

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00003/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín Dapena

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Jesús Méndez Rodríguez

Representante de la Marina Mercante

Don Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Joaquín Ruiz Diez del Corral

En Madrid a los siete días del mes de julio del año dos mil veinte.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **12/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 16 de octubre de 2019 por la embarcación de salvamento marítimo “**MARÍA PITA**” a la embarcación de recreo de bandera irlandesa, “**ESCAPADE**”, con matrícula de Cork, Irlanda, de 13,21 metros de eslora, 4,19 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON B. C.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 21 de octubre de 2019 (folios 31 a 33), a la recepción de escrito de personación formulado por la representación letrada de la SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR) de 19 de octubre de 2019 (folios 2 y 3), en el que se da traslado del parte de asistencia (folios 23 a 28), formulado por el patrón de la unidad de salvamento

marítimo “**MARÍA PITA**”, basada en el puerto de La Coruña, relativo al servicio prestado el día 16 de octubre de 2019 a la embarcación de recreo (marca “JEANNEAU”, modelo “SUN ODYSSEY”) de bandera irlandesa “**ESCAPADE**”.

En el citado parte, queda reseñado que a las 08.45 (horario local) del 16 de octubre de 2019, la embarcación de salvamento “**MARÍA PITA**” recibió instrucciones del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre para proceder a 50 millas al Norte de Ferrol, zona en la que el velero “**ESCAPADE**” se encontraba en dificultades por temporal del SW con fuerza 8. Alistado el barco, a las 09.45 sale de puntas y se dirige al punto indicado, con temporal del SW y mar combinada de 4 metros. A las 14.30 la embarcación de salvamento llega a zona y a las 14.45 hace firme el cabo de remolque de emergencia en la embarcación asistida, que lleva cuatro tripulantes a bordo, quienes, debido a las malas condiciones de la mar, no son evacuados. Acto seguido se procede al puerto de La Coruña al que se arriba a las 21.50, largándose el remolque. A las 22.15, la embarcación de salvamento queda atracada en su base.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de trece horas y diez minutos, siendo la distancia navegada de 105 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón de la embarcación de recreo del “**ESCAPADE**”, DON B. C., y haciéndose constar que la entidad aseguradora del barco es la sociedad “ALLIANZ” y que la póliza suscrita es la CK 000000.

Segundo

Consta al folio 84 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 257, de 25 de octubre de 2019.

Tercero

Respecto a la valoración del velero asistido, el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, previa inspección de la embarcación asistida, emite informe (folios 60 y 60 vuelto) en el que determina un valor estimado de la misma que asciende a la cantidad de **CINCUENTA Y OCHO MIL euros (58.000 €)**.

Cuarto

Al folio 114 consta informe meteorológico emitido por la Jefe del Servicio de Protección Civil e Instituciones Públicas de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes entre las 06.00 horas y las 22.00 horas (UTC) del día 16 de octubre de 2019 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, se concretan de la siguiente manera: “*Viento del SO de fuerza 6-7 hacia las 06.00 UTC,*

disminuyendo hasta alcanzar fuerza 3 de componente O al final del día. El estado de la mar fue de marejada-fuerte marejada hacia las 06.00 UTC, manteniéndose en marejada al mediodía y disminuyendo a marejadilla al final del día. Mar de fondo del Oeste, generando una mar combinada de unos 3 metros durante todo el día. Lluvias hasta las 18.00 UTC con visibilidad mala (menos de 2 Km.) predominante”.

Quinto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 2 de diciembre de 2019, (folios 149 a 151), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relato de los hechos según la versión del 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, y según la de DOÑA P. H., tripulante de la embarcación asistida, 2º) circunstancias meteorológicas, según informe de la AEMET, 3º) Valoración de la embarcación asistida, 4º) Valor asegurado de la embarcación asistida según la póliza de seguros, 5º) Medidas de garantía adoptadas, 6º) buques asistido y asistente, 7º) identificación de las partes personadas, 8º) gastos, daños y perjuicios generados por la asistencia, señalándose que, no constan y 9º) calificación de la asistencia, indicándose que esta no se determina por ninguna de las partes.

Sexto

La representación letrada de la embarcación asistente, considera, en su escrito de alegaciones (folios 162 a 174), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento” y que el premio que debiera corresponder al mismo sería el del 20% del valor de la tasación oficial, de modo que este ascendería a la cantidad de **ONCE MIL SEISCIENTOS euros (11.600 €)**. Asimismo, en escrito anexo al de alegaciones obrante al folio 175, se detalla que los gastos ocasionados como consecuencia de la asistencia han ascendido a la cantidad de **SIETE MIL OCHOCIENTOS CUARENTA euros con CINCUENTA Y NUEVE céntimos (7.840,59 €)**, de los que 6.843,87 corresponden al valor de los combustibles y lubricantes consumidos y 996,72 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Por su parte, la representación letrada del armador propietario de la embarcación asistida, considera en sus alegaciones (folios 176 a 178), que la asistencia prestada constituyó un mero supuesto de remolque y que su retribución debiera ajustarse a lo previsto en las tarifas fijadas en la Orden del Ministerio de Fomento de 7 de octubre de 2002, para los servicios prestados por SASEMAR. Dichas alegaciones han sido incorporadas a las actuaciones, pero han sido consideradas como extemporáneas por el Sr. Juez Marítimo instructor, tal y como señala en su providencia de fecha 12 de febrero de 2020 (folios 179 y 180).

Séptimo

No se ha practicado prueba alguna en el presente expediente, por no haberlo solicitado así las representaciones letradas de las partes personadas.

Octavo

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 12 de febrero del año en curso (folios 179 y 180), la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 17 de febrero, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La referida reunión conciliatoria se dio por finalizada “sin avenencia” por 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 16 de junio de 2020 (folio 220).

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 “**MARÍA PITA**” (folios 23 a 28), del informe general de la asistencia elaborado por el CCS de Finisterre (folios 88 a 93), de las declaraciones que sobre los hechos realizó la tripulante del velero asistido DOÑA P. H. (folios 61 a 63), así como del resto de documentación contenida en el expediente, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 20.10 (el horario empleado es el UTC) del 15 de octubre de 2019, el Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de La Coruña informa al CCS de Finisterre que ha recibido una llamada de urgencia (PANPAN) del velero irlandés “**ESCAPADE**”, que se encuentra al NW de cabo Prior, con cuatro tripulantes a bordo y que solicita remolque por haber quedado sin vela y navegar a motor en demanda de La Coruña, con combustible solo para tres o cuatro horas. Por tal motivo, se moviliza a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**”, que a las 21.00 sale de su base en La Coruña y a las 22.17 regresa a la misma debido a las adversas condiciones meteorológicas. A partir de ese momento se mantiene la comunicación radio entre el CCR de La Coruña, el CCS de Finisterre y el “**ESCAPADE**”, en ocasiones, a través del buque tanque de bandera de las Islas Marshall “**ECO FLEET**”, quien, a las 23.16 informa que el “**ESCAPADE**” no se encuentra en peligro, pero que pide que se le proporcione combustible o ser remolcado. A las 02.50 del día 16, el “**ESCAPADE**”, en posición 44° 11’ N, 008° 46’ W, solicita evacuación en helicóptero. A las 03.10 sale el helicóptero HELIMER 401, que a las 04.12, antes de regresar a su base para repostar, informa que el velero

irlandés continúa con gobierno y que le queda algo de combustible. A las 05.53, el CCS de Finisterre comunica al “**ESCAPADE**” que el HELIMER 401 está volando hacia su posición para realizar la evacuación de sus cuatro tripulantes, respondiendo el patrón que no cree que exista tanto peligro y que no quieren ser evacuados sino remolcados. A las 06.35 el HELIMER 401 indica al “**ESCAPADE**” que la ayuda solicitada podría demorarse hasta diez horas, aceptándolo el patrón irlandés y regresando a tierra el helicóptero. A las 06.45 la embarcación de salvamento “**MARÍA PITA**” recibió instrucciones del Centro CCS de Finisterre para proceder a 50 millas al Norte de Ferrol, para asistir al “**ESCAPADE**”. Alistado el barco, a las 09.45 sale de puntas y se dirige al punto indicado, con temporal del SW y mar combinada de 4 metros. A las 14.30 la embarcación de salvamento llega a zona y a las 14.45 hace firme el cabo de remolque de emergencia en la embarcación asistida. Hecho esto, se procede al puerto de La Coruña al que se arriba a las 21.50, largándose el remolque. A las 22.15, la embarcación de salvamento queda atracada en su base.

