

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/23

Presidente

Excmo. Sr. Vicealmirante
Don Juan Luis Sobrino Pérez-Crespo.

En Madrid a los dieciocho días del mes de diciembre de dos mil veintitrés.

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío
Don José María Martín Dapena.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **08/2023**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente Número 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada el día 24 de junio de 2023 por el buque de salvamento de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) **“SALVAMAR DIPHDA”** a la embarcación de recreo de bandera española, **“DELFIN DORADO”**, con matrícula, de 14,79 metros de eslora, siendo su armador **D.**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
Don Miguel Ángel Recio Jaraba.

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
Don José Miguel Alía Plana

Representante de la Marina Mercante
Don Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano.

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
Don Jesús Méndez Rodríguez.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente Número 8 de Valencia de 30 de junio de 2023 (folio 8), se acordó el inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del parte de asistencia marítima (folios 4 a 7) suscrito por el patrón de la embarcación de salvamento

“SALVAMAR DIPHDA” relativo a la asistencia prestada el 24 de junio de 2023 a la embarcación de recreo a motor **“DELFIN DORADO.”**

En la versión dada en el referido parte de asistencia, se pone de manifiesto que *“A 10:47 UTC recibimos aviso de movilización del CCS Valencia para asistir a la embarcación **“DELFIN DORADO”**, motora de 14 metros de eslora que se encuentra en posición L: 38°47,7’N y L:000°11,2’E, encallado entre dos rocas con 8 personas a bordo.*

A 11:05 zarpamos de base. Avistamos el barco y verificamos que se encuentra literalmente encallado, encajado entre dos rocas, proa a tierra. Estado de la mar marejadilla. Viento SE de 16 nudos.

Nos aproximamos muy despacio y con mucho cuidado a su popa ya que debemos de pasar por bajos y rocas a flor de agua con muy poco espacio para acercarnos ya que los bajos están a cada banda de nuestra embarcación. Procedemos a darles la línea de remolque para que hagan firme a su popa.

*A 11:15 hacemos firme remolque y procedemos a sacarlo poco a poco de las rocas tirando del barco de popa. Una vez francos de tierra y libres de rocas pasamos la línea de remolque a proa del **“DELFIN DORADO”** y así procedemos a remolque regular rumbo al puerto de Jávea. Informo al patrón del **“DELFIN DORADO”** que lo vamos a llevar al varadero del Club Náutico de Jávea ya que no nos podemos arriesgar a llevarlo a Denia (puerto base de la embarcación) pues por la encalladura se podría haber producido una vía de agua.*

A 11:30 se realizan las gestiones con el Club Náutico de Jávea para dejar el barco en el travelift de dicho club y sacarlo a seco con la mayor urgencia posible. Una vez en seco se aprecian daños importantes en el casco, pantoque, quilla y franco bordo así como pala de hélice de Er. Realizamos fotografías de los daños apreciados.

A 11:45 atracamos en nuestra base S/N.

*A 12:30 después de rellenar el parte de asistencia con el patrón/armador del **“DELFIN DORADO”** damos por finalizado el servicio de SALVAMENTO”*

Se señala que la asistencia duró **1 hora y 25 minutos** y que la distancia navegada fue de **1 milla**.

Segundo.

Se ha personado en el presente procedimiento como parte asistente, SASEMAR, empresa armadora del buque de Salvamento **“SALVAMAR DIPHDA”** (hoja de asiento a los folios 42 a 47), representada por **D^a M.** (folios 2

y 3), poderes de representación justificados al folio 9, la cual mediante escrito de fecha 17 de julio de 2023 (folios 128 y 129).

Asimismo, consta escrito de personación de la representación letrada de la aseguradora de la embarcación asistida, a la sazón S. G. representada por el Letrado **D. H.** (folio 60), poder de representación a los folios 61 a 76, quien aporta la Póliza de Seguro de la embarcación DELFÍN DORADO (ex-JAGARDIS) (folios 77 a 107). Constando auto de aceptación de personación al folio 109.

Tercero.

La Delegación Territorial de **AEMET** , informa sobre las **condiciones del estado del tiempo** en la zona y fecha en que se prestó la asistencia certificando que (folio 118):

Viento: Inicialmente del suroeste (230° a 240°) con fuerza media Beaufort 2 (6 a 12 KM/h) que giró por la mañana a sur (180° a 200°) con fuerza 3 (12 a 19 Km/h) y rachas de 20 a 30 km/h, por la tarde alguna racha de 30 a 35 km/h.

