

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/22**

#### **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 Jesús Méndez Rodríguez.**

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 diez días de febrero de dos mil veintidós.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **16/20**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 6 de abril de 2021 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR SPICA**” a la embarcación de recreo de bandera belga “**SERENDIP**”, de 11,28 metros de eslora y 3,65 de manga, propiedad y armado el día de autos por DON M. K.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Se inició el presente expediente por providencia de 26 de abril de 2021 de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4, de Cádiz, (folio 11) a la recepción de escrito de fecha 7 de agosto de 2020 de la representación legal de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR), (folios 2 a 4), que da traslado del parte de asistencia, (folios 7 a 10), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR SPICA**”, relativo al servicio prestado el día 6 de abril de 2021 a

la embarcación de recreo de bandera belga “**SERENDIP**” (Bavaria modelo 37, “Exclusive”) en el que instaba su personación en las actuaciones, a que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador a fin de acreditar su valor y de aportar copias de sus pólizas de seguro y de responsabilidad civil.

En el citado parte queda reseñado que a las 2302 del día 6 de abril de 2021 el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería informó a la unidad de salvamento “**SALVAMAR SPICA**” que había un velero con una avería en la máquina que requería sus servicios. A las 2322 la “**SALVAMAR SPICA**” sale de su base y a las 0150 del siguiente día 7 se encuentra al costado del velero, que resultó ser el “**SERENDIP**”, en posición 36° 50,83’ N y 002° 14,758’ W y se le pasó un cabo. A las 0154, firme el cabo a popa de la embarcación de salvamento, se inició el remolque en demanda del puerto de Aguadulce. A las 0942 el “**SERENDIP**” quedó atracado en el puerto de Aguadulce. La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 1040, donde quedó atracada a las 1056.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de 11 horas y 34 minutos, siendo la distancia navegada de 121 millas.

### **Segundo.**

Respecto a la actividad que el “**SERENDIP**” llevaba a cabo previamente al momento en el que se produjo la asistencia, ha de hacerse referencia a lo reseñado en el informe general de la emergencia, en el que se dice que “*se contacta con la Patrullera de Vigilancia Aduanera que nos actualiza la posición POS 35-51.9N 002-15.38W, comunica que es el tipo de embarcación de suministro a otras*” (folio 67).

### **Tercero.**

Al folio 32 consta informe meteorológico de la Jefa 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 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 2200 horas del día 6 de abril de 2021 y las 1130 horas (UTC) del día 7 de abril del mismo mes y año, que se concretan de la siguiente manera: “*Viento variable al final del día y arreciando por la mañana a NE de fuerza 5 a 6. El estado de la mar fue de marejadilla al final del día aumentando a marejada o fuerte marejada por la mañana. Visibilidad localmente regular (2-10 Km) debido a aguaceros en las últimas horas de la madrugada.*”

#### **Cuarto.**

En el folio 29 de las actuaciones figura copia del edicto que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4 en el que pone de manifiesto que se encuentra instruyendo el presente expediente, a fin de que cuantos se consideren interesados en el mismo se personen y comparezcan en su debida forma ante el Juzgado Marítimo del que es titular.

#### **Quinto.**

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Almería, tras reconocerla, a la vista de las características de la misma, lo cifra en un valor aproximado estimado de **CUARENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS euros (44.300 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 17.

SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, coinciden con la anterior valoración. Por su parte, el armador de dicha embarcación, nada manifiesta al respecto.

#### **Sexto.**

Con fecha 26 de abril de 2021, la Sra. Juez Marítimo instructor acordó la prohibición de salida a la mar del “**SERENDIP**” en tanto no se garantizara debidamente por su armador el pago de la retribución que resultara debida por la asistencia prestada (folio 12), fijando, por resolución de 4 de mayo de 2021, una garantía para enervar tal prohibición, por el importe de **SEIS MIL QUINIENTOS euros (6.500 €)**, tal y como consta al folio 18.

Una vez ingresada la fianza, por providencia de 19 de mayo de 2021 (folio 20), por la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4, se levantó la prohibición de salida a la mar que pesaba sobre la embarcación asistida.

#### **Séptimo.**

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 6 de septiembre de 2021, (folios 53 y 53 vuelto), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) personación de las partes, 2º) valoración pericial de la embarcación asistida, 3º) informe meteorológico de la AEMET, 4º) medidas de garantía, 4º) calificación de la asistencia, (sin concretarse por las partes) y 5º) importe de la remuneración (sin determinar por el asistente).

**Octavo.**

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones que consta en los folios 60 a 65, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente debería ser de **OCHO MIL OCHOCIENTOS SESENTA euros (8.860 €)**, cifra que deberá ser incrementada en la del importe de los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían **de MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CUATRO euros con CUARENTA Y SEIS céntimos (1.394,46 €)**, gastos que se desglosan en las cantidades de 642,62 € por combustible y lubricantes consumidos y de 751,84 €, correspondiente a los gastos de personal (folio 52).

Por su parte, el armador de la embarcación asistida no formula alegaciones de ningún tipo al respecto, de modo que ni califica la asistencia, ni especifica cual, a su juicio, debiera ser la remuneración que debiera corresponderle.

