no puede ser compartida por este Tribunal Marítimo Central que, como va dicho, la rechaza.

Cuarto

Dicho lo anterior, la asistencia marítima que nos ocupa prestada por la embarcación “**TAURO CRUISES**” a la embarcación “**G PAX**”, que se encontraba a la deriva pero en modo alguno sujeta a peligro de perderse por

una improbable colisión contra la costa, dadas las circunstancias reflejadas en el Antecedente de Hecho inmediato anterior, y que se limitó a una maniobra de toma de remolque y posterior tracción y tránsito de la asistida hasta ser pasado el remolque a la Unidad de Salvamento que acabaría finalizándolo,- actividad plenamente encajable en el tenor de la Sentencia de 3 de septiembre de 1997 de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que, en el Recurso 442/1995, configura la línea divisoria de los dos conceptos, salvamento marítimo y remolque, señalando que la operación de arrastre o tracción llevada a cabo por un buque sobre otro en que no concurren las notas determinantes de salvamento debe calificarse como remolque-, debe calificarse, y así lo hace este Órgano de la Armada, y remunerarse como **Remolque de Fortuna**, a tenor del artículo 305 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Quinto

Así calificada la asistencia sometida a nuestro conocimiento, la segunda cuestión a dilucidar, y porque no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, correspondiendo, por tanto, a este Tribunal Central el entrar a resolver por la competencia legalmente atribuida, viene determinada a la fijación de cuantía justa que retribuya el servicio prestado. En tal sentido y 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,- meteorología, duración y distancia navegada, en los términos declarados probadas-, a los fines de determinación del importe de la remuneración y estimando como valor de la embarcación de recreo asistida el fijado en el valor asegurado por un importe de **CUATROCIENTOS MIL EUROS (400.000,00€)**, al que prestan su conformidad las partes en ejercicio del derecho que les reconoce el artículo 39 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, se señala como precio justo, la cantidad de **OCHO MIL EUROS (8.000,00-€)**, 5% de tal valor, rechazándose en todo caso el criterio orientador para fijar la remuneración contenido en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, sobre tarifas por servicios prestados por **SASEMAR**, formulado por la parte asistida, en cuanto cuestión ajena a nuestra competencia. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, que acepta en su integridad la parte asistente, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **SEISCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (657,09-€)**, de lo que

resulta una remuneración total de **OCHO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (8.657,09-€)**.

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 recreo, subtipo Excursiones, de bandera española, denominada “**TAURO CRUISES**”, en la actualidad “**MOGAN TOUR**”, a la embarcación de recreo, subtipo Pasaje de Crucero, también de bandera española, denominada “**G PAX**” (**TAXI BOAT**), y fija como remuneración por el servicio prestado la cantidad total de **OCHO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS (8.657,09-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas y desglosadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad “**NAUTICS TRAVEL CANARIAS, S.L.**”, como armadora/propietaria de la embarcación “**G PAX**” (**TAXI BOAT**), a la entidad “**TAURO CRUISES, S.L. UNIPERSONAL**”, armadora/propietaria de la embarcación “**TAURO CRUISES**”.

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 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.