

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don Francisco Cortés Uría

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín

Dapena

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Miguel Ángel Recio

Jaraba

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 17 días de noviembre de 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 07/2020, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 30 de marzo de 2020 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” a la embarcación de recreo a vela y motor de bandera española, “**DESIRÉ VII**”, de 9,79 metros de eslora, 3,54 metros de manga y 10,91 T.R.B., propiedad y armada el día de autos por DON A. G. Q.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 7 de mayo de 2020 (folio 54), 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 3 de abril de 2020 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 23 a 26) relativo al servicio prestado el día 30 de marzo de 2020 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” a la embarcación de recreo a vela y motor (Dresport, modelo “Furia 100”), de bandera española, “**DESIRÉ VII**”.

En el citado parte asistencia se indica que a las 1814 del día 30 de marzo de 2020, tras recibir una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de La Coruña, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” salió de su base para asistir a un velero que se encontraba varado y sin tripulación a bordo en la playa de Sada. A las 1840, la embarcación de salvamento informa al CCS de La Coruña que se encuentra en zona y que ha localizado a la embarcación varada, a la que se acerca y le lanza un grampín, que logra hacer firme, para seguidamente, tirar del velero hasta llevarlo a aguas más profundas. Hecho esto, la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” se abarboa al velero y lo remolca al puerto deportivo de Sada. En el trayecto se cruzan con un chinchorro en el que, remando, va el armador del velero; este, a indicación de la embarcación de salvamento, embarca en el “**DESIRÉ VII**”. A las 1930, el velero asistido queda atracado en el Club Náutico de Sada. A las 2000 la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” sale para su base, en la que atraca a las 2035.

El servicio prestado no se califica por el asistente, que sostiene que tuvo una duración de dos horas y veintiún minutos, siendo la distancia navegada de treinta y dos millas.

Segundo.

Como medida de garantía, el Sr. Juez Marítimo instructor del presente expediente acuerda la prohibición de venta y gravamen de la embarcación asistida, tal y como consta al folio 46.

Tercero.

Al folio 69 consta declaración escrita de DON A. G. Q., armador del “**DESIRÉ VII**”, en la que narra su versión sobre los hechos.

Cuarto.

Al folio 153 consta personación de la mercantil “ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.”, aseguradora de el “**DESIRÉ VII**”.

Quinto.

Al folio 52 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo Funcional de Predicción Marítima del Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología

(AEMET), en el que, para el día 30 de marzo de 2020, entre las 12.00 y las 20.00 horas, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: *“Viento E-NE fuerza 5 con rachas fuerza 7. Marejada. Mar de fondo del noroeste en torno a 1 m. Se estima en la zona frente a la playa de Sada (A Coruña), se mantienen las condiciones de viento, de marejadilla a marejada, la propagación del oleaje de fondo no es significativo”.*

Sexto.

Consta al folio 53 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 8 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 111, de 21 de abril de 2020.

Séptimo.

Al folio 72 consta valoración pericial de la embarcación asistida, realizada por la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, en la que se pone de manifiesto que el valor actual de dicha embarcación asciende a la cantidad de **DIECIOCHO MIL euros (18.000 €)**.

Consta, asimismo, al folio 74, valor asegurado de la embarcación asistida por la COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A. (ALLIANZ), que asciende a una cantidad total de **VEINTICUATRO MIL euros (24.000 €)**.

Octavo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 1 de septiembre de 2020 (folios 82 a 84), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Información recogida en el parte de asistencia, 2º) circunstancias meteorológicas según el parte de asistencia y el informe meteorológico elaborado por la AEMET, 3º) valoración de la embarcación asistida por la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, 4º) Valor asegurado por la COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A. (ALLIANZ), 5º) medidas de garantía, 6º) personación de SASEMAR, 7º) Identificación del interesado como armador de la embarcación asistida, 8º) gastos, daños y perjuicios sufridos por las embarcaciones participantes en la asistencia, 9º) calificación de la asistencia por asistente y asistido.

Noveno.

El armador del **“DESIRÉ VII”**, DON A. G. Q., en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 116 y 116 vuelto), manifiesta que una vez tuvo conocimiento de que su barco se había soltado del fondeo y acabado varado en la playa de Sada, trató de recuperarlo por sí mismo, sin solicitar ayuda a

nadie , pero que cuando se dirigía en un bote a rescatar su embarcación, se encontró con una de Salvamento Marítimo que, asimismo, se disponía a hacerlo. El Sr. G. Q. indicó a los tripulantes de la embarcación de Salvamento Marítimo que no necesitaba su ayuda, pero estos le dijeron que debía embarcar en el “**DESIRÉ VII**” y ponerse a la caña para ayudar en el remolque que habían dispuesto, lo que así hizo.

Por su parte, la representación legal de SASEMAR, en su escrito de alegaciones (folios 121 a 130) califica la asistencia prestada como de “salvamento”, considerando que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **TRES MIL SEISCIENTOS euros (3.600 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **CIENTO SESENTA Y UN euros con CUARENTA Y NUEVE céntimos (161,49 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 129,63 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 31,86 a gastos de personal (folio 133).

Décimo.

El 14 de octubre de 2020 se lleva a cabo la reunión conciliatoria, a la que acude el armador de la embarcación asistida, pero excusa su presencia la representación letrada de la asistente, por no considerarla necesaria, finalizando aquella, sin avenencia (folio 146).

HECHOS

Primero.

