

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/000010/18**

#### **Presidente**

Almirante

**D. José Antonio Ruesta Botella**

#### **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 de la Marina Mercante

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

#### **Secretario-Relator**

Coronel Auditor

**D. Joaquín Ruiz Díez del Corral**

En Madrid a los veintitrés días del mes de mayo de dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **19/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 9 de septiembre de 2017 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” a la embarcación de recreo de bandera alemana, “**OMNIA**”, con matrícula de Hildesheim, Alemania, de 10,50 metros de eslora, 3,20 metros de manga y 5,50 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por D. C. K.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 12 de septiembre de 2017, (folios 6 y 7) a la recepción de escrito vía fax, de fecha 11 de septiembre de 2017, de la Capitanía Marítima de La Coruña, trasladando el parte de asistencia, (folios 2 a 5), formulado por el patrón de la unidad de salvamento marítimo “**SALVAMAR BETELGUEUSE**”, basada en el puerto de La Coruña, relativo al servicio prestado el día 9 de septiembre de 2017 a la embarcación de recreo (marca “**ASMUS**”, modelo “**HANSEAT 70**”) de bandera alemana “**OMNIA**”.

En el citado parte, queda reseñado que la “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” a las 04.00 horas, (todas las horas reseñada son UTC), del día 9 de julio de 2017 salió de su base hacia la playa de Chanteiro para asistir al velero “**OMNIA**” que estaba allí encallado. A las 04.20 llegaron a la zona e informaron al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña, para, acto seguido, dar remolque al “**OMNIA**” con la ayuda de una embarcación de la Cruz Roja, que es la que lleva el cabo de remolque hasta el velero encallado, ya que la embarcación de salvamento no podía hacerlo por impedírsele su exceso de calado. A las 04.38, firme el remolque, comienzan a tirar de la embarcación asistida, que a las 04.45 comienza a moverse hasta quedar reflotado. Abarloado el “**OMNIA**” al costado del “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” se comprueba que la embarcación asistida no tiene ninguna vía de agua, por lo que se informa al CSS de La Coruña que van a comenzar el remolque hasta el puerto de La Coruña, donde lo dejan atracado a las 05.50, informando al CSS. A las 06.56, la embarcación de salvamento queda atracada en su base.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de dos horas y cincuenta y seis minutos, siendo la distancia navegada de 16 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón de la embarcación de recreo “**OMNIA**”, D. C. K., y haciéndose constar que la entidad aseguradora es “**PANTAENIUS**” y que la póliza suscrita es la 00000 HIN UNKNOWN.

### **Segundo**

Consta en las actuaciones informe general de la emergencia (folios 151 a 153) elaborado por la Entidad Pública denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), en el que se constata el seguimiento de la asistencia prestada al “**OMNIA**” y en el que quedan reseñadas todas las comunicaciones que tuvieron lugar con el CSS de La Coruña relativas a la asistencia que nos ocupa.

### **Tercero**

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente de Ferrol, de 3 de octubre de 2017 (folios 74 y 75), se tienen por personadas en el presente expediente a las representaciones letradas de la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), armadora de la “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” y la de la entidad aseguradora del “**OMNIA**”, la mercantil “**HANSE MARINE VERSICHERUNG AG**”.

#### **Cuarto**

En la providencia de 11 de septiembre, el Juez Marítimo dispuso, asimismo, la adopción de la medida cautelar de prohibición de salida a la mar de la embarcación de recreo “**OMNIA**”, así como la de su venta y gravamen, con la pertinente comunicación de anotación a realizar por la Capitanía Marítima de La Coruña, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 114 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 254, de 21 de octubre de 2017), la solicitud a valoración del velero asistido por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de La Coruña, la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia (folio 94), en el que se determina que el día 9 de septiembre de 2017, entre las 01.00 y las 07.00, hora oficial, las condiciones meteorológicas aproximadas fueron las siguientes: *“Viento NNW fuerza 3-4. Marejada. Mar combinada oeste-noroeste de 1.5 a 2 m. Algún aguacero. En los momentos de la precipitación intervalos de visibilidad regular (2-10 kms)”*.

Asimismo, al folio 84, consta certificado de valoración de la embarcación de recreo asistida, llevado a cabo por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, quien, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **TREINTA MIL euros (30.000,00-€)**.

