

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00002/22

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 **08/21**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 9 de junio de 2021 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR ENIF**” a la embarcación de recreo de bandera española “**ATLANTIS**”, de 14 metros de eslora y 3,65 de manga, propiedad y armado el día de autos por DON D. F.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por providencia de 25 de junio de 2021 de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4, de Cádiz, (folio 8) a la recepción de escrito de fecha 23 de junio de 2021 de la representación legal de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR), (folios 2 y 3), que da traslado del parte de asistencia, (folios 4 a 7), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR ENIF**”, relativo al servicio prestado el día 9 de junio de 2021 a la embarcación de recreo de bandera española “**ATLANTIS**” (“Grand Soleil 46”) en el que instaba su personación en las actuaciones, a que se acordase la

prohibición de salida a la mar 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 2018 del día 9 de junio de 2021 el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Tarifa activó a la unidad de salvamento “**SALVAMAR ENIF**” porque había una embarcación a la deriva con problemas en el timón como consecuencia de un ataque de orcas, en posición 36° 07,8’ N, 006° 03’ W. A las 2030 la “**SALVAMAR ENIF**” sale de su base y a las 2053, en posición 36° 08 N, 006° 03,4’ W, comienzan la maniobra de aproximación para hacer firme el remolque. A las 2100, firme el cabo, se inició el remolque. A las 2200 están en la bocana del puerto de Barbate, donde a las 2218 dejan atracado al “**ATLANTIS.**” La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 2239, donde quedó atracada a las 2243.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de 2 horas y 17 minutos, siendo la distancia navegada de 18 millas.

Segundo.

Al folio 39 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo Funcional de Predicción Marítima para el Atlántico 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 1900 y las 2300 horas del día 9 de junio de 2021, se concretan de la siguiente manera: “*Viento variable fuerza 2. Marejadilla. Mar combinada del oeste inferior a 0,5 m.*”

Tercero.

En el folio 34 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.

Cuarto.

Por providencia de 18 de agosto de 2021, de la Sra. Juez Marítimo instructora, se tiene por personada a la representación legal de “MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.”, compañía aseguradora del “**ATLANTIS.**”

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 Cádiz, a la vista de las características de la misma, lo cifra en un valor aproximado estimado de **CINCUENTA Y CUATRO MIL euros (54.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 86.

SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, coincide con la anterior valoración.

Sexto.

Con fecha 25 de junio de 2021, la Sra. Juez Marítimo instructor acordó la prohibición de salida a la mar del “**ATLANTIS**” (folio 8.)

Séptimo.

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 25 de octubre de 2021, (folios 92 a 94), 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, 5º) gastos y perjuicios ocasionados y 6º) importe de la remuneración.

Octavo.

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones que consta en los folios 99 a 110, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente debería ser de **CINCO MIL CUATROCIENTOS euros (5.400 €)**, 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 DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO euros con VEINTIOCHO céntimos (1.394,46 €)**, gastos que se desglosan en las cantidades de 126,86 € por combustible y lubricantes consumidos y de 148,42 €, correspondiente a los gastos de personal (folio 79).

Por su parte, el armador de la embarcación asistida no se ha personado en el expediente y 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.

“MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.”, compañía aseguradora del “**ATLANTIS**”, si bien se ha personado en las actuaciones, ha puesto de manifiesto que la póliza de seguros suscrita con el armador de la embarcación asistida, DON D. F., cuya copia consta a los folios 45 a 49, tan solo cubre la responsabilidad civil obligatoria, excluyendo,

absolutamente, las responsabilidades derivadas de cualquier asistencia marítima, (folio 144).

Noveno.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 3 de diciembre de 2021 (folio 114) se fijó 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 157).

HECHOS

Primero.

La narración que de los hechos se formula 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 Tarifa (folios 111 y 112.) A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 2012 del día 9 de junio de 2021, el Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de Las Palmas, informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Tarifa, que el velero “**ATLANTIS**”, con dos tripulantes a bordo, se encontraba a la deriva en posición 36° 08,109' N, 006° 02,027', solicitó remolque por haber tenido un encuentro con orcas que le habían dañado su timón, por lo que había quedado sin gobierno. A las 2018, el CCS contactó con el “**ATLANTIS**”, quien reiteró su petición y comunicó que tenía el motor parado e informó que las orcas ya no estaban en su proximidad. A las 2018, el CCS movilizó a la unidad de salvamento “**SALVAMAR ENIF**”, encontrándose el “**ATLANTIS**”, en ese momento, en posición 36° 07,8' N, 006° 03' W. A las 2030 la “**SALVAMAR ENIF**” salió de su base y a las 2053, en posición 36°, 08 N, 006° 03,3' W, comenzaron la maniobra de aproximación para hacer firme el remolque. A las 2100, firme el cabo, se inició el remolque. A las 2200 estaban en la bocana del puerto de Barbate, donde a las 2218 dejan atracado al “**ATLANTIS.**” La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 2239, donde quedó atracada a las 2243.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día 9 de junio de 2021, en la zona y horario en las que tuvo lugar la asistencia, fueron las expresadas en el antecedente de hecho segundo 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 ENIF**” 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 “**ATLANTIS**”, requisito este indispensable para poder hablar de un salvamento, puesto que, si bien es cierto que la embarcación asistida tenía el timón inutilizado como consecuencia del ataque de las orcas, por lo que estaba al garete, también lo es que el barco se encontraba a 2,5 millas del Cabo Trafalgar, derivando a poniente, en franquía de tierra y bajos que le amenazaran, 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. 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 ENIF**” 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.

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 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 dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“ATLANTIS”**, tenía inutilizado el timón por lo que había quedado a la deriva, y que la asistencia se realizó a instancia del armador del propio **“ATLANTIS”**, 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, y que la solicitud de asistencia se realizó por dos veces, primero al CCR de Las Palmas, y, después, al CCS de Tarifa, tal y como se acredita en el informe general de la emergencia (folio 112.)

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 **“ATLANTIS”** era incapaz de navegar por sus propios medios y que, por tal motivo, solicitó ayuda, movilizándolo de forma inmediata el CCR de Tarifa a la embarcación de salvamento asistente, llevando esta a cabo, eficazmente, la función para la que fue requerida.

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 salvamento marítimo, uno de los criterios fundamentales a tener en consideración es el del valor del buques salvado (artículos 13 a) del Convenio de Salvamento Marítimo de Londres de 1989 y 362 de la Ley de Navegación Marítima), criterio que no es de aplicación a los remolques de fortuna, pues se prevé un procedimiento diferente para la fijación de la remuneración. 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.)

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 **MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA euros 1.850 €**).

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR ENIF**” 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 ENIF**” a favor de la embarcación de recreo “**ATLANTIS**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL**

OCHOCIENTOS CINCUENTA euros 1.850 €), 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 ENIF**”.

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: