

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00003/23

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 los diecisiete días de mayo de dos mil veintitrés.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número 11/2022, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 6 de julio de 2022 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALTAIR**” a la embarcación de recreo a vela y motor de bandera alemana, con matrícula de Stuttgart “**ODYSSEUS**”, de 14,9 metros de eslora y 4,5 de manga, propiedad de A. S. S.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 19 de julio de 2022 (folio 15), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 15 de julio de 2022 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 2 a 5) relativo al servicio prestado el día 6 de julio de 2022 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALTAIR”** a la embarcación de recreo a vela y motor, de bandera alemana, **“ODYSSEUS”** y en el que se solicitaba que se decretase la prohibición de salida a la mar de la referida embarcación. Por providencia de 18 de julio de 2022 se acuerda la retención en puerto de la embarcación asistida (folio 10), disponiéndose el 23 de enero de 2023, el alzamiento de dicha medida cautelar, una vez se hubo constituido la fianza fijada por el referido Juzgado Marítimo (folio 214.)

En el citado parte asistencia se indica que a las 1645 del día 6 de julio de 2022, tras recibir una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALTAIR”** salió de su base de Camariñas para asistir al velero **“ODYSSEUS”** que había quedado varado en las rocas en las inmediaciones de Punta de la Barca en Muxía, en posición 43° 06,4' N, 009° 12,59' W. A las 1655 la embarcación de salvamento llegó a zona y observó que el **“ODYSSEUS”** estaba completamente varado y que toda la tripulación había abandonado el barco por tierra, excepto uno de sus componentes que permanecía a bordo y les hizo señales para que le lanzaran un cabo y procedieran a reflotarlo. A las 1705, la embarcación de salvamento consiguió dar un cabo de remolque, con la ayuda de una pequeña embarcación que se encontraba en la zona, comenzando a tirar para sacar hacia fuera a la embarcación asistida, consiguiendo ponerla a flote a las 1725, separándola de las rocas hasta llegar a una zona segura. A las 1735 se hizo firme el cabo de remolque a popa de la **“SALVAMAR ALTAIR”**, poniéndose rumbo al puerto de Muxía, en cuyo club náutico quedaron atracados a las 1750. A las 1815, la embarcación de salvamento salió para su base de Camariñas, atracando en la misma a las 1830.

El servicio prestado no se califica por el asistente quien afirma que aquel tuvo una duración de una hora y cuarenta y cinco minutos, siendo la distancia navegada de doce millas.

Segundo.

Al folio 103 consta justificante de presentación en el registro electrónico del escrito de personación de la representación letrada de “A. S. S.”, armadores del **“ODYSSEUS.”**

Tercero.

Al folio 76 consta informe meteorológico del Jefe de la Unidad de Meteorología Marítima del Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que, para el día 6 de julio de 2022, entre las 1645 y las 1830 horas, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: “En aguas costeras exteriores a la bocana de la Ría de Camariñas: *“Viento: NE fuerza 6 con rachas 8-9. Fuerte marejada. Mar de fondo del noroeste en torno a 1 m. Se*

estima que en el exterior del puerto de Muxía: Viento NE fuerza 5. Marejada. Dada la orientación y situación, el oleaje de fondo se propaga en su totalidad (noroeste, 1 m.)”

A los folios 184 a 187 consta informe del Instituto Hidrográfico de la Marina, en el que se reseña la tabla de mareas correspondiente al 6 de julio de 2022 en la zona de interés.

Cuarto.

Consta al folio 177 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 6 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 281, de 23 de noviembre de 2022.

Quinto.

El Sr. Capitán Marítimo de La Coruña emite informe de valoración de la embarcación asistida, concretándolo en la cantidad de **DOSCIENTOS MIL euros (200.000 €)** (folio 148.)

Sexto.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 5 de diciembre de 2022 (folios 188 a 190), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) informe meteorológico elaborado por la AEMET, 3º) onda y tabla de mareas, 4º) valoración del barco asistido y valor asegurado del mismo, 5º) buques asistente y asistido, 6º) personación de las partes asistente y asistida.

Séptimo.

La representación legal de SASEMAR, en su escrito de alegaciones (folios 245 a 258) califica la asistencia prestada como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **VEINTE MIL euros (20.000 €)**, cuantía a la que habría de añadirse la de **CIENTO VEINTIÚN euros con DOCE céntimos (121,12 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 97,23 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 23,89 a gastos de personal (folio 277.)

Por su parte, la representación letrada del armador del “**ODYSSEUS**”, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 230 a 236, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino un remolque de fortuna, considerando que la

retribución que debiera corresponder a la asistencia debería ascender a unos **DOS MIL QUINIENTOS euros (2.500 €)**.

Octavo.