No siendo plenamente coincidentes 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 interpretaciones que de los hechos presentan las partes, estas han de complementarse con el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de La Coruña (folios 131 y 132), y por la información proporcionada en el CD en el que se recoge las grabaciones de las comunicaciones en las que ha intervenido el CCS de La Coruña. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 1800 del 30 de marzo de 2020, una llamada del 112 informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de La Coruña que un velero se había soltado de su amarre y estaba a la deriva frente a la playa de Sada. Por tal motivo, el CCS contactó con el Club Náutico de Sada desde donde se les informó que no disponían de ninguna embarcación para remolcar al citado velero. A las 1804 se movilizó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**”. A las 1810, desde el Club Náutico de Sada se contactó con el

CCS y se facilitaron los datos de DON S. G. Q., armador del velero a la deriva, que resultó ser el **“DESIRÉ VII”**. El CCS contactó con el Sr. G. Q. y se le informó de la situación, contestando aquel que se dirigía hacia su barco para tratar de hacerse cargo de él. A las 1815, la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** salió de su base y a las 1842 se encontraba a cincuenta metros del **“DESIRÉ VII”** que estaba varado en la playa de Sada. La embarcación de salvamento se acercó al velero varado y le lanza un grampín, consiguiendo hacer firme un cabo de remolque a las 1845, para, seguidamente, tirar del velero hasta llevarlo a aguas más profundas. Hecho esto, la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** se abarloó al velero y lo remolcó hasta el puerto deportivo de Sada. En el trayecto se cruzaron con un chinchorro en el que, remando, iba el armador del velero, quien manifestó su intención de hacerse cargo del mismo, aunque, finalmente, a indicación de la embarcación de salvamento, embarcó en el **“DESIRÉ VII”** para ayudar en la maniobra. A las 1930, el velero asistido quedó atracado en el muelle del Club Náutico de Sada. A las 2000 la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** salió para su base, en la que atracó a las 2035.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan en la zona frente a la playa de Sada fueron de marejadilla a marejada, la propagación del oleaje de fondo no fue significativo, como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho cuarto de la presente resolución.

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 abordar es la de conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la califica como “salvamento”, mientras que la asistida considera que no se ha llevado a cabo asistencia alguna y que dicha parte nunca solicitó la prestación de ningún servicio.

Tercero.

Así pues, por lo que respecta a la calificación de la asistencia 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 para considerarla como tal.

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, en el supuesto que nos ocupa, 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 BETELGEUSE”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“DESIRÉ VII”** se encontraba varado y sin nadie a bordo, no se daba una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco existía peligro de esa misma entidad de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara varada.

Dicho lo anterior, y a la vista de lo actuado, lo cierto es que el **“DESIRÉ VII”**, por causas que no han quedado esclarecidas, se soltó de su amarre, quedó a la deriva y acabó varando en la playa de Sada. Pero, la situación en la que el velero se encontraba, que venía definida por el hecho de que la varada se había producido en un fondo de arena, en la inexistencia de daño alguno en la

embarcación y en las condiciones meteorológicas reinantes, que no pueden calificarse como especialmente adversas, no nos indican, siquiera remotamente, que el “**DESIRÉ VII**” corriera un peligro cierto de perderse o de sufrir graves daños. Por otra parte, en la actuación de la “**SALVAMAR BETELGEUSE**”, habida cuenta que la asistencia no se llevó a cabo en circunstancias de especial complejidad, no fue necesario desplegar una especial pericia, ni requirió un singular esfuerzo por parte de los componentes de la tripulación de la embarcación de salvamento. Además, conviene traer a colación que el armador del “**DESIRÉ VII**”, a requerimiento de la “**SALVAMAR BETELGEUSE**”, en un momento dado, embarcó en el velero de su propiedad cuando este estaba siendo remolcado, y colaboró para que el remolque se llevara a cabo de la mejor manera posible.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención de la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” en la asistencia no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en los hechos antes expuestos 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 un 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 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 cierto, grave e inminente, 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 “**DESIRÉ VII**”, se encontraba varada y sin nadie a bordo. 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. Para realizar ese cálculo, el Tribunal Marítimo no se encuentra constreñido por ningún criterio valorativo específico, ya que ni la Ley de Navegación Marítima, ni el Convenio de Londres establecen reglas o procedimientos para hacerlo, por lo que en aras de la equidad debe tomar en consideración para ello unas pautas objetivas que vienen dadas por las condiciones y circunstancias en las que tuvo lugar la prestación del servicio, ponderando para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, duración de la asistencia y distancia navegada, esfuerzos y méritos de quienes hayan intervenido en la asistencia, complejidad de las operaciones desplegadas, así como todas las demás circunstancias concurrentes.) En este punto, conviene señalar que el propio armador de la embarcación asistida colaboró en la asistencia de la misma, como el mismo sostiene en sus alegaciones (folios 116 y 116 vuelto) y como queda expuesto en el parte de asistencia (folio 26) y se corrobora en las alegaciones de SASEMAR (folio 126).

Además de los criterios anteriormente expuestos, y al objeto de fijar la remuneración correspondiente a la asistencia, 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, pues proporciona un lógico criterio valorativo del importe de la remuneración.

Por otra parte, y respecto a dicha embarcación de salvamento, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe deberá incrementar al del premio establecido para la asistencia, y que en el presente supuesto 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.

Visto lo anterior, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO euros (835 €)**.

A dicha cantidad deberá agregarse la de **CIENTO SESENTA Y UN euros con CUARENTA Y NUEVE céntimos (161,49 €)**, correspondiente a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 129,63 se referirían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 31,86 a gastos de personal (folio 133), gastos que la parte asistida en ningún momento ha cuestionado.

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” 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 “**SALVAMAR BETELGEUSE**” en favor de la embarcación de recreo “**DESIRÉ VII**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS euros con CUARENTA Y NUEVE céntimos (996,49 €)**, 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 “**SALVAMAR BETELGEUSE**”.

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.