**Noveno.**

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 27 de octubre de 2021 (folio 72) se fijó la la reunión conciliatoria entre las partes, pero habiendo declinado las partes celebrar dicha reunión, se estimó no ser necesario llevarla a cabo y elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central (folio 75).

## **HECHOS**

**Primero.**

La narración que de los hechos se formula en en el parte de asistencia no ha sido contradicha por la parte asistida, de forma que será esta versión la que el Tribunal Marítimo Central utilizará para la fijación de los hechos, tomando en consideración para tal fin, asimismo, el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de Almería (folios 66 y 67.) Es de señalar una diferencia de 1º de latitud en las posiciones del velero aportadas en el parte de asistencia y en el informe general de la emergencia, tomándose por correcta esta última, aunque tal circunstancia no resulte relevante para la resolución de la presente asistencia marítima. A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 2300 del día 6 de abril de 2021 en el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería se recibió una llamada de una patrullera del Servicio de Vigilancia Aduanera solicitando remolque del velero “**SERENDIP**”, con dos tripulantes a bordo, por lo que a las 2305 se movilizó la unidad de salvamento “**SALVAMAR SPICA**”, a la que se informó que había un velero con una avería en la máquina que requería sus servicios. A las 2322 la “**SALVAMAR SPICA**” salió de su base y a las 0150 del siguiente día 7 se

encontró al costado del velero, que resultó ser el “**SERENDIP**”, en posición 36° 50,83’ N y 002° 14,76 W y se le pasó un cabo. A las 0154, firme el cabo a popa de la embarcación de salvamento, se inició el remolque en demanda del puerto de Aguadulce. A las 0942 el “**SERENDIP**” quedó atracado en el puerto de Aguadulce. La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 1040, donde quedó atracada a las 1056.

### **Segundo.**

Las condiciones meteorológicas de los días 6 y 7 de abril de 2021 en la zona y horario en las que tuvo lugar la asistencia fueron las expresadas en el antecedente de hecho tercero 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.

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 no formula pronunciamiento alguno respecto a la calificación.

### **Segundo.**

Así pues, en lo referente a la calificación como salvamento que la parte asistente plantea, 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, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, pues, en el momento en el que hizo acto de presencia la “**SALVAMAR SPICA**” en el lugar de los hechos, ha quedado suficientemente acreditada la no concurrencia de un peligro cierto, grave e inminente que hiciera temer la pérdida o deterioro grave del “**SERENDIP**”, requisito este indispensable para poder hablar de un salvamento, puesto que, si bien es cierto que la embarcación asistida había sufrido una avería en el motor que le privaba de propulsión mecánica, también lo es que el barco estaba en buenas condiciones, no tenía vía de agua alguna y las condiciones meteorológicas no pueden ser consideradas como constitutivas de especial riesgo para la seguridad de la embarcación y de sus tripulantes. Y esto es así, aun cuando el velero no pudiera hacer uso de su velamen, bien por deficiencias en el aparejo, bien por incapacidad de su tripulación, razones estas que no quedan claras en el expediente, pero, que, no resultan decisivas a los efectos de la calificación de la asistencia. De esta forma, la situación por la que la referida embarcación atravesaba, distaba de revestir la connotación de peligro, considerado este con las características jurisprudencialmente fijadas, peligro necesario para que una asistencia marítima pueda ser considerada como un salvamento marítimo.

### **Tercero.**

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SPICA**” 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 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 prestado.”*

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 dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“SERENDIP”**, había sufrido una avería en su motor que le privaba de propulsión mecánica, quedando a la deriva, alejado de la costa, en el Mar de Alborán, y que la asistencia se realizó a instancia del armador del **“SERENDIP”**, sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo ni respecto al precio que iba a importar dicha actuación, como queda claro en el informe general de la asistencia, en el que se dice *“que en todo momento la propia embarcación ha solicitado remolque”* (folio 67).

Considera este Tribunal Marítimo Central que el carácter de excepcionalidad que ha de darse al remolque llevado a efecto en la presente asistencia, viene dado por que el **“SERENDIP”** se declaró incapaz de navegar por sus propios medios y que, por tal motivo, solicitó ayuda al CCS de Almería, que inmediatamente movilizó a la embarcación de salvamento asistente, llevando esta a cabo, eficazmente, la función que se le había requerido.

**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.

Para la determinación de la remuneración dimanante de supuestos de remolque de fortuna, se prevé un procedimiento previsto en el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima, en el que 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.)

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada y habida cuenta la similitud 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.

Asimismo, este Tribunal Marítimo tiene presentes los gastos incurridos por el armador en la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar una justa remuneración correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **CINCO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA euros (5.450 €)**.

**Sexto.**

Al tratarse la “**SALVAMAR SPICA**” de una embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

### **RESUELVE**

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR SPICA**” a favor de la embarcación de recreo “**SERENDIP**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CINCO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA euros (5.450 €)**, 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 SPICA.**”

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.

Así lo acordaron los señores presidente, vocales y secretario relator del Tribunal Marítimo Central, y lo firman a continuación: