

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00008/21

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 Díez del
Corral.**

En Madrid a los diecisiete días de junio 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 **15/2020**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 10 de septiembre de 2020 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR SHAULA**" a la embarcación de recreo de bandera alemana, "**JOSCHIKI**", con matrícula de Rostock, de 9,14 metros de eslora y 4,11 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON R. G. M.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 5 de Ferrol de 15 de septiembre de 2020 (folios 33 y 34), se acordó el inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 14 de septiembre de 2020 por la representación legal de la entidad pública empresarial "SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA" (SASEMAR) (folios 2 y 3), con el que se daba

traslado del parte de asistencia (folios 23 a 26), relativo al servicio prestado el día 10 de septiembre de 2020 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SHAULA**” a la embarcación de recreo de vela y motor tipo catamarán (“Iroquois catamaran MKII”) “**JOSCHIKI**”.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 1122 del día 10 de septiembre de 2020, el Centro de Control de Salvamento Marítimo (CCS) de Finisterre comunicó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SHAULA**” que un velero necesitaba remolque. A las 1130, el CZCS identificó al velero como el “**JOSCHIKI**”, informando que se encontraba en posición 44° 24' 67N, 008° 06' 53W, que tenía el timón roto y que su tripulante tenía 77 años, por lo que salen de su base en Cariño hacia la situación indicada. A las 1325, en situación 44° 23' 53N, 008° 09'16W localizan al “**JOSCHIKI**” y comienzan la maniobra de enganche. A las 1340 hacen firme el remolque y ponen rumbo a Cariño. A las 1950, en la ría de Cariño, acortan cabo de remolque, para después, ya dentro del puerto, abarloar al velero a su costado y realizar la maniobra de atraque. A las 2040, la embarcación de salvamento deja al “**JOSCHIKI**” en puerto, abarloado a un pesquero. A las 2045, la “**SALVAMAR SHAULA**” queda atracada en su base.

La asistencia no se califica en el parte, y tuvo, según este, una duración de nueve horas y quince minutos, siendo ochenta y siete millas la distancia navegada.

Segundo.

Al folio 74 consta informe meteorológico de la Jefe de Protección Civil e Instituciones Públicas de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes en la fecha, horario y zona en la que tuvo lugar la asistencia, se concretan de la siguiente manera: *“Viento del NE de fuerza 4 a 5. El estado de la mar fue marejada”*.

Tercero.

Consta al folio 64 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 5 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 251, de 21 de septiembre de 2020.

Cuarto.

La representación letrada de SASEMAR en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 128 a 140) considera que la asistencia prestada ha constituido un salvamento, fijando el importe del premio al que estima tener derecho por su actuación, en **TRES MIL CUATROCIENTOS**

euros (3.400 €), cantidad que debería incrementarse en la de los gastos que hubieron de afrontarse como consecuencia de la asistencia, cantidad que ascendería a **SEISCIENTOS CUARENTA euros con VEINTE céntimos (640,20 €)**, de los que 513,91 € corresponderían al gasto de combustible y lubricantes consumidos y 126,29 € a los gastos de personal en el servicio (folio 144).

Por su parte, la parte asistida, no formula escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos.

Quinto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, a la vista de las características de la misma, cifra su valor actual en **DIECISIETE MIL euros (17.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 62.

Sexto.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 22 de octubre de 2020, (folios 102 a 104), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Datos recogidos en el parte de asistencia, 2º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 3º) valoración de la embarcación asistida, 4º) medidas de garantía, 5º) personación parte asistente, 6º) identificación del interesado (asistido), 7º) gastos, daños y perjuicios (no se declaran) y, 8º) calificación de la asistencia según el parte.

Séptimo.

El 29 de abril de 2021 se constituyó el Juzgado Marítimo Permanente para celebrar la reunión conciliatoria, y ante la incomparecencia de las partes, el Sr. Juez Marítimo dio por finalizado el acto, sin avenencia, como consta en el acta obrante al folio 200.

HECHOS

Primero.

