

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00008/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Coronel Auditor

D. Jesús Méndez Rodríguez

Representante de la Marina
Mercante

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

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Diez del Corral

En Madrid a los nueve días del mes de mayo del año dos mil diecinueve.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **21/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 15 de agosto de 2018 por la por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" a la embarcación de recreo de bandera española, "**DELUCÍA**", con matrícula de 6ª IB-1-60-15, de 8,5 metros de eslora y 2,98 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON F. S. F.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 27 de agosto de 2018 (folio 32), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 20 de agosto de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial "SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA" (SASEMAR), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 4 a 7), relativo al servicio prestado el día 15 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" a la embarcación de recreo (marca "Jeanneau", modelo "Sun Odyssey 28.1"), "**DELUCÍA**".

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 16.45 (todos los datos horarios están expresados en hora local), la **“SALVAMAR MARKAB”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, por la que se le indicaba que la embarcación **“DELUCÍA”**, con seis tripulantes a bordo, en situación 38° 45,062 N y 001° 24,939 E, estaba con una importante vía de agua producida al haber cogido un cabo con su hélice y lo que produjo que el eje de la hélice se desplazara de su posición. A las 17.05, la **“SALVAMAR MARKAB”** se hizo a la mar y a las 17.40 se colocó junta al **“DELUCÍA”**, en el que sus tripulantes estaban achicando con cubos el agua que entraba por el eje, por lo que hubo de embarcarse una motobomba desde la embarcación de salvamento que se puso en funcionamiento de forma ininterrumpida. A las 18.00, firme el cabo de remolque, se inició este rumbo al varadero de Formentera, después de embarcar en la **“SALVAMAR MARKAB”** a parte de la tripulación del **“DELUCÍA”**, por encontrarse sufriendo un ataque de ansiedad. A las 16.30 atracaron en el puerto deportivo de Formentera donde el **“DELUCÍA”** fue colocado en el *travelift* para conducirlo al varadero. A las 19.00, la **“SALVAMAR MARKAB”** llevando a bordo a los seis componentes de la tripulación de la embarcación asistida, salió para su base en Ibiza, donde quedó atracada.

La asistencia no se califica en el parte, en el que se afirma que el servicio tuvo una duración de dos horas y treinta y cinco minutos y que la distancia navegada fue de trece millas.

Segundo

Al folio 122 consta personación de la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, la entidad **“HELVETIA”**.

Tercero

Al folio 62 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes el 15 de agosto de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que concreta de la siguiente manera: *“Viento. El viento sopló del este y sureste (080° a 150°) con fuerza 3 a 4 (7 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Oleaje. El estado del mar fue de marejadilla, con altura significativa de olas de 0,2 a 0,3 metros.”*

Cuarto

Consta al folio 50 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 216, de 6 de septiembre de 2018.

Quinto

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 297 a 302), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y OCHO euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (4.978,79 €)** y que los gastos en los que incurrió como consecuencia de la asistencia, serían de **CIENTO SETENTA Y OCHO euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (178,79 €)**.

Por su parte, la representación letrada de la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 157 a 163, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, pero que, si este Tribunal Marítimo Central entendiera que se trata de un salvamento, habida cuenta a las circunstancias en las que la asistencia se llevó a cabo, y el valor real de la embarcación asistida, el premio correspondiente debería suponer unos **SETECIENTOS euros (700 €)**.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Ayudante Naval de Ibiza, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **VEINTICUATRO MIL euros (24.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 115, significando que al referido importe deberá restarse el importe de las reparaciones en curso.

A los folios 177 y 178 se recoge la cuantificación de las reparaciones a las que hubo de someterse el “**DELUCÍA**” por los daños sufridos, que asciende a la cantidad de **NUEVE MIL NOVECIENTOS VEINTICUATRO euros con DOS céntimos (9.924,02 €)**. Dicha valoración se contiene en el informe pericial obrante a los folios 166 a 209, informe emitido a requerimiento de la empresa aseguradora.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 20 de noviembre de 2018, (folios 210 a 214), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Partes de asistencia, 2º) prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida y prohibición de venta, 3º) personación de la parte asistente, 4º) personación del armador de la embarcación asistida, 5º) personación de la aseguradora de la embarcación asistida, 6º) publicación de edictos en el B.O.E. 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) Informe del CSS de Palma de Mallorca, y 9º) valoración de la embarcación asistida según la Ayudantía Naval de Ibiza y, según las partes personadas.

Octavo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 9 de enero de 2019 (folio 249), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Noveno

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 11 de marzo de 2019 (folio 309) y ya que la parte asistida estimó no ser necesario llevar a cabo la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

HECHOS

Primero

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con el informe elaborado por el CSS de Palma de Mallorca (folio 31), por el informe general de la emergencia confeccionado por el citado CSS (folios 243 y 244), por la declaración de DON M. M. N., patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**” (folios 267 a 269), así como del informe pericial obrante a los folios 166 a 209. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