Segundo

La situación meteorológica en la que transcurrió la asistencia ha sido ya descrita en el antecedente de hecho cuarto.

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” sometido a tarifa.

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 registrá 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, 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 real, inminente y grave.

Y es así, ya que el **“ESCAPADE”** no había sufrido daño o avería alguna. Su flotabilidad, estabilidad, estanqueidad y gobierno se conservaban en perfectas condiciones y, aunque para poco tiempo de navegación, conservaba combustible. El hecho de que no pudiera utilizar la vela, como afirma la SRA. H. (folio 61), no implica que dicho barco estuviera en peligro de perderse o sufrir un grave deterioro. Es evidente que las condiciones meteorológicas en las que transcurrió la asistencia no eran favorables, pero también lo es que estas no fueron tan adversas como para poner en peligro al **“ESCAPADE.”** Resulta elocuente, en este punto, que cuando desde el velero asistido se efectuó una llamada solicitando ayuda, esta fue una llamada de urgencia, un **“PANPAN”**, lo que supone la inexistencia de peligro para la vida de los tripulantes o para la integridad de la embarcación, pues en caso contrario, se hubiera emitido una señal de socorro **“MAYDAY”**, que si implicaría la existencia de un peligro grave e inminente. Así lo admite la SRA. H. (folio 61), y así se constata en el Informe General de la Asistencia (folio 90). A este respecto conviene señalar, acudiendo a dicho Informe General de la Asistencia, que, si bien es cierto que a las 02.50 del día 16, desde el **“ESCAPADE”** se solicitó la

evacuación de su tripulación en helicóptero, también lo es que a las 05.46 informaron *“que están todos bien a bordo (...) y prefieren esperar para remolque”* (folio 91), insistiendo en esa intención en la comunicación que a las 05.53 tuvo lugar con el HELIMER 401: *“El capitán nos dice que él no quiere ser evacuado y los tres restantes miembros de la tripulación tampoco. Se le informa que son las instrucciones que tenemos y esto es por razones de seguridad pero él insiste en que ahora no ve tanto peligro y no quieren”* (folio 92). Y, por fin, cuando desde el helicóptero se indica al **“ESCAPADE”** que el remolque solicitado puede tardar más de diez horas en llegar al punto en el que se encuentran, el patrón del velero irlandés, a las 06.35, *“acepta y solicita remolque desde tierra”* (folio 92).

A juicio de este Tribunal Marítimo Central, las buenas condiciones en las que se encontraba la embarcación asistida y la insistencia del patrón del **“ESCAPADE”** en permanecer a bordo, indican con claridad, la inexistencia de una circunstancia de peligro inminente y grave, 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 **“MARÍA PITA”** 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 velero “**ESCAPADE**”, no podía navegar a vela y que encontrándose a un distancia considerable de tierra, no disponía de combustible suficiente para poder navegar toda aquella distancia. Y, si bien hemos dicho que las condiciones de mar y viento reinantes no ponían en peligro al “**ESCAPADE**” y a sus tripulantes, sí dificultaban grandemente la rápida prestación del remolque. Para hacernos una idea lo más aproximada posible de la situación meteorológica existente durante el transcurso de la asistencia, conviene recordar que la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” salió de su base para intervenir en la asistencia y que poco más de una hora después, hubo de regresar a la misma *“debido a las condiciones meteorológicas, la duración del remolque y que solo tienen un patrón a bordo.”*

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 que se había quedado sin combustible, buena parte de ella 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.)

Asimismo, y al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada y habida cuenta la analogía 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.

Independientemente de lo anterior, 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 **SEIS MIL NOVECIENTOS SESENTA euros (6.960 €)**, reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de **SIETE MIL OCHOCIENTOS CUARENTA euros con CINCUENTA Y NUEVE céntimos (7.840,59 €)** de los que 6.843,87 corresponden al valor de los combustibles y lubricantes consumidos y 996,72 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Sexto

Al tratarse la “**MARÍA PITA**” 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 “**MARÍA PITA**” a la embarcación de recreo “**ESCAPADE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CATORCE MIL OCHOCIENTOS euros con CINCUENTA Y NUEVE céntimos (14.800,59 €)**, 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 “**MARÍA PITA**”.

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.