Oleaje: Marejadilla a marejada, con altura significativa de olas en torno a 0,5 metros.

Visibilidad: Buena de 10 km o más.

Cuarto.

Se incorpora **información de Mareas** en la zona y fecha indicados en que se prestó la asistencia expedida por el **Instituto Hidrográfico de la Marina** (folios 150 a 157).

Quinto.

Consta al folio 42 de las actuaciones, los Edictos a que se refiere el artículo 38 de la Ley 60/62 de 24 de diciembre, a fin de que todos los que se consideren interesados en la asistencia marítima de que se trata, puedan personarse en el plazo de treinta días (folios 35 a 39 y publicación en el BOE N.º 160 de 06/07/2023, folio 108). Así mismo consta a virtud de lo previsto en el art. 23 del Reglamento de ejecución de la Ley 60/1962 de 24 de diciembre, la prohibición de venta de la embarcación “**DELFÍN DORADO**” en su hoja de asiento de inscripción, matrícula, en tanto no se solventen las responsabilidades derivadas de la asistencia de que se trata. La embarcación figura a nombre de **D.** (100%) (folios 121 y 122).

Sexto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, aportada a solicitud del Juzgado Marítimo por la Capitanía Marítima de Alicante que de acuerdo con su modelo, año de construcción, características y conservación de la misma, la tasa en **TRESCIENTOS MIL EUROS (300.000 €)**, folio 171.

Se aporta reportaje fotográfico de la inspección (folios 172 a 181). Este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto y considerando que el documento oficial emitido y suscrito por el Jefe de la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Alicante, es peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra Jurisprudencia, (sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras).

La parte asistente SASEMAR empresa armadora del buque de Salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**” (hoja de asiento a los folios 42 a 47) y en contestación a la información solicitada por el Juzgado Marítimo de Valencia, valora la embarcación asistida en **TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000 €)**, en base al valor de venta en portales de internet de embarcaciones del mismo fabricante, modelo y eslora (folios 131 a 137), califica la asistencia prestada como un **salvamento** y cuantifica los gastos en función a la duración del servicio prestado de 1 hora y 25 minutos en **CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €)** conforme al siguiente detalle: Combustible y lubricantes consumidos **SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y UN CÉNTIMOS (78,71 €)** y gastos de personal en el servicio **NOVENTA Y DOS EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (92,08 €)**, folio 130; considerándose acreedores de un **premio que no debiera ser inferior al 15% del valor de lo salvado**, folio 128 escrito de 17/07/2023.

Se adjunta reportaje fotográfico de los daños sufridos por la motora (folios 138 a 148).

La parte asistida “**DELFIN DORADO**” por medio de su patrón D. y en contestación a la información solicitada por el Juzgado Marítimo, aporta a fecha 5 de julio del año en curso la siguiente documentación: -certificado de navegabilidad de la embarcación. -permiso de navegación y hoja de asiento de la embarcación -certificado de titulación de capitán de yate de D. y certificado de seguro de la embarcación en el que consta como valor de la misma la cantidad de 250.000 euros y como valor de los accesorios la cantidad de 5.000 euros.

Posteriormente y mediante escrito de fecha 19 de julio del año en curso, complementa la información aportada relatando los hechos del modo que sigue, (folio 159): *“Los hechos ocurrieron el pasado Sábado 24/06 a la altura del Cabo de San Antonio (Jávea) comenzó a sonar una alarma en el cuadro de mandos y los motores no subían de vueltas incrementándose la temperatura de los mismos. Ante esta situación, me acerqué a la entrada del Club Náutico de Jávea a cerca de 1,5 millas de la bocana y paré motores con la intención de que bajase la temperatura de los mismos y volver a arrancarlos pero la sorpresa fue que al cabo de varios intentos no pude arrancarlos y ya me encontraba contra las rocas de la montaña que lindan con el Club Náutico. Llamé inmediatamente a Salvamento Marítimo y me indicaron que partían y en 15 minutos remolcaban el barco pero desgraciadamente tardaron cerca de una hora lo que produjo que el barco se quedase encallado entre rocas.*

Al cabo de una hora como he indicado se acercó el barco de Salvamento Marítimo y nos tiró unos cabos para remolcarnos a su punto de salida que era el Club Náutico de Jávea, sobre una milla de distancia, operación que se invirtió sobre ½ hora de tiempo. Como se puede ver en las fotos la tripulación no sufrió ningún peligro y por parte de Salvamento, ni siquiera tuvieron que acceder a nuestro barco a prestar ninguna ayuda ya que no había ninguna situación de peligro. La actuación de las personas de Salvamento se limitó a remolcarnos hasta el Club Náutico aunque he de confirmar que su atención fue excelente”

Como valor de la embarcación, se adjunta anotación de compraventa en la correspondiente hoja de asiento (folios 162 a 164) donde figura como precio de la misma la cantidad de **DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS** (250.000 €) (folio 164), adjuntando así mismo las facturas pagadas hasta la fecha por la reparación de los daños sufridos a raíz del siniestro que motivó la asistencia a falta de la reparación mecánica y la sustitución de las hélices por no haber existencias, remitiendo no obstante presupuesto (folios 165 a 169).

Se remiten dos fotografías del momento de la asistencia realizadas por tripulantes del barco(folios 160 y 161).

Séptimo.

Respecto a la calificación de los hechos, la representación letrada de SASEMAR en su razonado escrito de conclusiones fechado el 11/09/2023 (folios 203 a 215) lo califica de salvamento. En su parecer, conforme al relato de hechos que presentan estaríamos ante esa institución, se darían todos los requisitos para calificarlo de esa forma: situación de peligro, resultado útil, relación de causalidad entre la actividad desplegada y el desenlace efectivo de su intervención, y ausencia de prohibición expresa de la embarcación asistida. Por lo que se refiere al premio al que se cree acreedor y según la valoración

de la Capitanía Marítima de Alicante del “DELFIN DORADO” de **TRESCIENTOS MIL EUROS (300.000 €)** no debería ser inferior al 7 % de su valor , esto es **VEINTIÚN MIL EUROS (21 000 €)**, más los gastos ocasionados de **CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €)**. Por la parte asistente se propone como prueba documental la obrante en el expediente y la testifical del Patrón de la “SALVAMAR DIPHDA” D. que la Juez Marítimo admite y practica.

Octavo.

Por su parte, la parte asistida S. representada por el Letrado H. folios 219-223, en su escrito de conclusiones estima que el valor de lo salvado ascendería a **DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (250.000 €)** según Hoja de Asiento del Registro Marítimo, que en la realidad habría de ser de **DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (245 594,77 €)** restándose a aquélla cantidad los gastos de reparación de los daños sufridos que fija en **CUATRO MIL CUATROCIENTOS CINCO EUROS CON VEINTITRÉS CÉNTIMOS (4 405,23 €)** según tasación aportada de la entidad RTS. Considera que las condiciones climatológicas eran idóneas para la práctica de la navegación con viento de fuerza media Beaufort 2 / 3 (brisa muy débil a brisa ligera) y estado de la mar de marejadilla a marejada con olas pequeñas. Estima en consecuencia que los daños sufridos por la “DELFIN DORADO” fueron de escasa entidad limitados a unos ligeros golpes y raspaduras en la fibra de vidrio de la obra viva y los laterales que se constatan con claridad en informe presentado por RTS y del video grabado por el astillero que reparó dichos daños y que se aportan al expediente y son admitidos por el Juzgado Marítimo, dándose además un plazo de quince días para la aportación de un informe pericial ampliatorio sobre la asistencia. En opinión de la parte asistida, no hubo vía de agua, no existió una situación de peligro real, grave e inminente que afectara a la seguridad del buque y su tripulación. Ni tampoco hubo servicios excepcionales por parte del remolcador “SALVAMAR DIPHDA”. Es por todo ello que califica la asistencia como remolque de fortuna del art. 305 de la Ley de Navegación Marítima y que, en consecuencia, debe suponer el pago de un justo precio fijado por este Tribunal Marítimo Central.

Noveno.

Practicadas las pruebas admitidas por el Juzgado Marítimo: testifical en la persona del Patrón de la “SALVAMAR DIPHDA” D. folios 278-282 y aportado informe pericial ampliatorio sobre la asistencia de RTS, folios 266-272 las partes se ratifican en sus posiciones. La parte asistente SASEMAR, empresa armadora del buque de Salvamento “SALVAMAR DIPHDA” folios 301-307 estima que su intervención fue determinante para evitar que la falta de propulsión y los golpes contra las rocas provocasen daños mayores a la

motora, sin descartar la más que probable posibilidad de sufrir una vía de agua. Con base en la declaración del patrón de la “SALVAMAR DIPHDA” cree que *la situación era de inminente peligro al estar la embarcación apoyada en un lecho de rocas podía producir una vía de agua; que tuvo que realizar la maniobra de dar la línea de remolque, aproximar la proa de mi embarcación en el hueco de dos rocas que que no afloraban a la superficie (...) a no más de un metro por cada una de ellas (...)* Considera respecto al informe de RTS que los daños fueron importantes y no fueron mayores precisamente debido a la pericia y rapidez de la “SALVAMAR DIPHDA” valorando ahora según su escrito de conclusiones finales de fecha 19/10/2023 que el premio por el salvamento efectuado no debería ser inferior al 20 % del valor contribuyente sobre tasación del “DELFIN DORADO”, según informe de la Capitanía Marítima de Alicante, de TRESCIENTOS MIL EUROS (300.000 €), es decir SESENTA MIL EUROS (60 000 €) que unidos a los gastos de CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €) supondrían una fijación total del premio de **SESENTA MIL CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (60 170,79 €)**. Se significa que en escritos anteriores de 17/07/2023 y 11/09/2023 se solicitaba un premio no inferior al 15 % y al 7 % respectivamente, sobre el valor de tasación.

La parte asistida se ratifica en la valoración del “DELFIN DORADO”, deducidos los gastos de reparación de los daños sufridos, lo establece en **DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (245 594,77 €)**. Niega la situación de peligro real, inminente y grave. Se trató de unos daños limitados a unos ligeros golpes y raspaduras en la fibra de vidrio de la obra viva y los laterales. En absoluto hubo vía de agua, nadie de la “SALVAMAR DIPHDA” accedió al barco asistido a fin de comprobar los daños y asistir a la maniobra, no se realizó ninguna actividad extraordinaria al margen del remolque, consistiendo el servicio por consiguiente en un remolque de fortuna del art. 305 de la Ley de Navegación Marítima y que, en consecuencia, debe suponer el pago de un justo precio fijado por este Tribunal Marítimo Central.

Décimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 11 de agosto de 2023, (folios 182 a 186), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Datos recogidos en el parte de asistencia, 2º) Medidas cautelares adoptadas, prohibición de venta del buque asistido 3º) publicación de edictos en el B.O.E., y copias asiento de buque asistente y asistido 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 Valencia, 7º) informe de mareas elaborado por el Instituto Hidrográfico de la Marina y 8º) valoración oficial de la embarcación asistida.

Undécimo.

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 23 de octubre de 2023, decidió no llevar a cabo dicha reunión y elevar el expediente a este Tribunal Marítimo Central (folio 308).

HECHOS

Primero.

Este Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión reflejada en el parte de asistencia, que se complementa con el relato obtenido del informe general de la asistencia elaborado por el CCS de Valencia (folios 216 a 217) y con los datos aportados en la declaración de D., patrón de la **“SALVAMAR DIPHDA”** folios 278-282. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

Siendo las 10:44 h del 24 de junio de 2023 se recibe en el CCS de Valencia por línea 900 que la embarcación **“DELFIN DORADO”**, motora de 14,79 metros de eslora, está en posición Lat 38° 47,749N y Long 0° 11,288E, se encuentra *sin motor* junto al dique de babor del puerto de Javea y con ocho personas a bordo. A 10:44 h se moviliza a la embarcación de salvamento de SASEMAR **“SALVAMAR DIPHDA”**. A 10:45 h se corrobora la información y se confirma que ya están contra las rocas; las ocho personas a bordo se encuentran bien y tienen chalecos salvavidas. A 11:00 h zarpa de base **“SALVAMAR DIPHDA”**. Se avista el barco y se verifica que se encuentra literalmente encallado, encajado entre dos rocas, proa a tierra. A 11:05 la **“SALVAMAR DIPHDA”** hace firme de remolque a la popa del **“DELFIN DORADO”**. Una vez franco de tierra y libre de rocas se pasa la línea de remolque a proa del **“DELFIN DORADO”** y así se procede a remolcarlo rumbo al puerto de Jávea hasta el varadero del Club Náutico. A 11:45 el **“SALVAMAR DIPHDA”** atraca en su base sin novedad después de rellenar el parte de asistencia con el patrón del **“DELFIN DORADO”** y se da por finalizado el servicio. La asistencia duró **45 minutos** y la distancia navegada fue de **1 milla**.

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 y que en resumen son las siguientes: estado de la mar marejadilla, viento Sur, fuerza 4, visibilidad buena.

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 como salvamento que la parte asistente formula y que la parte asistida niega, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la 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 en cualesquiera aguas navegables...”* 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, no puede prosperar la calificación de salvamento que sostiene la representación de la embarcación asistente, por no acreditarse ciertamente todos los requisitos exigidos.

Se trataría de un peligro real, no ficticio, no hipotético, toda vez que la situación en la que se encontraba el “**DELFIN DORADO**” en la mañana del 24 de junio de 2023 era realmente complicada toda vez que estaba encallado entre dos rocas en aguas de la costa de Javea sin poder salir por sí mismo de dicha circunstancia y habiendo comunicado su situación al CCS de Valencia.

El peligro ciertamente fue grave lo que hizo, por las causas que fueren, que por aquella intensidad se diera finalmente con el “**DELFIN DORADO**” con un evidente fallo de motor, encallado y sin posibilidad de salir gobernado por sí mismo de las rocas.

Por lo que se refiere a la inminencia del peligro es necesario resaltar que el “**SALVAMAR DIPHDA**” fue movilizado por el CCS de Valencia desde el primer momento de ocurrencia de los hechos. Estuvo en zona ya a 11:05 en que hizo firme de remolque a la popa del “**DELFIN DORADO**”. Es lo cierto que ese día y en ese momento no puede predicarse que existiera todavía un peligro *inminente*, esto es, *que amenaza o está para suceder prontamente* (Diccionario de la RAE), inmediatamente, que hiciera temer indiciariamente una pérdida o deterioro grave del “**DELFIN DORADO**”, requisito este indispensable para poder hablar de un salvamento. La embarcación asistida yacía es cierto entre dos rocas, pero ni se comunicó por la parte asistida, ni se produjo vía de agua ninguna, ni los daños fueron excesivos produciéndose tan solo golpes en el casco, tanto en la obra viva como muerta, que afectaron a la fibra al colisionar contra las rocas y daños en una de las palas de la hélice de estribor. Además ni las condiciones meteorológicas ni el oleaje reinantes, ni la visibilidad en aquel momento incidieron negativamente en la varada.

Por otra parte, los trabajos llevados a cabo por el buque asistente no podrían considerarse como excepcionales tratándose de un buque dedicado precisamente a esta tarea, aunque no cabe duda de que su actuación fue diligente y eficaz. En los cuarenta y cinco minutos que duró el servicio en palabras del patrón de la “**SALVAMAR DIPHDA**” no tuvieron que subir bordo del “**DELFIN DORADO**” ni para asistir a ninguna de las personas o para ayudar de alguna manera en la maniobra de extracción. *“Tuve que, para realizar la maniobra de dar la línea de remolque, aproximar la proa de mi embarcación en el hueco entre dos rocas que no afloraban a la superficie, dejando dichas rocas a cada una de las bandas de mi embarcación no más de un metro por cada una de ellas”*, trabajos ciertamente meritorios pero que en ningún caso podrían calificarse como excepcionales y que han de entenderse como normales en el gobierno de un buque precisamente dedicado a estas tareas.

Tercero

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

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 en su concepción jurisprudencial completa vista en el Fundamento de Derecho segundo, 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* tal y como sostiene la parte asistida. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“DELFIN DORADO”**, se encontraba encallado entre dos rocas en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque. Además, la asistencia se realizó a instancia del armador del **“DELFIN DORADO”**, 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.

Cuarto

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 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, 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, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada de **CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €)** conforme al siguiente detalle: Combustible y lubricantes consumidos SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y UN CÉNTIMOS (78,71 €) y gastos de personal en el servicio NOVENTA Y DOS EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (92,08 €); gastos cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente al remolque de fortuna que nos ocupa, por un importe de **TRES MIL CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (3 170,79 €)**, de los que **TRES MIL EUROS (3 000 €)** lo son en concepto de retribución del servicio prestado y **CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €)** en concepto de gastos debidos.

Quinto.

Al tratarse la “**SALVAMAR DIPHDA**” 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 DIPHDA**” en favor de la embarcación de recreo “**DELFIN DORADO**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (3 170,79 €)**, de los que **TRES MIL EUROS (3 000 €)** lo son en concepto de retribución del servicio prestado y **CIENTO SETENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (170,79 €)** en concepto de gastos debidos que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida **D.**, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR DIPHDA**”.

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.