El 15 de agosto de 2018, cuando el “**DELUCÍA**” se disponía a fondear en la playa de Illetas, en Formentera, sufrió una avería en el motor, pues no le funcionó ni la marcha atrás ni la marcha avante, por lo que, por acción del viento fue derivando hasta que abordó a otra embarcación. El viento alejó de la costa al “**DELUCÍA**” y su patrón, DON A. V. A., fondeó la embarcación, pero como el fondo estaba cubierto por posidonias, planta marina protegida, hizo su aparición una lancha de vigilancia de esa zona, que comprobó que la hélice del “**DELUCÍA**” no giraba y procedió a remolcarlo hasta una zona de fondo de arena, para poder fondear allí. Después de varios intentos, el Sr. V. A. consiguió que el motor funcionara, pero un cabo de la lancha auxiliar se enredó con la hélice, lo que produjo una vía de agua, sin que la bomba automática de achique fuera suficiente para evacuar la totalidad del agua que entraba. Por ese motivo, el patrón efectuó una llamada de *mayday* por canal 16. Como consecuencia de la llamada de auxilio, a las 16.45 la “**SALVAMAR MARKAB**” fue movilizada por el CSS de Palma de Mallorca, quien le indicó que la embarcación “**DELUCÍA**”, con seis tripulantes a bordo, en situación 1.38°, 45,062 N y 001° 24,939 E, tenía una vía de agua producida al haber cogido un cabo con su hélice y lo que produjo que el eje de la hélice se desplazara de su posición. A las 17.05, la embarcación de salvamento se hizo a la mar y a las 17.40 se colocó junta al “**DELUCÍA**”, en el que sus tripulantes estaban achicando con cubos el agua que entraba por el eje. Junto al “**DELUCÍA**”

estaba la lancha de los socorristas de la playa, que habían acudido por si podían prestar ayuda y que permanecieron allí hasta la llegada de la embarcación de salvamento. Como la bomba automática de achique del “**DELUCÍA**” no bastaba para evacuar el agua que entraba, hubo de embarcarse una motobomba desde la “**SALVAMAR MARKAB**” que estuvo funcionando de forma ininterrumpida. A las 18.00, se hizo firme el cabo de remolque, y, seguidamente se procedió a remolcar a la embarcación asistida hasta el varadero de La Savina. Parte de la tripulación del “**DELUCÍA**” tuvo que embarcar en la “**SALVAMAR MARKAB**” por haber sufrido un ataque de ansiedad. A las 18.30 atracaron en el puerto deportivo de La Savina donde el “**DELUCÍA**” fue colocado en el *travel lift* para conducirlo al varadero. A las 19.00, la “**SALVAMAR MARKAB**”, llevando a bordo a los seis componentes de la tripulación de la embarcación asistida, salió para su base en Ibiza, donde quedó atracada a las 19.40.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue la que se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución, en el que se reseña el informe emitido por la AEMET.

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 indispensable requisito de peligro, ya que, durante toda la intervención de la **“SALVAMAR MARKAB”**, no se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta tuviera una vía de agua. Y esto es así, porque el **“DELUCÍA”** tenía en funcionamiento su bomba de achique, que si bien es cierto que no bastaba para evacuar la totalidad del agua que iba embarcando, también lo es que lo hacía en una proporción suficiente, a lo que debemos añadir que la intervención de la tripulación, al achicar con cubos, constituían factores determinantes para alejar un peligro inminente. Además, el **“DELUCÍA”** disponía de una embarcación neumática auxiliar con la que podía evacuar a sus tripulantes en el caso de ser necesario hacerlo. Por otra parte, junto a la embarcación asistida se encontraba la lancha de los socorristas de la muy próxima playa, que también hubieran podido prestar auxilio si la situación se hubiese agravado. En el peor de los escenarios posibles, si la entrada de agua fuera muy superior a la que la bomba automática de achique pudiera evacuar, siempre hubiera podido intentarse que el **“DELUCÍA”** fuera remolcado por las dos citadas embarcaciones hasta poder varar en la arena de la muy cercana playa de Illetas.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la “**SALVAMAR MARKAB**”, no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar la misma en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente.

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. Seguidamente, analizaremos las intervenciones de la parte asistente, para dilucidar si estas pueden ser, o no, constitutivas de esta modalidad de asistencia marítima.

En el presente supuesto, la actuación de la “**SALVAMAR MARKAB**”, 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 situarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el “**DELUCÍA**”, tenía una vía de agua que su tripulación no podía taponar, solo podían controlarla, aminorando sus efectos. Resulta significativo, para evidenciar que nos encontramos ante una situación extraordinaria, que el patrón de la embarcación asistida emitiera una llamada de emergencia por el canal 16 de VHF, reservado no para hacer llamadas de rutina, sino para las llamadas de socorro, urgencia y seguridad

marítima. Y, también lo es, que varios tripulantes del “**DELUCÍA**” embarcaran en la “**SALVAMAR MARKAB**” mostrando síntomas evidentes de padecer una crisis de ansiedad.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central, entiende que la asistencia llevada a cabo por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, ha de considerarse como un remolque de fortuna.

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 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 para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, situación de nocturnidad, duración de la asistencia y distancia navegada, complejidad de las operaciones desplegadas.) En el presente supuesto, 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, habida cuenta que la embarcación “**SALVAMAR MARKAB**” pertenece a dicha entidad empresarial pública.

Por otra parte, y respecto a dicha embarcación de salvamento, 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 DOS MIL QUINIENTOS euros (2.500 €), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de CIENTO SETENTA Y OCHO euros con SETENTA Y NUEVE céntimos, (178,79 €.)

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR MARKAB**” 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 MARKAB**” a favor de la embarcación de recreo “**DELUCÍA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL SEISCIENTOS SETENTA Y OCHO euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (2.678,79 €)**, 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 MARKAB**”.

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.