Por la Sra. Juez Marítimo Permanente número 6 se convocó a las partes personadas para la celebración de la correspondiente reunión conciliatoria (folio 296), y ante la manifestación de ambas de no tener interés en su celebración (folios 302 y 312, respectivamente), se elevó el presente expediente a este Tribunal Marítimo Central, para su resolución (folio 328.)

HECHOS

Primero.

La versión que de los hechos presenta la parte asistente no es, en ningún momento, rebatida por la asistida, que en sus alegaciones parece aceptarla plenamente, discrepando, exclusivamente, en la calificación que le merecen los hechos como constitutivos de un salvamento marítimo, tal y como pretende la parte asistente. Tampoco del informe general de la emergencia o de las fotografías recogidas en el expediente se obtiene información que desvirtúe el relato de hechos que se reseña en el parte de asistencia. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los hechos que se consignan en el citado parte de asistencia, ya recogidos en el párrafo segundo del antecedente de hecho primero, que seguidamente se reproducen:

*“a las 1645 del día 6 de julio de 2022, tras recibir una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALTAIR**” salió de su base de Camariñas para asistir al velero “**ODYSSEUS**” que había quedado varado en las rocas en las inmediaciones de Punta de la Barca en Muxía, en posición 43° 06,4’ N, 009° 12,59’ W. A las 1655 la embarcación de salvamento llegó a zona y observó que el “**ODYSSEUS**” estaba completamente varado y que toda la tripulación había abandonado el barco por tierra, excepto uno de sus componentes que permanecía a bordo y les hizo señales para que le lanzaran un cabo y procedieran a reflotarlo. A las 1705, la embarcación de salvamento consiguió dar un cabo de remolque, con la ayuda de una pequeña embarcación que se encontraba en la zona, comenzando a tirar para sacar hacia fuera a la embarcación asistida, consiguiendo ponerla a flote a las 1725, separándola de las rocas hasta llegar a una zona segura. A las 1735 se hizo firme el cabo de remolque a popa de la “**SALVAMAR ALTAIR**”, poniéndose rumbo al puerto de Muxía, en cuyo club náutico quedaron atracados a las 1750. A las 1815, la embarcación de salvamento salió para su base de Camariñas, atracando en la misma a las 1830.”*

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fueron los que se constatan 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.

Segundo.

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de abordar es la de conceptualizar 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 “remolque de fortuna.”

Tercero.

Así pues, por lo que respecta a la calificación de la asistencia como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si en la misma 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 supuesto que nos ocupa, 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 la **“SALVAMAR ALTAIR”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“ODYSSEUS”** se encontraba varado, nada indica que se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, puesto que estos, excepto uno que permaneció a bordo para facilitar la maniobra de remolque, habían desembarcado directamente a tierra, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara encallada. Tampoco hubo de afrontar peligro alguno la **“SALVAMAR ALTAIR”**, puesto que la intervención de una pequeña embarcación que se encontraba en la zona, posibilitó que se pudiera afianzar el cabo de remolque sin que la embarcación de salvamento tuviera que acercarse a las rocas, evitando así cualquier posibilidad de varada de esta. Una vez afianzado el cabo de remolque, al tirar la **“SALVAMAR ALTAIR”**, el **“ODYSSEUS”** salió de la varada sin mayor dificultad, efectuándose seguidamente el remolque, que tampoco revistió mayores complicaciones.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención de la **“SALVAMAR ALTAIR”** 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 de un 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...”*

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 **“ODYSSEUS”**, se encontraba encallado y que su patrón solicitó ayuda para poder salir de tal situación, puesto que, en ese momento, no podía superarla por sus propios medios. Tanto en el informe general de la emergencia (folio 89), como en las grabaciones de radio que se recogen en el CD obrante al folio 90, se pone de manifiesto que el **“ODYSSEUS”** embarrancó por haber quedado previamente a la deriva, y que una vez que se produjo la varada, su orza quedó atrapada en las rocas. No sólo el **“ODYSSEUS”** era incapaz de salir de la varada por sí mismo, sino, que, de haber podido hacerlo, de poco le hubiera servido, ya que, como ha quedado expuesto, estaba sin gobierno. Además, la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importarle dicha actuación.

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 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 carece de concretas referencias valorativas, 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, (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.

Por otra parte, y, también al objeto de la determinación del importe de la retribución a percibir por los asistentes, este Tribunal Marítimo Central toma en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos que en el presente supuesto la parte asistente presenta, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

Visto lo anterior, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **TRES MIL euros (3.000 €.)**

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR ALTAIR**” 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 **“SALVAMAR ALTAIR”** en favor de la embarcación de recreo **“ODYSSEUS”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL euros (3.000 €)**, 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 **“SALVAMAR ALTAIR”**.

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.