

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00003/18

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

D. F. Javier Franco Suanzes

En Madrid a los cinco días del mes de febrero del año dos mil dieciocho.

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música 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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **27/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 11 de septiembre de 2016 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MIRFAK**” a la embarcación de recreo de bandera española, “**VADA**”, con matrícula 7^a CO-1-140-09, de la Provincia Marítima de La Coruña, de 7,49 metros de eslora, 3 metros de manga y 7,50 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por DON F. V. M.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 16 de septiembre de 2016, (folios 29 y 30) a la recepción de escrito, de fecha 13 de septiembre de 2016, de la representación legal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 3 a 6), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR MIRFAK**”, basada en el puerto de La Coruña, relativo al servicio prestado el día 11 de septiembre de

2016 a la embarcación de recreo (marca "YATLANT 26") "**VADA**", 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 MIRFAK**" fue movilizada a las 18.25 horas, (todas las horas reseñada son UTC), del día 11 de septiembre de 2016, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña, para que se dirigiera a la ensenada de Gandarío, en Bergondo, para asistir a la embarcación de recreo "**VADA**", que se encontraba varada en la costa. A las 19.15 llegó la embarcación de salvamento al punto en el que su presencia había sido requerida y verificó que la "**VADA**" se encontraba varada y sin tripulación a bordo. A las 19.20, después de comprobar que la embarcación asistida no tiene vías de agua se procede a su remolque poniendo rumbo a Sada. A las 19.43 se atraca a la embarcación asistida en un pantalán del club náutico de Sada y se le hace entrega a su propietario. A las 20.00 la "**SALVAMAR MIRFAK**" sale hacia su base en La Coruña, en la que atraca a las 20.30 horas.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de una hora y cincuenta y dos minutos, siendo la distancia navegada de 28 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al Armador de la embarcación de recreo "**VADA**", don F. V. M., y como capitán o patrón D^a. P. V. L.; haciéndose constar que la entidad aseguradora es "Plus Ultra", póliza nº BIDN 00000.

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 "**VADA**", 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 59 se une la solicitud de publicación de edicto en el B.O.E., publicado el 13.10.16, número 248), la solicitud de valoración de la embarcación asistida a 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, obra al folio 55, 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 57 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 62, 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.

Tercero

El asiento registral de la embarcación de recreo “**VADA**” reflejaba, junto a los datos de su construcción en 2007 y sus características principales, que el 24 de abril de 2014 pasó a ser propiedad de DON F. V. M.

Respecto a esta embarcación, el informe evacuado por el referido Inspector de Seguridad Marítima, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **DIEZ MIL euros (10.000,00-€)**.

Cuarto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada 25 de marzo de 2017, (folios 80 a 82), 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 la Inspección de Seguridad Marítima, 8º) valoración del buque auxiliado, según la póliza del seguro (“PLUS ULTRA SEGUROS”), 9º) medidas de garantía, 10º) buques asistentes, 11º) buque asistido, 12º) partes personadas, 13º) gastos, daños y perjuicios y 14º) calificaciones de la asistencia formuladas por las partes personadas.

A este respecto, hay que señalar que en el parte de asistencia (folios 3 a 6), 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 96 a 103) lo conceptúa como un “salvamento”, o, subsidiariamente, como un “auxilio”, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, entiende, que en el supuesto de considerarse como un salvamento debe ascender a la cantidad de TRES MIL euros (3.000,00-€), y en el de estimarse que la asistencia ha sido constitutiva de un auxilio, la de DOS MIL euros (2.000,00-€). Asimismo, considera que a dichas cuantías deberá sumarse la de CIENTO VEINTINUEVE euros con DIECINUEVE céntimos (129,19-€), cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (103,71 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos y 25,48 euros relativos a los gastos de personal).

Por su parte, el armador de la embarcación de recreo “**VADA**”, don F. V. M., en su escrito de alegaciones obrante a los folios 122 a 136 estima que la actividad desarrollada por la “**SALVAMAR MIRFAK**” consistió en un remolque

de fortuna, y que la remuneración que le correspondería no debería superar la cifra de SETECIENTOS CINCUENTA euros (750,00-€), cuantía que calcula teniendo en consideración la valoración oficial realizada a la embarcación de su propiedad y a las tarifas establecidas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, correspondientes a los servicios prestados por SASEMAR.

Quinto

El armador de la “**VADA**” solicitó, en su escrito de alegaciones, la práctica de prueba testifical a efectuar por él mismo y por DOÑA P. V. L., que era la patrón de la embarcación asistida el día de autos. Por providencia de 25 de julio de 2017 (folios 137 a 139), el Juez Marítimo admitió la práctica de la prueba propuesta.

Sexto

El Juez Marítimo dispuso por providencia de 4 de septiembre de 2017 (folio 169) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 21 de septiembre, 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 21 de septiembre de 2017 (folio 187).

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:

Sobre las 17.00 horas del 11 de septiembre de 2016, la embarcación de recreo “**VADA**” que había estado fondeada frente a la playa de Gandarío, en Bergondo, en la ría de Betanzos, se disponía a regresar a puerto con cuatro personas a bordo, cuando se enredó un cabo en su hélice, por lo que la embarcación quedó sin gobierno y como consecuencia de tal circunstancia, derivó y acabó encallando en unas rocas situadas a unos dos o tres metros de la costa. Ante esta situación, doña P. V. L., patrón de la embarcación siniestrada, realizó una llamada al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña. La embarcación de salvamento “**SALVAMAR MIRFAK**” fue movilizada a las 18.25 horas por el CSS de La Coruña para que prestara ayuda a la “**VADA**.” La embarcación de salvamento llegó al punto en el que se

encontraba la embarcación asistida a las 19.15, comprobando que esta se encontraba varada y sin tripulación a bordo, pues esta había desembarcado a requerimiento de Protección Civil. A las 19.20, después de asegurarse que la embarcación asistida no tenía vías de agua, procedió a su remolque hasta el puerto de Sada. A las 19.43 atracó a la “VADA” en un pantalán del club náutico de Sada y la puso a disposición de su propietario. A las 20.00 la “SALVAMAR MIRFAK” salió hacia su base en La Coruña, en la que atracó a las 20.30 horas.

Segundo

La meteorología marítima de día 11 de septiembre de 2016, en torno a las 19.00 horas, correspondiente a las aguas exteriores a la ría de Betanzos, era de mar rizada a marejadilla y mar combinada del noroeste en torno a 0.5 metros/1 metro, tal y como acredita el referido informe meteorológico elaborado por la AEMET (folio 57.)

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 conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptualiza como un “salvamento”, o, en su caso, como un “auxilio”, mientras que la asistida la considera como un “remolque de fortuna.”

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 registrará 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 MIRFAK**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que la “**VADA**” se encontraba encallada, 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 MIRFAK**”, 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 “**VADA**”, por más que esta se encontrara encallada. Ni las condiciones meteorológicas existentes, ni la situación de dicha embarcación encallada a unos dos o tres metros de la costa, hacían temer su pérdida. Resulta suficientemente ilustrativo, a este respecto, la fotografía que de la embarcación asistida obra al folio 165 del presente expediente.

Por otra parte, ha de hacerse una somera referencia a la posibilidad de calificación de la asistencia, que, subsidiariamente, formula la representación letrada de SASEMAR, como un “auxilio”. A este respecto, señalar que la vigente normativa reguladora de las asistencias marítimas, desde la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, no prevé otras figuras que las de salvamento y remolque de fortuna, no procediendo, por tanto, que este Tribunal Marítimo entre en el análisis de la calificación subsidiariamente propuesta.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la unidad de salvamento “**SALVAMAR MIRFAK**” no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar la intervención de la “**VADA**” 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 de fortuna.”

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 remolcado 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 “**VADA**”, se encontraba encallada y sin tripulación a bordo en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque. Además, la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación.

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, 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 retribuida 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 para ello 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 presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos 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 SETECIENTOS euros (700,00-€), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de CIENTO VEINTINUEVE euros con DIECINUEVE céntimos, (129,19-€).

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR MIRFAK**” 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 MIRFAK**” a favor de la embarcación de recreo “**VADA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **OCHOCIENTOS VEINTINUEVE euros con DIECINUEVE céntimos (829,19 €)**, 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 MIRFAK.**”

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.