

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/23

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 veintiún días de junio 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 **03/2023**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 16 de enero de 2023 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** a la embarcación semirrígida de recreo de bandera española, **“HEAVEN 42”**, con matrícula de 7ª 332-15-15, de 13,50 metros de eslora, propiedad y armada el día de autos por DON S. M.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares de 16 de enero de 2023 (folio 11), se acordó el inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del parte de asistencia marítima (folios 2 a 5) suscrito por el patrón de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** relativo a la asistencia prestada el 13 de enero de 2023 a la embarcación de recreo a motor **“HEAVEN 42.”**

En la versión dada en el referido parte de asistencia, se pone de manifiesto que a las 1020 horas (UTC) del 13 de enero de 2023, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** salió a la mar en demanda de la embarcación de recreo **“HEAVEN 42”** que, con una vía de agua incontrolable que le había producido un *black out*, y un tripulante abordo, se encontraba en posición 39°, 02' 73 N, 001°, 41' 19 E. A las 1115 llegaron a esa posición y se abarloadaron a la embarcación de recreo, en la que embarcó uno de sus tripulantes y advirtió que la cubierta principal del **“HEAVEN 42”** se encontraba totalmente inundada por lo que resultaba imposible achicar, tomándose la decisión de remolcarla hasta el varadero. La embarcación asistida sólo se mantenía a flote por los flotadores que la rodeaban, al ser e tipo neumático, por lo que al carecer de doble fondo y de mamparos estancos, comenzaron a remolcarla con el máximo cuidado, para evitar que los flotadoras se rompieran y que, por tal motivo, se produjera el hundimiento. A las 1300 arribaron a Santa Eulalia y dejaron a la embarcación asistida en el cajón del varadero. Con la embarcación asistida en el aire, a las 1310, desde la embarcación de salvamento se observó que una de las hélices del **“HEAVEN 42”** se encontraba caída y que tenía una vía de agua en el casco. A las 1330 la **“SALVAMAR ACRUX”** salió de Santa Eulalia hacia su base, en la quedó atracada a las 1410.

La asistencia no se califica en el parte y conllevó, según este, una distancia navegada de 40 millas.

Segundo.

A los folios 126 y 127 consta la personación de la representación letrada de la Entidad Pública Empresarial **“SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA”** (SASEMAR), armadores de la **“SALVAMAR ACRUX.”**

Asimismo, consta escrito de personación de la representación letrada de DON S. M., armador del **“HEAVEN 42”**, (folios 139 a 141).

Tercero.

Al folio 124 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, 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 entre las 07:20 y las 10:00 h.l., viento del suroeste (230° a 250°) con fuerza 3 (15 a 20 km/h) y rachas de 25 km/h. Oleaje. Marejada, con altura significativa de las olas de entre 0,5 y 0,8 metros. Visibilidad. Buena (10 km o más).”*

Cuarto.

Consta al folio 58 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 19, de 23 de enero de 2023.

Quinto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Sr. Ayudante Naval de Ibiza obrante al folio 62, indica que se aprecia un agujero en el casco, *“probablemente producido por una avería en el motor”*, desconociéndose el valor de la reparación de dichos daños y estimando que a la vista de las características de la citada embarcación, de acuerdo a su modelo, año de construcción y características, su valor aproximado asciende a la cantidad de **CIENTO CUARENTA MIL euros (140.000 €.)**

La parte asistida, en su escrito de personación (folios 139 y 140), manifiesta que el **“HEAVEN 42”** ha sufrido daños por importe de 30.000 euros y que su valor, en el momento en el que se produjo la asistencia era de **CIENTO CINCO MIL euros (105.000 €.)**

Asimismo, consta póliza de seguro emitida por “G. G. B.” que cifra el valor asegurado en **CIENTO SESENTA Y CUATRO MIL euros (164.000 €.)**

Sexto.

Respecto a la calificación de los hechos, la representación letrada de SASEMAR en su escrito obrante a los folios 126 y 127 los considera constitutivos de un “salvamento”, señalando en su escrito de conclusiones (folios 220 a 225) que el importe del premio al que estima tener derecho por su actuación deberá ser el del 15% de la valoración oficial de la embarcación asistida, esto es, **VEINTIÚN MIL euros (21.000 €)**, cantidad que debería incrementarse en la de los gastos que tuvieron que afrontarse por la prestación de la asistencia, que ascenderían a DOSCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE euros con CINCUENTA Y CUATRO céntimos (259,54 €), de los que 208,34 € corresponderían al gasto de combustible y lubricantes consumidos y 51,20 € a los gastos de personal en el servicio (folio 128.)

Por su parte, la parte asistida nada aduce al respecto, pues no califica a la asistencia ni propone cuantía alguna para retribuirla.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 10 de marzo de 2023, (folios 150 a 155), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Datos recogidos en el parte de asistencia, 2º) Medidas

cautelares adoptadas, 3º) publicación de edictos en el B.O.E., 4º) personación de las partes, 5º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 6º) informe general de la emergencia elaborado por el Centro de Coordinación de Salvamento de Palma, 7º) informe de mareas elaborado por el Instituto Hidrográfico de la Marina y 8º) valoración de la embarcación asistida.

