

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00002/18

Presidente

Excmo. Sr. Almirante
D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor
D. Antonio Afonso Rodríguez

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 cinco días del mes de febrero del año 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 **19/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 5 de Vigo, relativo a la asistencia prestada el día 3 de julio de 2016 por la embarcación de salvamento marítimo **“SALVAMAR MIRACH”** a la embarcación de recreo de bandera española, **“MANDALAY DOS”**, con matrícula 7ª CT-4-64-10, del Distrito Marítimo de Cartagena, de 13,41 metros de eslora, 4,37 metros de manga y 28,50 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por **“A. A. V., S.L.”**

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 5 de Vigo, mediante providencia de 29 de julio de 2016, (folios 35 y 36) a la recepción de escrito, de fecha 6 de julio de 2016, de la representación legal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 9), formulado por el patrón de la unidad de salvamento **“SALVAMAR MIRACH”**, basada en el puerto de Cangas de Morrazo, relativo al servicio prestado el día 3 de julio de 2016 a la embarcación de recreo (marca **“JEANNEAU**, modelo **“SUN ODISSEY 441”** **“MANDALAY DOS”**, instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su

armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte, queda reseñado que la “**SALVAMAR MIRACH**” fue movilizada a las 23.35 horas, (todas las horas reseñada son UTC), del día 2 de julio de 2016, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Vigo, para que localizara a la embarcación “**MANDALAY DOS**” que, según manifestaba su patrón, había desaparecido de la playa de Barra, cuando se encontraba fondeada y sin tripulación a bordo. La unidad de salvamento salió de su base a las 00.14 rumbo a la posición aproximada que el armador les había indicado a través de una llamada de whatsapp y que había obtenido por medio del localizador de un teléfono móvil que se encontraba a bordo de la embarcación desaparecida. A las 00.30 la unidad de salvamento detectó un eco en el radar, que resultó ser el de la “**MANDALAY DOS**”, llegando cinco minutos después al punto en el que aquella se encontraba. A las 00.45, después de haber embarcado un marinero a la embarcación asistida, se afirma un cabo de remolque y se arrumba a la playa de Barra. Al llegar a la misma, contactaron con el armador de la embarcación siniestrada, que se encontraba a bordo de otra embarcación y que, utilizando una lancha neumática y acompañado por tres personas, embarcó a las 01.45 en la “**MANDALAY DOS**”, para marinarla y proceder a su fondeo. La “**SALVAMAR MIRACH**” se abarló a la “**MANDALAY DOS**” para desembarcar al tripulante que anteriormente había embarcado en ella, y permaneció en la zona hasta que se terminó la maniobra de fondeo de la embarcación asistida, saliendo a las 01.55 rumbo a su base, en la que atracó a las 02.20, informando al CCS de Vigo y dando por finalizado el servicio.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de dos horas y seis minutos, siendo la distancia navegada de 11 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón de la embarcación de recreo “**MANDALAY DOS**”, don A. P. A.

Segundo

En la referida providencia, el Juez Marítimo, admitiendo la personación solicitada, dispuso, asimismo, la adopción de la medida cautelar de prohibición de venta y gravamen sobre la embarcación de recreo “**MANDALAY DOS**”, con la pertinente comunicación de anotación a realizar por la Capitanía Marítima de Cartagena, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 70 se une copia de la solicitud de publicación de edicto en el B.O.E., publicado el 14.09.16, nº 222), la valoración del pesquero asistido por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Vigo, la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado, obra a los folios 65 y 66, copia certificada actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, relativa a la embarcación asistida, con la anotación de la medida cautelar señalada; al folio 72 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia y, por último, al folio 68, certificado de valoración de la embarcación de recreo asistida llevado a cabo por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo.

Tercero

El asiento registral de la embarcación de recreo “**MANDALAY DOS**” reflejaba, junto a los datos de su construcción en 2010 y sus características principales, que el 14 de mayo de 2015 pasó a ser propiedad de “A. A. V., S.L.”

Respecto a esta embarcación, el informe evacuado por el referido Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **CIENTO VEINTICINCO MIL euros (125.000,00-€)**.

Cuarto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 6 de febrero de 2017, (folios 91 a 93), en la que se hicieron constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) puerto de arribada, 3º) duración del servicio, según afirman las partes personadas, 4º) distancia navegada, según las partes personadas, 5º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET y las partes personadas, 6º) valoración del buque auxiliado por la Inspección de Buques, 7º) valoración del buque auxiliado, según póliza de seguros, 8º) medidas de garantía, 9º) buques asistentes, 10º) buque asistido, 11º) partes personadas, 12º) gastos, daños y perjuicios y 13º) calificaciones de la asistencia formuladas por las partes personadas.

A este respecto, hay que señalar que en el parte de asistencia (folios 4 a 9), el patrón de la unidad de salvamento, no realiza calificación alguna de la asistencia prestada, aunque la representación letrada del armador de la misma, la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR), en su escrito de alegaciones (folios 102 a 107) lo 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 DOCE MIL QUINIENTOS euros (12.500,00-€). Asimismo, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de CIENTO CUARENTA Y CINCO euros con TREINTA Y CUATRO céntimos (145,34-€), cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (116,47 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos y 28,67 euros relativos a los gastos de personal).

Por su parte, el patrón de la embarcación de recreo **“MANDALAY DOS”**, don A. P. A., en su declaración obrante a los folios 85 y 86, estima que la actividad desarrollada por la **“SALVAMAR MIRACH”** consistió en un remolque, que él mismo solicitó por medio de una llamada telefónica el día en que tuvieron lugar los hechos que nos ocupan. Esta misma parte, reafirmó la calificación de los hechos antes expuesta, en su escrito de alegaciones obrante al folio 113 del expediente.

Quinto

Ninguna de las partes personadas solicitó al Juez Marítimo Permanente instructor la práctica de prueba alguna.

Sexto

El Juez Marítimo dispuso por providencia de 16 de octubre de 2017 (folios 115 a 117) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente 15 de noviembre, acuerdo que fue trasladado a las partes, que excusaron su asistencia.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “Sin Avenencia” al no concurrir 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 20 de noviembre de 2017 (folio 163).

HECHOS

Primero

Siendo parcialmente 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, que a la vista de lo actuado, declara probado lo siguiente:

La embarcación de salvamento **“SALVAMAR MIRACH”** fue movilizada a las 23.35 horas del día 2 de julio de 2016, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Vigo, para que localizara a la embarcación de recreo de vela y motor **“MANDALAY DOS”** que, según manifestó su patrón, había desaparecido la playa de Barra, situada en la península de Morrazo, en la ría de Vigo, cuando aquella se encontraba fondeada y sin tripulación a bordo. La unidad de salvamento salió de su base a las 00.14 rumbo a la posición aproximada en que la embarcación asistida se encontraba, posición que el armador les había indicado en una llamada de whatsapp, y que había obtenido por medio de la información proporcionada por el localizador de un teléfono móvil que se encontraba a bordo de la embarcación desaparecida. A las 00.30 la unidad de salvamento detectó un eco en el radar, que resultó ser el de la **“MANDALAY DOS”**, llegando cinco minutos después al punto en el que

aquella se encontraba. A las 00.45, después de haber embarcado un marinero a la embarcación asistida, se afirma un cabo de remolque y hecho esto, se arrumba a la playa de Barra. Al llegar a la misma, se contactó con el armador de la embarcación siniestrada, que se encontraba a bordo de otra embarcación y que, utilizando una lancha neumática y acompañado por tres personas, embarcó a las 01.45 en la “**MANDALAY DOS**”, para marinarla y proceder a su fondeo. La “**SALVAMAR MIRACH**” se abarloó a la “**MANDALAY DOS**” para desembarcar al tripulante que anteriormente había embarcado en ella, y permaneció en la zona hasta que finalizó la maniobra de fondeo de la embarcación asistida, saliendo a las 01.55 rumbo a su base en Cangas de Morrazo, en donde atracó a las 02.20, informando al CCS de Vigo y dando por finalizado el servicio.

Segundo

La meteorología marítima de día 3 de julio de 2016, en torno a las 00.14 horas, correspondiente a la zona de la playa de Barra, en el interior de la ría de Vigo, era de marejadilla y mar combinada en torno a 0.5 metros, tal y como acredita el referido informe meteorológico elaborado por la AEMET (folio 72).

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 empresa SASEMAR, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SALVAMAR MIRACH”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que la **“MANDALAY DOS”** se encontraba a la deriva, situación que, como ha quedado acreditado, había sido proporcionada por el patrón de la misma, no parece que, habida cuenta las condiciones meteorológicas reinantes, se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la **“SALVADOR MIRACH”**, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro de la referida embarcación. Tampoco se advierte la existencia de un peligro cierto de pérdida de la **“MANDALAY DOS”**, por más que esta se encontrara a la deriva. Ni las condiciones meteorológicas existentes, ni la situación de dicha embarcación en aguas del interior de la ría de Vigo, hacían temer su pérdida.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la unidad de salvamento **“SALVAMAR MIRACH”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar la intervención de la **“SALVAMAR MIRACH”** 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, la **“MANDALAY DOS”**, se encontraba a la deriva y sin tripulación a bordo en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque. Una cosa es que a través del localizador del teléfono móvil que llevaba a bordo pudiera conocerse su ubicación en aguas de la ría de Vigo y que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar hicieran que resultara extremadamente difícil su pérdida, y otra es, que, efectivamente, la operación de remolque se realizó en un contexto extraordinario, que nada tiene que ver con el normal en el que se conciertan los contratos de remolque: con una embarcación a la deriva y por 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).

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 DOSCIENTOS DIEZ euros (1.210,00-€), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de CIENTO CUARENTA Y CINCO euros con TREINTA Y CUATRO céntimos, (145,34-€).

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR MIRACH**” 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 MIRACH**” a favor de la embarcación de recreo “**MANDALAY DOS**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO euros con TREINTA Y CUATRO céntimos (1.355,34-€)**, 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 MIRACH.**”

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.