

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/21

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don Francisco José 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 7 días de mayo de dos mil veintiuno.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número 08/2020, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada los días 25 de febrero a 1 de marzo de 2020 por el buque de salvamento “**PUNTA SALINAS**” al pesquero de bandera española, “**MONTES Y SABINO**”, de 19,42 metros de eslora, 5,42 metros de manga y 35,69 G.T., propiedad y armado el día de autos por DON S. M. B.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 de Canarias, de 10 de junio de 2020 (folio 1), se inició la instrucción del presente expediente de asistencia marítima a la recepción del escrito de personación formulado ese mismo día 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 5 a 7) relativo al servicio prestado los días 25 de febrero a 1 de marzo de 2020 por el buque de salvamento **“PUNTA SALINAS”** al pesquero de bandera española **“MONTES Y SABINO”**.

En el citado parte de asistencia se indica que a las 2100 del día 25 de febrero de 2020 el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas movilizó al buque de salvamento **“PUNTA SALINAS”** para auxiliar al pesquero **“MONTES Y SABINO”** que estaba sin máquina y fondeado en posición 22° 39' 0 N y 016° 53'0 W. El **“PUNTA SALINAS”** debía dirigirse al puerto de Las Palmas para embarcar a un oficial de puente y otro de máquinas del buque de salvamento **“MIGUEL DE CERVANTES”** para completar la dotación mínima de seguridad para navegaciones de más de veinticuatro horas. A las 0230 del día 26 embarcaron esos dos tripulantes y, seguidamente, el **“PUNTA SALINAS”** emprendió la navegación hacia la posición en la que se encontraba el **“MONTES Y SABINO”**. A las 0605 del día 27, el buque de salvamento contactó por VHF con el pesquero y a las 0700 llegó a la posición en la que este se encontraba. El pesquero tenía siete tripulantes a bordo, estaba sin propulsión y no podía izar el fondeo. A las 0720 se comenzó la maniobra para recuperar el fondeo, finalizando esta a las 0810. A las 0845 se hace firme el remolque y a las 0900 se maniobra para alargar el cabo de remolque, que queda en 500 metros. A las 0945, a régimen de remolque, el **“PUNTA SALINAS”** procede para Las Palmas. A las 2320, en posición 23° 45'2 N, 016° 33'1 W faltó el cabo de remolque. A las 2333 se procede a virar el tren de remolque, recuperándose el cabo a las 2400. A las 0030 del día 28 se prepara el tren de remolque, haciéndose firme el cabo de remolque a las 0055. A las 0850 del día 29 el **“MONTES Y SABINO”** solicitó al buque de salvamento que parasen la arrancada para poder reforzar y reafirmar el remolque. Hecho esto, continuó la navegación. A las 0740 del día 1 de marzo se comenzó a acortar el cabo de remolque, quedando este a 50 metros a las 0800 y se procede a entrar en el puerto de Las Palmas. A las 0902 se larga el cabo de remolque y la embarcación **“DON QUIJOTE I”** se hace cargo del remolque del **“MONTES Y SABINO”** hasta dejarlo atracado. A las 0940 queda atracado el **“PUNTA SALINAS”**.

El servicio prestado no se califica en el parte dado por el asistente, que sostiene que tuvo una duración de cuatro días, doce horas y veinte minutos y que la distancia navegada fue de 767 millas.

Segundo.

A los folios 29 y 29 vuelto consta informe meteorológico de la Jefe del Servicio de Protección Civil e Instituciones Públicas de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que, *“en la ruta entre el punto de coordenadas 22° 39' N 16° 53' W y el Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria, entre las 0000 UTC del día 25 de febrero de 2020 y las 2359 del 1 de marzo de*