La versión que sobre los hechos que se reseña en el parte asistente no ha sido contradicha en punto alguno por la parte asistida, que nada ha alegado al respecto. Por tal motivo, este Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión presentada en el parte de asistencia, aunque la complementa con los datos que se constatan en el informe general de la asistencia, elaborado por el CCS de Finisterre (folios 141 a 143.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 0925 del día 10 de septiembre de 2020, el Centro de Control de Salvamento de La Coruña informó al de Finisterre que existía preocupación por la suerte del velero “**JOSCHIKI**”, pues se había hecho a la mar con un único tripulante de 77 años y se desconocía su posición. Por tal motivo, se inició el procedimiento para localizarlo y contactar con él, movilizándose a las 1005 al helicóptero **H/S PESCA II**. A las 1105 el CCS de Finisterre escuchó una conversación por radio entre el helicóptero y el tripulante del “**JOSCHIKI**” en la que este informaba que “él está perfectamente de salud” y “que lo que se le ha roto es el piloto automático.” Desde el helicóptero se sugiere al tripulante del velero que puede bajar un rescatador para preguntarle si requiere o no remolque. A las 1120 el **H/S PESCA II** confirmó al CCS que el “**JOSCHIKI**” necesitaba asistencia. Por tal motivo, a las 1122, el CCS de Finisterre informó sobre la situación a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SHAULA**”. A las 1130, el CCS informó que el velero se encontraba en posición 44° 24’ 67N, 008° 06’ 53W y que llevaba un único tripulante que tenía 77 años, por lo que salieron de su base en Cariño hacia la situación indicada. A las 1325, en situación 44° 23’ 53N, 008° 09’ 16W localizaron al “**JOSCHIKI**” y comenzaron la maniobra de enganche. A las 1340 hicieron firme el remolque y pusieron rumbo a Cariño. A las 1925 el CCS escuchó hablar a la “**SALVAMAR SHAULA**” con el “**JOSCHIKI**”. A las 1950, en la ría de Cariño, acortaron el cabo de remolque para, después, ya dentro del puerto, abarloar al velero a su costado y realizar la maniobra de atraque. A las 2040, la embarcación de salvamento dejó al “**JOSCHIKI**” en puerto, abarloado a un pesquero. A las 2045, la “**SALVAMAR SHAULA**” quedó atracada en su base.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fueron las que se reflejan en el antecedente de hecho segundo 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 conceptualizar 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 nada alega al respecto.

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si 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 el asistente, puesto que el único tripulante del **“JOSCHIKY”**, DON R. G. M., permaneció a bordo durante toda la asistencia, y que el velero no había sufrido vía de agua alguna, ni avería de consideración, aunque tuviera dificultades en el gobierno.

Contrariamente a cuanto sostiene la representación letrada de SASEMAR en su escrito de alegaciones (folio 129), el **“JOSCHIKI”** no quedó sin tripulación, pues no solo no ha quedado acreditada tal circunstancia en el expediente, ya que ni en el parte de asistencia ni en el informe general de la emergencia se hace referencia alguna a un abandono de los tripulantes del velero, sino que, al contrario, en el referido informe se pone de manifiesto que a las 1925, desde el CCS de Finisterre *“se escucha a la SALVAMAR SHAULA hablar con el velero”* (folio 142).

Que el **“JOSCHIKI”** no tuviera vía de agua y que el barco no hubiera sufrido avería de consideración, que su tripulante permaneciera a bordo en perfecto

estado de salud y que las condiciones meteorológicas de la zona en el día en que sucedieron los hechos no revistieran gravedad alguna, son circunstancias que determinan una situación en la que, en ningún momento, se dio un peligro cierto, grave e inminente para la pérdida o causación de graves daños al velero.

Tercero.

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

En este punto, hay que destacar que con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de “auxilio marítimo”, concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concurrían todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no darse en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente. Pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, que prevén, exclusivamente, dos modalidades de asistencia marítima: el salvamento y el remolque de fortuna. Consecuentemente, el Tribunal Marítimo Central cuando conoce sobre una asistencia marítima, debe enmarcarla, necesariamente, en una de esas dos figuras asistenciales.

La Ley de Navegación Marítima, en su 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...”*

En el presente supuesto se dan una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten incardinarlo dentro del concepto de remolque de fortuna. En primer lugar, hay que destacar que la situación que atravesaba el “**JOSCHIKI**” no puede calificarse de normal, y no puede serlo, pues suscitaba la alarma de varias personas. Consta en el informe general de la emergencia que a las 0925 el CCS de La Coruña informó al de Finisterre, que había recibido una llamada del velero “**EILEAN**” en la que *“informa que están preocupados por el velero JOSCHIKI”* y que a las 1046 el CCS de Finisterre recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC) de Bremen en el que un familiar del patrón del “**JOSCHIKI**” manifestaba su preocupación por la suerte de su pariente. Esa preocupación resultaba indudable, aunque no se concretaban con precisión los motivos que la generaban, pero que fue tan real, que provocó que el CCS de Finisterre pusiera en marcha el dispositivo de emergencia. Pero, con todo, la principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria, también reflejada en el informe general de la emergencia (folio 142), es, que, sin que hubiera mediado acuerdo previo o anterior a la asistencia sobre la remuneración de la actividad llevada a cabo, el Sr. M., armador y único tripulante del “**JOSCHIKI**”, indicó al **H/S PESCA II** que necesitaba ayuda, poniéndolo el helicóptero en conocimiento del CCS de Finisterre a las 1120.

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, tomando en consideración para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, duración y distancia navegada).

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente no presenta, por lo que, no se realiza pronunciamiento alguno al respecto.

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 euros (2.000 €), cantidad que debería incrementarse

en la de los gastos que hubieron de afrontarse como consecuencia de la asistencia, cantidad que ascendería a SEISCIENTOS CUARENTA euros con VEINTE céntimos (640,20 €).

Quinto.

Al tratarse la “**SALVAMAR SHAULA**” de un buque de salvamento adscrito 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 SHAULA**” en favor de la embarcación de recreo “**JOSCHIKI**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL SEISCIENTOS CUARENTA euros con VEINTE céntimos (2.640,20 €)**, 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 SHAULA**”.

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.