

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/22

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

**Don Fausto Escrigas
Rodríguez.**

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 uno de junio 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 **02/21**, instruido por el Juzgado
Marítimo Permanente número 4 de
Cádiz, relativo a la asistencia prestada
el día 18 de octubre de 2020 por la
embarcación de salvamento
“**SALVAMAR ALKAID**” a la
embarcación de recreo “**FLY**”, de 6,45
metros de eslora, 2,20 de manga y
3,39 TRB , propiedad y armado el día
de autos por DON D.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por providencia de 12 de noviembre de 2020 del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4, de Cádiz, (folio 18) a la recepción del escrito de fecha 5 de noviembre de 2020 de la representación letrada 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 embarcación de salvamento

“**SALVAMAR ALKAID**”, relativo al servicio prestado el día 18 de octubre de 2020 a la embarcación de recreo “**FLY.**” En dicho escrito se instaba su personación en las actuaciones, la prohibición de venta de la embarcación asistida y la incorporación a las actuaciones de las pólizas de seguros y de responsabilidad civil de la misma.

En el citado parte queda reseñado que a las 1205 del día 18 de octubre de 2020, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Huelva les comunicó que la embarcación denominada “**FLY**”, con un tripulante a bordo, había sufrido una avería y se encontraba en el muelle de Saltés en el puerto de Huelva, por lo que a las 1225 salieron del puerto de Mazagón para proceder a remolcar a dicha embarcación. A las 1245, la “**SALVAMAR ALKAID**” arribó al muelle “Juan Gonzalo” y pudieron observar que en el muelle de Saltés una embarcación estaba intentando sacar a la “**FLY**”, que se había metido bajo la proa de la draga “**DRACE UNO.**” Esa embarcación les comunicó que el techo de la “**FLY**” estaba enganchado con el ancla de la draga, y que, debido a la fuerte corriente del río, no podía salir, por lo que esa embarcación no había podido sacarla. A las 1249, desde la “**SALVAMAR ALKAID**” se contactó con el patrón de la “**FLY**” y acordaron la maniobra que iban a realizar para poder sacarla a remolque. A las 1250 están al costado de la draga y observan que el puente de la “**FLY**” está aplastado por Br. A las 1300 amarran por la proa de la “**FLY**”, sacándola de debajo de la proa de la “**DRACE UNO.**” A petición del patrón de la “**FLY**”, llevan a la embarcación al Club Náutico de Huelva, donde a las 1315 queda atracado en el muelle rompeolas, junto al muelle de gasolinera del Club Marítimo de Huelva, regresando a su base a las 1320.

El servicio prestado tuvo una duración de 55 minutos, y la distancia navegada fue de 8 millas.

Segundo.

Al folio 35 consta informe meteorológico del Jefe de la Unidad Meteorológica Marítima del 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 1000 y las 1400 horas del día 18 de octubre de 2020, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento variable fuerza 2. Dada la singularidad de la situación del punto (en el canal) indicar que el oleaje ahí es insignificante...”*

A los folios 122 y 124 consta informe sobre datos de mareas entre las 1200 y las 1400 del día 18 de octubre de 2020, elaborado por el Jefe del departamento de Geodesia y Oceanografía del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Tercero.

Consta al folio 20 de las actuaciones, edicto de 20 de abril de 2021 del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente.

Cuarto.-

Al folio 13 consta escrito de personación en el expediente de la representación letrada de DON D., propietario del “**FLY.**”

Quinto.

Respecto a la valoración de la embarcación asistida, el informe evacuado por el Inspector Marítimo de la Capitanía Marítima de Huelva de 30 de junio de 2021, lo cifra en un valor aproximado de **TRES MIL euros (3.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 50.

Sexto.

En la misma providencia de 12 de noviembre de 2020 por la que el Sr. Juez Marítimo instructor acordó la incoación del presente expediente, estableció la medida de garantía de venta de la embarcación asistida (folio 18.)

Séptimo.

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 14 de septiembre de 2021, (folios 63 y 64), 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), 4º) gastos del asistente, y, 5º) importe de la remuneración (sin determinar por el asistente.)

Octavo.

La representación letrada de SASEMAR, en sus escritos de alegaciones y conclusiones (folios 74 a 102 y 171 a 173, respectivamente) considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que la cuantía del premio correspondiente debería ascender a la del 20% del valor contribuyente del “**FLY**”, a la que deberá añadirse el importe de los gastos generados en la asistencia, 50,93 € para combustible y lubricantes consumidos y 59,99 €, en gastos de personal en el servicio (folio 62.), concretándose la cuantía total de la remuneración en **SETECIENTOS DIEZ euros con CINCUENTA Y DOS céntimos (710,52 €).**

Por su parte, la representación letrada del armador de la embarcación asistida, tanto en su escrito de alegaciones (folios 113 a 118), como en el de conclusiones (folios 176 a 179), sostiene que la asistencia no ha generado resultado útil alguno, sino, más bien al contrario, puesto que sostiene que la intervención de la “**SALVAMAR ALKAID**” ha producido daños a la embarcación asistida.

Noveno.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 28 de marzo de 2022 (folio 184), se estimó no ser necesario llevar a cabo la reunión conciliatoria entre las partes, por no haber manifestado estas interés en su realización, acordándose, asimismo, elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Primero.

Siendo divergentes las interpretaciones que sobre la asistencia sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con la información que proporcionan el informe general de la emergencia (folios 81 y 82), así como las fotografías aportadas por la parte asistente, que constan en los folios 83 a 102.

A las 1200 del día 18 de octubre de 2020, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Huelva recibió una llamada del patrón de la embarcación denominada “**FLY**”, quien les informó que esta había sufrido una avería en el motor, por lo que solicitaba asistencia, indicándoles que se encontraba en el muelle de dragado, debajo del escobén de un barco. El CCS, a las 1205, movilizó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALKAID**” para que asistiera al “**FLY**.” A las 1225, la embarcación de salvamento salió del puerto de Mazagón para proceder a remolcar al “**FLY**.” A las 1245, la “**SALVAMAR ALKAID**” arribó al muelle Juan Gonzalo y sus tripulantes pudieron ver que en el muelle de Saltés una embarcación estaba intentando sacar a la “**FLY**” de debajo la proa de la draga “**DRACE UNO**.” Esa embarcación les comunicó que el techo de la “**FLY**” estaba enganchado con el ancla de la draga, y, que, debido a la fuerte corriente del río, no había podido sacarla. A las 1249, desde la “**SALVAMAR ALKAID**” se contactó con el patrón de la “**FLY**” y se acordó la maniobra que iban a realizar para poder sacarla a remolque. A las 1250 la embarcación asistente se colocó al costado de la draga y observaron que el puente de la “**FLY**” estaba aplastado por Br. A las 1300 hicieron firme un cabo por la proa de la “**FLY**”, sacándola de debajo de la proa de la “**DRACE UNO**.”

A petición del patrón de la “FLY”, la llevaron al Club Náutico de Huelva, donde a las 1315 quedó atracada en el muelle rompeolas, junto al muelle de gasolinera del Club Marítimo de Huelva, regresando la “SALVAMAR ALKAID” a su base a las 1320.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas y de mareas del día 18 de octubre de 2020 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 lo califica de forma alguna y sostiene que la intervención de la embarcación asistente ha provocado daños materiales en la embarcación asistida y que como consecuencia de ella, el patrón de la “FLY” ha sufrido determinadas lesiones.

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 SASEMAR, pues debe descartarse la existencia de un peligro cierto, grave e inminente de pérdida o graves daños del “**FLY**”, ya que no se daban ninguna de las características jurisprudencialmente fijadas para que una asistencia marítima pueda ser considerada como un salvamento marítimo. El “**FLY**” había sufrido una avería en el motor y había quedado a merced de la fuerte corriente de la Ría de Huelva, por lo que, al quedar al paio fue llevado hacia el muelle de Saltés, empotrándose bajo la proa de la draga “**DRACE UNO.**” El “**FLY**” quedó encajado en la draga y, por tanto, inmovilizado, (véanse las fotografías obrantes a los folios 83 a 90), y de esta forma acabó la deriva, desapareciendo el riesgo que la misma conlleva.

Confirma la inexistencia de un peligro cierto, grave e inminente, que ni por la Autoridad Portuaria, ni por la Capitanía Marítima se activó ningún plan o procedimiento de emergencia para solventar la situación.

Tercero.

Tanto en su escrito de alegaciones (folios 113 a 118), como en el de conclusiones (folios 176 a 179), la parte asistida sostiene que de la asistencia prestada al “**FLY**” no se ha obtenido un resultado útil, *conditio sine qua non* para que pueda hablarse de un salvamento. Es más, afirma que aquella se llevó a cabo de forma negligente y ocasionó graves perjuicios, pues la “**SALVAMAR ALKAID**” *“Ilega a tal velocidad que provoca un fuerte oleaje, lo que ocasiona que la embarcación de mi representado choque contra la draga (...) Como consecuencia de tales hechos, la embarcación “FLY” de mi representado, queda destrozada. Mi representado sufrió una serie de lesiones, por las que tuvo que acudir a urgencias* (folio 114.) Pues bien, esa versión no

aparece, en absoluto, probada. Las fotografías obrantes a los folios 83 a 89, resultan más que elocuentes: cuando la embarcación de salvamento se aproxima al "FLY", este ya está incrustado bajo la proa de la draga "DRACE UNO" y ya se han producido los daños en la cabina. Por el contrario, puede afirmarse que la "SALVAMAR ALKAID" lleva a cabo una acertada actuación que obtiene un resultado útil, pues se desplaza desde su base hasta el punto en el que se encuentra el "FLY", hace firme un cabo de remolque (fotos obrantes a los folios 90 a 96), lo remolca (fotos en los folios 97 a 99) y lo deja amarrado en el Real Club Náutico de Huelva (fotos de los folios 100 a 102), tal y como lo había solicitado su patrón, DON D.

Por otra parte, este tribunal Marítimo quiere poner de manifiesto que no se ponen en duda las lesiones sufridas por el Sr. C., pero nada en las actuaciones puede probar que estas hayan sido consecuencia de la actuación de la embarcación de salvamento.

Cuarto.

Sentado que la intervención en el día de autos de la embarcación de salvamento "SALVAMAR ALKAID" 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,

Desechada la calificación de salvamento, 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 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, inminente y grave, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal. Pues bien, a la vista de lo instruido, este Tribunal Marítimo considera que se ha producido un remolque de fortuna, puesto que el “**FLY**” había sufrido una avería en el motor, como se recoge en el informe general de la emergencia (folio 82) y como reconoce la propia parte asistida (folio 113.) Al quedar sin propulsión, el patrón del “**FLY**”, el Sr. C. *“intenta acercarse al club Náutico a remo, sin embargo, y debido a la fuerza de la marea, al pasar cerca de una de las dragas instaladas en las inmediaciones del Club Náutico de Huelva, el barco queda atrapado, siendo que a pesar de los esfuerzos que realiza mi representado para intentar salir de esta situación, ante la urgencia y el pavor, se ve en la imperiosa necesidad de solicitar auxilio a salvamento marítimo”* (folio 113.) Vemos pues, que el “**FLY**” atravesaba una situación complicada de la que no podía salir por sus propios medios, lo que hizo que su patrón recabara auxilio a SASEMAR, una de cuyas unidades de salvamento lo prestó con eficacia.

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 **QUINIENTOS euros (500 €.)**

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR ALKAID**" a favor de la embarcación de recreo "**FLY**", y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **QUINIENTOS euros (500 €)**, que habrá de ser abonada por DON D., armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad mercantil "**SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**" (**SASEMAR**) como armadora de la embarcación de salvamento "**SALVAMAR ALKAID.**"

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.