2020”, las condiciones meteorológicas aproximadas fueron las siguientes: “Día 25 de febrero de 2020. Viento del E y NE de fuerza 4 a 5. El estado de la mar fue de marejada a fuerte marejada. Aguaceros, calima y visibilidad localmente regular (2 a 10 km.) Día 26 de febrero de 2020. Viento del E y NE de fuerza 4 a 5, entre las islas canarias ocasionalmente 6 o 7. El estado de la mar fue de marejada a fuerte marejada. Aguaceros ocasionales en la primera mitad del día al Oeste de la ruta, calima al Sur de la ruta con visibilidad localmente regular (2 a 10 Km.) Día 27 de febrero de 2020. Viento del NE de fuerza 4 a 6, entre las islas canarias ocasionalmente 7. El estado de la mar fue de marejada a fuerte marejada. Calma al Sur de la ruta con visibilidad localmente regular (2 a 10 km.) Día 28 de febrero de 2020. Viento del NE de fuerza 4 a 5, entre las islas canarias ocasionalmente 6. El estado de la mar fue de marejada, ocasionalmente fuerte marejada al Sur de la ruta. Calima al Sur de la ruta con visibilidad localmente regular (2 a 10 km.) Día 29 de febrero de 2020. Viento del N y NE de fuerza 4 a 5, entre las islas canarias ocasionalmente 6. El estado de la mar fue de marejada, fuerte marejada al Sur de la ruta. Calima al Sur de la ruta con visibilidad localmente regular (2 a 10 km.) Niebla con visibilidad localmente mala (- 2 km.) cerca de la costa africana, al Oeste de la ruta. Día 1 de marzo de 2020. Viento del N o NE de fuerza 4 a 5. El estado de la mar fue de marejada a fuerte marejada”.

Tercero.

Consta al folio 30 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 170, de 18 de junio de 2020.

Cuarto.

A los folios 53 a 59 vuelto consta copia de la escritura de compraventa del “**MONTES Y SABINO**” de fecha 5 de octubre de 2017, por un importe de **CIENTO CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y SEIS euros con VEINTIÚN céntimos (157.596, 21 €)**. Dicha cuantía, es aceptada como valoración de la embarcación asistida por la parte asistente, tal y como consta en oficio de su representación legal obrante al folio 100 y en los escritos de alegaciones (folios 124 a 130) y de conclusiones (folios 157 a 160) formulados por dicha parte.

A su vez, el armador de la embarcación asistida, considera en su escrito de alegaciones (folios 104 a 113) que su valor aproximado es de **CIENTO QUINCE MIL euros (115.000 €)**, habida cuenta que han transcurrido tres años desde su adquisición y dada su antigüedad y deterioro.

Quinto.

En la Cuenta General de Gastos, formulada el 16 de diciembre de 2020 (folios 114 a 116), se reseñan los siguientes extremos: 1º) relato de la asistencia según el parte de asistencia, 2º) prohibición de venta del pesquero asistido, 3º) personación de las partes 4º) publicación de edictos, 5º) informe sobre condiciones meteorológicas elaborado por la AEMET, 6º) incorporación de la documentación remitida por el CCS de Las Palmas, 7º) documentación relativa al pesquero asistido y 8º) conformidad de la parte asistente con la valoración presentada por la parte asistida. Asimismo, queda reseñado que, en sus alegaciones, la parte asistente califica la asistencia como “salvamento” y la asistida como “remolque” y el valor del pesquero asistido, los gastos generados, los daños sufridos y la cuantía del premio al que la parte asistente estima ser merecedora.

Sexto.

La representación legal de SASEMAR, en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 124 a 130) y en su escrito de conclusiones (folios 157 a 160) califica la asistencia prestada como de “salvamento”, considerando que el premio correspondiente por el mismo no debería ser inferior a la cantidad de **TREINTA Y UN MIL QUINIENTOS DIECINUEVE euros (31.519 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **SESENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y TRES euros con OCHENTA Y DOS céntimos (65.883,82 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 57.508,41 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 8.375,41 a gastos de personal (folio 93).

Por su parte, el armador del “**MONTES Y SABINO**” estima en sus escritos de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 122 y 123) y de conclusiones (folios 162 a 166) que nos encontramos ante un mero remolque que debiera ser retribuido como tal. A este respecto, conviene señalar que al folio 109 consta una factura, sin validez de pago, emitida por SASEMAR respecto a la asistencia prestada al “**MONTES Y SABINO**”, por un importe de **VEINTISÉIS MIL CIENTO TREINTA Y TRES euros con TREINTA Y TRES céntimos (26.133,33 €)**, cantidad obtenida conforme a 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.

Séptimo.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7, de 18 de marzo de 2021 (folio 171 y 171 vuelto), se convino la no celebración de reunión conciliatoria con las partes, toda vez que la representación letrada del asistente declinó su realización.

HECHOS

Primero.

Al objeto de fijar los hechos en los que se concreta la presente asistencia con la mayor precisión y objetividad posibles, 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 Las Palmas (folios 34 a 35 vuelto), las grabaciones de los contactos mantenidos entre los intervinientes en la asistencia, que están recogidas en el CD que consta entre los folios 32 y 33 y las declaraciones testimoniales prestadas por el capitán del “**PUNTA SALINAS**”, DON E. C. R. (folios 143 y 144), y los tripulantes del “**MONTES Y SABINO**” DON M. U. E. (folios 146 a 149) y DON J. M. S. (folios 151 a 153.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 1540 (todas las horas reseñadas son UTC) del día 25 de febrero de 2020, el pesquero “**MONTES Y SABINO**” solicitó al CCS de Las Palmas de Gran Canaria que le fuera prestada asistencia por haber sufrido una avería en el eje y haber quedado sin gobierno, por lo que hubo de fondear en posición 22° 33’ N, 016° 53’ W. Desde el pesquero se informó que sobre las 1400 habían sentido un golpe en la hélice que les produjo un desplazamiento del eje y que, al haber quedado sin propulsión, querían ser remolcados a Las Palmas o al puerto más cercano para reparar las averías. A las 1545, el CCS de Las Palmas contactó con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de Madrid para que solicitara ayuda de Salvamento Marítimo de Marruecos, pero este, a las 1629 contestó que no disponía de medios próximos para prestar la asistencia. Por tal motivo, a las 1650 se movilizó al buque polivalente de salvamento marítimo “**MIGUEL DE CERVANTES**”, que a las 1710 salió de su base. A las 1745 el buque de salvamento informó que tenía una avería y a las 1855 regresó a su base en Las Palmas. A las 2100 el CCS de Santa Cruz de Tenerife movilizó al remolcador de altura de salvamento “**PUNTA SALINAS**” para que fuera a auxiliar al pesquero. El “**PUNTA SALINAS**” salió de su base y se dirigió al puerto de Las Palmas para embarcar a un oficial de puente y otro de máquinas de la tripulación del “**MIGUEL DE CERVANTES**” para completar la dotación mínima de seguridad necesaria para realizar navegaciones de más de veinticuatro horas. A las 0230 del día 26 embarcaron esos dos tripulantes y, seguidamente, el “**PUNTA SALINAS**” emprendió la navegación hacia la posición en la que se encontraba el “**MONTES Y SABINO.**” A las 1317, el CNCS informó de la operación en marcha al Centro de Coordinación de Salvamento (MRCC) de Rabat. A las 0605 del día 27, el buque de salvamento contactó por VHF con el pesquero y a las 0700 llegó a la posición en la que este se encontraba. El pesquero tenía siete tripulantes a bordo, estaba sin propulsión y no podía izar el fondeo. A las 0720 se comenzó la maniobra para recuperar el fondeo, finalizando esta a las 0810. A las 0845 se hizo firme el remolque y a las 0900 se maniobró para

alargar el cabo de remolque, que quedó en 500 metros. A las 0950, a régimen de remolque, el **“PUNTA SALINAS”** procedió para Las Palmas. El CNCS informó sobre la operación al MRCC a las 1000. A las 2320, en posición 23° 45'2 N, 016° 33'1 W faltó el cabo de remolque. A las 2333 se procedió a virar el tren de remolque, recuperándose el cabo a las 2400. A las 0030 del día 28 se prepara el tren de remolque, haciéndose firme el cabo de remolque a las 0055. A las 0850 del día 29 el **“MONTES Y SABINO”** solicitó al buque de salvamento que parasen la arrancada para poder reforzar y reafirmar el remolque. Hecho esto, continuó la navegación. A las 0740 del día 1 de marzo se comenzó a acortar el cabo de remolque, quedando este a 50 metros a las 0800 y se procedió a entrar en el puerto de Las Palmas. A las 0902 se largó el cabo de remolque y el remolcador portuario **“DON QUIJOTE I”**, con quien había contactado el armador del pesquero, se hizo cargo del remolque del **“MONTES Y SABINO”** hasta dejarlo atracado en el puerto pesquero. A las 0940 el **“PUNTA SALINAS”** atracó en el muelle de Sanapú del puerto de Las Palmas.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas de los días en los que acontecieron los hechos que nos ocupan, son las que se reseñan en el informe emitido por la AEMET que consta en el antecedente de hecho segundo.

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.

La primera cuestión que se ha de abordar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la califica como “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero remolque.

Así pues, por lo que respecta a la calificación de la asistencia como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si 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 presente supuesto, 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 el **“PUNTA SALINAS”** hizo acto de presencia en el punto en el que se encontraba el **“MONTES Y SABINO”**, no se daba una situación de peligro que cumpliera las exigencias jurisprudenciales, esto es, que el peligro fuera real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, ni, que, tampoco existía peligro de esa misma entidad de que se produjera la pérdida o deterioro grave de dicha embarcación, por más que esta se encontrara fondeada y sin gobierno. En el presente expediente ha quedado acreditado que el pesquero asistido no había sufrido ninguna vía de agua, ni tenía problemas de flotabilidad, que las condiciones meteorológicas imperantes eran benévolas y que disponía de avituallamiento para varios días.

Así, el propio capitán del **“PUNTA SALINAS”**, DON E. C. R., reconoce en su declaración que *“La situación del pesquero a nuestra llegada a su posición no era de peligro inminente para las personas humanas a bordo del mismo...”* (folio 143) y, al ser preguntado si considera que el servicio prestado era extraordinario, contestó que *“el servicio transcurrió con normalidad y en ningún*

momento concurrieron circunstancias extraordinarias” (folio 143 vuelto). Asimismo, preguntado si el pesquero asistido tenía alguna vía de agua o problemas de flotabilidad, respondió que “La información recibida era relativa a un fallo de propulsión sin posibilidad de moverse por sus medios, de haber tenido otro tipo de problemas constaría en el informe y se hubiese actuado en consecuencia” (folio 144.) Admite, también, que en la asistencia “No hubo necesidad de transbordar tripulantes” (folio 144) y que durante la prestación del servicio “No se produjo ningún incidente que pusiese en riesgo vidas humanas” (folio 144 vuelto).

Por su parte, los testimonios de los dos tripulantes del “**MONTES Y SABINO**” que prestaron declaración testifical, DON M. U. E. y DON J. M. S., van en la misma línea que la del capitán del “**PUNTA SALINAS.**” Así, el Sr. U. E. sostiene que “no había vía de agua ni otro problema aparte de la avería” (folio 146) y que el barco “Estaba fondeado. No a la deriva. Nos quedamos en la misma posición hasta la llegada del remolcador” (folio 146), “El barco estaba fondeado por lo que por ese lado no teníamos ningún problema. Comida teníamos para bastantes días. Llevamos bastante por si la marea se alarga por cualquier motivo. Teníamos condiciones para estar bastante tiempo” (folios 148 vuelto y 149), y, preguntado por si de acuerdo a su experiencia, el “**MONTES Y SABINO**” hubiera podido salir de la situación en la que se encontraba sin la intervención del “**PUNTA SALINAS**”, respondió que “Sí. Lo que se hubiera tardado más. Tendríamos que haber esperado a que algún barco pasara por la ruta o a que alguno se dirigiera en dirección a Las Palmas tras terminar la marea” (folio 149.) A su vez, el Sr. M. S., que es el cocinero del pesquero, afirma que no tenían ninguna vía de agua ni problemas de flotabilidad, que estaban fondeados, que el estado de la mar era bueno y que tenían comida y avituallamiento suficiente para para varios días, afirmando que “Yo soy el responsable de hacer la lista de la compra de víveres y siempre llevamos bastante por si hay poca pesca o puede ocurrir una avería como nos pasó tener comida suficiente” (folio 151 vuelto).

Tercero.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención del “**PUNTA SALINAS**” 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 un mero 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. Esta 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 prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación”*.

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 **“MONTES Y SABINO”**, se encontraba fondeado, sin propulsión y sin posibilidad de recuperarla por sus propios medios, sin que las autoridades marroquíes de salvamento marítimo dispusieran de alguna unidad que pudiera prestarle ayuda, y sin que existiera en esa zona ningún otro barco que pudiera hacerlo, exponiéndose a permanecer fondeado un prolongado período de tiempo. Tan es así, que solicitó ayuda al CCS de Las Palmas, quien, por tal motivo, movilizó primero al **“MIGUEL DE CERVANTES”**, y, después, al **“PUNTA SALINAS”**, que intervino sin que se diera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que su actuación iba a llevarse a cabo, ni respecto al precio que iba a importar la misma. El **“PUNTA SALINAS”** fue quien finalmente prestó la asistencia, y para hacerlo hubo de desplazarse a más de trescientas millas desde su base, para luego remolcar al pesquero asistido hasta Las Palmas, en una operación de cierta entidad por su considerable duración.

Cuarto.

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 debe atenerse a 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, como son 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.

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. A este respecto, resulta ilustrativo que SASEMAR, entidad armadora del “**PUNTA SALINAS**” remitió al armador y patrón del “**MONTES Y SABINO**” una factura (sin validez de pago) de fecha 4 de marzo de 2020 por un importe de 26.133,33 euros , en concepto de *“Asistencia marítima prestada al pesquero “**MONTES Y SABINO**”, de bandera española, por nuestra unidad de salvamento Punta Salinas, con aplicación de tarifas oficiales aprobadas por Orden Ministerial de fecha 30.08.2013, (B.O.E. del 12.09.2013)”*, que consta al folio 109 del expediente, y que no fue aceptada por el armador del pesquero asistido.

Otra circunstancia que ha de tenerse en consideración es que la asistencia ha tenido lugar en aguas próximas al Sahara Occidental, dentro de la zona SAR de responsabilidad española (MRCC Canarias), y que esta ha sido dirigida en todo momento por SASEMAR, entidad pública empresarial adscrita al

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de quien dependen el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) y los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife, que son los organismos de la Administración que han intervenido en la asistencia. De esta forma, han sido los CCS los que han movilizado a las unidades de salvamento intervinientes y ha sido el CNCS quien ha mantenido una constante comunicación con su homólogo marroquí, MRCC Rabat, informándole sobre el desarrollo de la operación de asistencia marítima en curso, tal y como ya se ha expuesto y como se reseña en el informe general de la emergencia (folios 34 a 35 vuelto.) Por tanto, la asistencia ha sido llevada a cabo en la forma diseñada por la Administración, que fue quien designó a las unidades de salvamento marítimo que estimó más convenientes para ser empleadas, primero el **“MIGUEL DE CERVANTES”** y luego el **“PUNTA SALINAS”**, y quien fijó el puerto de arribada del pesquero asistido, Las Palmas de Gran Canaria. En este último punto, hemos de destacar que el patrón y armador del **“MONTES Y SABINO”** manifestó no tener inconveniente alguno para ser remolcado a un puerto más próximo al punto en el que se encontraba fondeado, para ser allí reparado. Así se desprende del escrito de alegaciones de la parte asistida (folio 105) y queda constancia en las grabaciones 9 y 10 contenidas en el referido CD incorporado a las actuaciones.

Es muy relevante para este Tribunal Marítimo que el remolque de fortuna se haya llevado a cabo en el ámbito de la cooperación internacional SAR, conducida por el CNCS español, que es quien diseña la forma y medios de la prestación del servicio ante la falta de apoyo de medios marroquíes, más cercanos al lugar de la incidencia.

A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe total de **VEINTIOCHO MIL euros (28.000 €)**.

Quinto.

Al tratarse el **“PUNTA SALINAS”** de un buque adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armado y equipado 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 **“PUNTA SALINAS”** en favor del pesquero **“MONTES Y SABINO”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTIOCHO MIL euros (28.000 €)**, que habrá de ser abonada por el armador del pesquero asistido, a la entidad pública empresarial **“SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA”** (SASEMAR) como armadora de la embarcación de salvamento **“PUNTA SALINAS”**.

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.