#### **Quinto**

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 27 de septiembre de 2017, (folios 120 a 122), en la que se hicieron constar los siguientes extremos: 1º) Relato de los hechos según el patrón de la embarcación asistente, en el que se constatan la fecha y lugar de la asistencia, la duración del servicio y la distancia navegada por el asistente, 2º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 3º) Valoración de la embarcación asistida, 4º) Medidas de garantía adoptadas, 5º) Buques asistido y asistente, 6º) Identificación de las partes personadas, 7º) Gastos, daños y perjuicios generados por la asistencia, señalándose que, no constan y 8º) Calificación de la asistencia, indicándose que esta no lleva a cabo.

#### **Sexto**

En el parte de asistencia (folios 2 a 5), el patrón de la unidad de salvamento no realiza calificación alguna de la asistencia prestada, aunque la representación letrada del armador de la misma, SASEMAR, en sus escritos de alegaciones (folios 134 a 142) y de conclusiones (folios 248 a 255), la conceptúa como un

“salvamento”, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, entiende, debe ascender a la cantidad de SEIS MIL euros (6.000,00-€). Asimismo, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de DOSCIENTOS TRES euros con DOS céntimos (203,02-€), cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (162,97 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos y 40,05 euros relativos a los gastos de personal).

Por su parte, la representación letrada de la entidad aseguradora de la embarcación de recreo “**OMNIA**”, en sus escritos de alegaciones (folios 134 a 142) y de conclusiones (folios 242 a 246), estima que la actividad desarrollada por la “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” consistió en un remolque, que deberá ser retribuido conforme a lo previsto en las tarifas de SASEMAR, aprobadas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, considerando que su importe debiera concretarse en la cantidad de MIL VEINTIDÓS euros (1.022,00-€).

### **Séptimo**

La representación letrada de la embarcación asistida interesó la práctica de prueba testifical en las personas del patrón de la misma D. C. K. y de dos de sus tripulantes, D. M. O. y D. T. B., siendo admitida la prueba por el Sr. Juez Marítimo en sus providencias de 15 de enero y 9 de febrero de 2018 (folios 155 a 157 y 186, respectivamente).

### **Octavo.**

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 4 de abril del año en curso (folio 255) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 6 de abril, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “sin avenencia” al no comparecer las partes convocadas, acordando el Juez Marítimo, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 23 de abril de 2018 (folio 268).

## **HECHOS**

### **Primero**

Siendo contrapuestas las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central. Así, a la vista del parte rendido por el patrón de la embarcación de

salvamento **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** (folios 2 a 5), del relato general de la asistencia elaborado por el CSS de La Coruña (folios 151 a 153), de las declaraciones testificales de los Srs. K. (folio 227 a 229), B. (folios 215 y 216 y 220) y O. (folio 235), así como del resto de documentación contenida en el expediente, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 17.25 horas del día 8 de septiembre de 2017, un particular llamó al CSS de La Coruña y le puso en comunicación con D. C. K., patrón de la embarcación de recreo **“OMNIA”**, quien informó que se encontraba varado en la playa de Chanteiro, situada en la ensenada del mismo nombre, entre las rías de Ferrol y Ares, a unos veinte o veinticinco metros de la costa, situación en la que se encontraban por haberles garreado el ancla. Por tal motivo solicitaba ayuda para salir de la varada ya que, al estar bajando la marea, no creía posible poder hacerlo por sus propios medios. A las 17.45, el CSS solicitó al patrón de la embarcación de la Cruz Roja **“CAJA BADAJOZ”** que estuviera a las 04.00 del día siguiente, el 9 de septiembre, abarloado a la embarcación de salvamento **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** para proceder a la asistencia solicitada. A las 03.56 del día 9, la **“CAJA BADAJOZ”** se abarloado al costado de la **“SALVAMAR BETELGUEUSE”**, haciéndose a la mar ambas embarcaciones a las 04.00. A las 04.20 llegaron a la zona. La embarcación de la Cruz Roja lleva el cabo de remolque hasta el velero encallado, ya que la embarcación de salvamento no podía hacerlo por impedírsele su exceso de calado y pasadas las 04.35, hecho firme el cabo de remolque por los tripulantes del velero, la **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** comienza a tirar de la embarcación asistida, que a las 04.40 comienza a moverse hasta quedar reflotada. Abarloado el **“OMNIA”** al costado del **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** se comprueba que la embarcación asistida no tiene ninguna vía de agua, por lo que, a las 04.45, se inicia el remolque, siendo escoltado por la **“CAJA BADAJOZ”** hasta el puerto de La Coruña, donde la embarcación asistida queda atracada a eso de las 05.50. A las 06.56, la embarcación de salvamento atraca en su base.

### **Segundo**

La meteorología marítima de día 9 de septiembre de 2017, entre las 01.00 y las 07.00 horas, hora oficial, correspondiente a la zona de la playa de Chanteiro, en la ría de Ares, era como acredita el referido informe meteorológico elaborado por la AEMET (folio 94), de marejada, con viento NNW de fuerza 3-4 y mar combinada del W-NW, de 1,5 a 2 metros.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 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 a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Segundo**

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero “remolque”.

### **Tercero**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias 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, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque

asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la entidad empresarial pública SASEMAR, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro. Tan es así, que el patrón del **“OMNIA”** informa sobre la situación en la que se encuentra al CSS de La Coruña en la tarde del día 8 de septiembre y que la asistencia se lleva a cabo en la madrugada del día siguiente. Independientemente de que esa hora fuera la más conveniente para llevarla a cabo, el lapso de tiempo transcurrido entre la llamada efectuada por el Sr. K. al CSS de La Coruña y el momento en el que la **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** y la **“CAJA BADAJOZ”** salen de su base, siguiendo las instrucciones del CSS, es lo suficientemente prolongado en el tiempo, para evidenciar la inexistencia de una situación de tal gravedad que hiciera prever una cierta e inminente pérdida o grave deterioro del **“OMNIA”** o un peligro real, grave e inminente para la vida y seguridad de sus tripulantes, quienes, como queda acreditado en las declaraciones testificales, pudieron abandonar el yate encallado por sus propios medios, cuando lo estimaron oportuno, para pasar la noche en tierra, como así lo hicieron dos de ellos, quedando a bordo tres (folios 220 y 235.) Por tanto, a juicio de este Tribunal Marítimo Central, ni las condiciones meteorológicas existentes, ni la posición de la embarcación asistida en la ensenada de Chanteiro suponían la existencia de una circunstancia de peligro, indispensable para cualificar una asistencia marítima como de “salvamento”.

#### **Cuarto**

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la unidad de salvamento **“SALVAMAR BETELGUEUSE”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente, teniendo en cuenta, además, que la parte asistida califica a la asistencia como de “remolque”.

Pues bien, a este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”* Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque

de fortuna” y lo regula del siguiente modo: *“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. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...”*

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal.

En el presente supuesto, descartada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en él una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten incardinarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el yate “**OMNIA**”, se encontraba varado en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque y que no parece que la varada hubiera podido ser llevada a cabo correctamente por sus propios medios. Una cosa es que la embarcación asistida y sus tripulantes no se hallaran en una situación de peligro cierto, grave e inminente, y otra es, que, efectivamente, la operación de remolque se realizó en un contexto extraordinario, que poco tiene que ver con el normal en el que se conciertan los contratos de remolque: con una embarcación varada, durante la noche y sin fijarse previamente las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo.

### **Quinto**

Una vez calificada la asistencia marítima como un “remolque de fortuna”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, acuerdo al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central. 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, situación de nocturnidad, duración y distancia navegada.) No puede este Tribunal Marítimo dejar de hacer mención a la labor desarrollada por la pequeña embarcación de la Cruz Roja que intervino en la asistencia, cuya actuación resultó muy eficaz, ya que hizo llegar el cabo de remolque al “**OMNIA**”, extremo este que la “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” no pudo llevar a efecto, habida cuenta su excesivo calado para poder hacerlo. En cualquier caso, la “**CAJA BADAJOZ**” no se ha personado en el expediente, por lo que debemos obviar cualquier pronunciamiento al respecto.

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada y habida cuenta la similitud de las operaciones realizadas con las propias de un remolque ordinario, este Tribunal Marítimo también somete a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos que este cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de MIL QUINIENTOS euros (1.500,00-€), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de DOSCIENTOS TRES euros con DOS céntimos (203,02-€).

#### **Sexto**

Al tratarse la “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” de una 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 marítimo “**SALVAMAR BETELGUEUSE**” a la embarcación de recreo “**OMNIA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL SETECIENTOS TRES euros con DOS céntimos (1.703,02-€)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR BETELGUEUSE**”.

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 Orden Ministerial 1601/1977, 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 citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.