Octavo.

Transcurrido el período de alegaciones y toda vez que ninguna de las partes manifestó interés en celebrar la reunión conciliatoria, la Sra. Juez Marítimo acordó el 16 de mayo de 2023, no llevar a cabo dicha reunión y elevar el expediente a este Tribunal Marítimo Central (folio 226.)

HECHOS

Primero.

Al no presentar la parte asistida su particular versión de los hechos constitutivos de la asistencia, este Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión reflejada en el parte de asistencia, aunque la complementa con el relato obtenido del informe general de la asistencia elaborado por el CCS de Palma de Mallorca (folios 187 y 188) y con los datos aportados en las declaraciones de DON C. C., patrón de la “**SALVAMAR ACRUX**” (folios 212 a 214.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

Siendo las 1014 horas (UTC) del 13 de enero de 2023, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma escuchó por el canal 16 a Ibiza radio comunicando con una embarcación que tenía una vía de agua. A las 1017, el CCS logró ponerse en comunicación con la embarcación en cuestión, que era la semirrígida “**HEAVEN 42**”, dando esta su posición: 39º 02,63’ N, 001º, 41,19’ E, movilizándolo, acto seguido, a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ACRUX.**” A las 1020 la embarcación de salvamento salió a la mar en demanda de la embarcación de recreo “**HEAVEN 42**” que, con una vía de agua incontrolable que le había producido un *black out*, y un tripulante a bordo, se encontraba en posición 39º, 02’ 73 N, 001º, 41’ 19 E. A las 1115 llegaron a esa posición y se abarloadon a la embarcación de recreo, en la que embarcó uno de sus tripulantes y advirtió que la cubierta principal del “**HEAVEN 42**” se encontraba totalmente inundada por lo que resultaba imposible achicar, tomándose la decisión de remolcarla hasta el varadero. La embarcación asistida sólo se mantenía a flote por los flotadores que la rodeaban, al ser de tipo neumático, por lo que al carecer de doble fondo y de mamparos estancos, comenzaron a remolcarla con el máximo cuidado, para evitar que los flotadores se rompieran y que, por tal motivo, se produjera el hundimiento. A las 1300 arribaron a Santa Eulalia y dejaron a la embarcación asistida en el cajón del varadero. Con la embarcación asistida en el aire, a las 1310, desde la embarcación de salvamento se observó que una de las hélices

del “**HEAVEN 42**” se encontraba caída y que tenía una vía de agua en el casco. A las 1330 la “**SALVAMAR ACRUX**” salió de Santa Eulalia hacia su base, en la quedó atracada a las 1410.

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 tercero 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.

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 inminente de pérdida o deterioro grave del “**HEAVEN 42**”, requisito indispensable para poder considerar a una asistencia marítima como un salvamento. Resulta evidente que cuando la “**SALVAMAR ACRUX**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que se encontraba la embarcación asistida, esta atravesaba un momento de gran dificultad: tenía una gran vía de agua que anegaba la embarcación y que había provocado el hundimiento de su plataforma de popa, y, como consecuencia de la entrada de agua, había sufrido un *blackout* que le había dejado sin máquina. La situación era tal, que el único tripulante de la embarcación asistida la abandonó nada más llegar la “**SALVAMAR ACRUX**”, en la que embarcó. Si bien es cierto que la situación en la que se encontraba el “**HEAVEN 42**” era grave, también lo es que los flotadores que rodean su casco habrían impedido que acabara hundiéndose. Y, esos flotadores, tal y como se aprecia en la fotografía que consta en el folio 63 y las contenidas en el *pendrive* incorporado al expediente entre los folios 131 y 132, estaban en perfecto estado de conservación, sin haber sufrido deterioro alguno. Desde luego, esa situación no hubiera podido prolongarse indefinidamente, pero ya que la flotabilidad del “**HEAVEN 42**” estaba garantizada, sí hubiera podido hacerlo durante un lapso de tiempo considerablemente largo, circunstancia que descarta un peligro de hundimiento inmediato, y, por tanto, también debe descartarse la calificación de la asistencia como constitutiva de un salvamento.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención de la “**SALVAMAR ACRUX**” 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 dan todos los requisitos exigidos a la circunstancia de peligro para que una asistencia pueda constituir un 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 **“HEAVEN 42”**, sufría una vía de agua que había inundado el barco y se encontraba sin motor, y, por tanto, a la deriva. Además, el sistema de achique no funcionaba, por lo que no podían aminorar la gravedad de la situación. Y, no solo el **“HEAVEN 42”** era incapaz de utilizar sus bombas de achique, sino, que, de haber podido hacerlo, de poco le hubiera servido, ya que, como ha quedado expuesto, el *blackout* le había dejado sin propulsión. Por otra parte, 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 importar 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 retribuido 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 **SIETE MIL euros (7.000 €.)**

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR ACRUX**” 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 ACRUX**” en favor de la embarcación de recreo “**HEAVEN 42**”, y fija como

remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SIETE MIL euros (7.000 €)**, 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 marítimo **“SALVAMAR ACRUX.”**

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: