

JURISDICCION ADMINISTRATIVA MARITIMA

Fernando Martín Castán
Capitán Auditor

1. Resolución núm. 460/00004/87 del Tribunal Marítimo Central. Se califica la asistencia como Auxilio Marítimo pese a producirse en la bocana del puerto.

Fué recurrida en alzada y confirmada íntegramente. (se acompañan las Consideraciones jurídicas).

RESULTANDO: Que el día 5 de enero de 1986, cuando el buque de carga a motor "D" abandonaba el puerto de Burriana con un cargamento de harina de pescado varó en un bajo de arena que existía en la bocana de dicho puerto, quedando imposibilitado para volver a reflotar por sus propios medios, motivo por el cual fueron requeridos los servicios del buque remolcador "A", el cual, una vez en el lugar de la embarrancada, tomó al "D" con un cable hecho firme a la popa de éste y, después de varios tirones, consiguió sacarlo nuevamente a flote, continuado seguidamente el "D" su travesía. El referido servicio se practicó en buenas condiciones de mar y viento, habiéndose valorado el buque "D", con sus pertrechos y carga, en 81.076.383,- pesetas, y el gasto de combustible con ocasión de esta asistencia en 69.480,- pesetas.

RESULTANDO: Que en el expediente se han personado mediante representación, el capitán y tripulación del "A", en la fecha de autos, así como la "C", B.A., entidad armadora del buque "D", los que han efectuado alegaciones contradictorias, pues mientras los primeros califican el servicio como salvamento, la segunda estima que por haber varado al "D" en un bajo de arena en aguas interiores de puerto no hubo peligro para el buque en ningún momento, por lo que el servicio prestado por el buque "A" sólo se puede considerar como un mero remolque en puerto.

RESULTANDO: Que celebrada la reunión conciliatoria entre las partes personadas, no se alcanzó la avenencia por mantener cada una de ellas sus antagónicas posiciones al calificar la asistencia.

CONSIDERANDO: Que la embarrancada de un buque en cualquier lugar de la costa siempre supone un peligro para la seguridad de la nave, ajeno a los normales riesgos que toda navegación marítima lleva consigo,

por lo que la asistencia de autos debe encuadrarse como auxilio marítimo, de los que regula el capítulo primero, del título primero, de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, sin que haya de tenerse en cuenta las aguas en que haya sido prestado (artículo primero de la ley invocada).

CONSIDERANDO: Que conforme a los artículos segundo, sexto y noveno de la misma ley, todo auxilio con resulta útil dará lugar a una remuneración equitativa que se fijará por acuerdo entre las partes y, en su defecto, por el Tribunal Marítimo Central.

Vistos los artículos citados y demás de oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de auxilio marítimo la asistencia marítima prestada por el buque remolcador "A" al buque de carga a motor "D", en aguas del puerto de Burriana y ocurrida el día 5 de enero de 1986, fijando como remuneración de la misma la cantidad de UN MILLON DOSCIENTAS OCHENTA Y CINCO MIL SEISCIENTAS VEINTICINCO (1.285.625,-) pesetas, de la que SESENTA Y NUEVE MII. CUATROCIENTAS OCHENTA (69.480,-) pesetas corresponde a gastos ocasionados y el resto en concepto de premio del auxilio. Un tercio de este premio corresponde también al armador del "A" y los otros dos tercios se distribuirán entre su tripulación a bordo en la fecha de autos, en proporción a sus respectivos sueldos base.

Además de esta remuneración, serán de cuenta del armador del buque "D" los demás gastos que se hayan producido con ocasión de la instrucción del expediente, el cual volverá a su Juez Instructor para conocimientos, notificaciones y demás trámites previstos en los artículos 48 y siguientes del Reglamento para aplicación de la Ley 80/1982, de 24 de diciembre.

Y para que así conste y surta los oportunos efectos, expido y firmo la presente certificación, en el lugar y fecha arriba indicados, con el visto bueno del Ilustrísimo Sr. Presidente accidental.

Consideraciones jurídicas del Dictamen de Dirección de Justicia (que mereció el conforme de AJEMA) contra la Resolución 460/00004/87).

2. CONSIDERACIONES

2.1 El artículo 1 de la Ley 60/1962, de 26 de diciembre somete a las disposiciones de su Capítulo primero el auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima o aeronaves en la mar que se encuentren en peligro "sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios, ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados". Es cierto que existe una interpretación jurisprudencial -plasmada tanto en anteriores Resoluciones

del Tribunal Marítimo Central como sobre todo en sentencias del Tribunal Supremo como las de 17 de diciembre de 1975, 16 y 31 de mayo de 1978— que establece el principio general de excepción de competencia de la jurisdicción administrativa marítima en aquellos supuestos en que el buque se encontrase en el interior de un puerto y al evidente amparo de sus instalaciones, pero esa misma jurisprudencia admite como excepción al principio sentado el hecho de que concurren circunstancias extraordinarias o de fuerza mayor que potencien el riesgo inherente al ámbito de las cosas de la mar e invaliden totalmente la normal protección y abrigo de las instalaciones portuarias, admitiendo en tales casos la aplicación de la Ley 60/62. Y es evidente que en el supuesto estudiado existen esas circunstancias que han sido apreciadas por el Tribunal Marítimo Central y que determinan su competencia, pues el buque “D”, tras largar amarras y hacerse a la mar cargado, ya en navegación y precisamente en la bocana del puerto, encalló en un bajo de arena, quedando imposibilitado para salir por sus propios medios. en una situación de peligro no sólo para el propio buque sino también para el tráfico marítimo al obstaculizar la entrada y salida al puerto. Tal situación es indudablemente contraria a la normal protección y abrigo que prestan las instalaciones portuarias, fundamento de la jurisprudencia invocada por el recurrente, y cumple con todos los requisitos a que alude el artículo 1 de la Ley 60/62, resultando pues competente la jurisdicción administrativa marítima.

2.2. Por lo que se refiere a la existencia en el presente caso de una situación de peligro real, inminente y grave del buque auxiliado, circunstancia discutida por el recurrente, es preciso señalar como argumenta el Tribunal Marítimo Central en su resolución “que la embarrancada de un buque en cualquier lugar de la costa siempre supone un peligro para la seguridad de la nave, ajeno a los normales riesgos que toda navegación marítima lleva consigo”, peligro real y cierto de consecuencias en numerosas ocasiones trágicas como la experiencia ha demostrado, por desgracia, con la pérdida de buques y cargas. De otra parte, los servicios extraordinarios prestados por el buque “A” se ponen de relieve a lo largo de la conversación mantenida entre los Capitanes del buque asistente y del asistido, transcrita en el expediente, de la que se deduce no sólo los riesgos de varada que asumía aquél al prestar el auxilio, sino también como la dirección y feliz ejecución de la asistencia correspondió casi en exclusiva a la dotación del “A”, excediendo con mucho, por las circunstancias excepcionales en que se produjo, de un simple remolque.

2.3. Carece también de fundamento la alegación del recurrente sobre la existencia de un supuesto contrato de remolque “solicitado por el consignatario del “D” y aceptado y cumplido por el “A”. Con ello el recurrente pretende elevar a la categoría de contrato la petición genérica de asistencia formulada por el “D” a través de su consignatario, que fué atendida por el “A” sin ningún otro condicionamiento ni pacto previo entre asistente y asis-

tido, lo que indudablemente está muy lejos de poder considerarse un contrato de remolque. Es más la existencia de tal supuesto contrato no sólo no aparece reflejada en parte alguna del expediente sino que es negada expresamente por la dotación del buque asistente y por el Director en Burriana de la Sociedad C, S.A., consignataria del "D", al informar en su declaración en el expediente (folio 48 V) "que solicitó la asistencia del Remolcador "A" para que diese un tirón de remolque al buque "D" hasta fuera de la bocana del puerto de Burriana, de manera que el buque pudiese continuar la navegación libre del bajo en que había quedado encallado" afirmando a continuación que "no se especificó contrato verbal ni escrito de remolque..."

2.4. Por lo que se refiere a otro de los puntos controvertidos cual es el tipo de embarcación a la que por sus características pertenece el "A", pues mientras el recurrente lo califica reiteradamente de remolcador, la otra parte dice que se trata de un buque de servicios especiales, es indudable que ha de acudirse a lo que figure en su asiento en el Registro de Matrícula, cuya fotocopia se ha unido al expediente (folio 68), en el que expresamente se señala que su clase es la de "carga para suministros especiales (Grupo II, clase Z)", estando registrado en la lista 2ª (buques mercantes construidos en España para toda clase de navegaciones) y no en la lista 4ª que es la que se dedica a remolcadores, embarcaciones y artefactos navales aplicados a los servicios de puertos, radas y bahías, según se dispone en el art. 3º del Decreto 1494/68, de 20 de junio (B.O.E. nº 168), sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Es por ello por lo que está suficientemente probado en el expediente que el "A" no es ningún remolcador, en sentido técnico, sino un barco de "carga para suministros especiales", sin que para ello sea obstáculo el que el Tribunal Marítimo Central en su resolución se refiera a él, en ocasiones, como remolcador, utilizando esta expresión en un sentido vulgar por razón de la actividad que estaba desempeñando y no en el sentido técnico que propiamente tiene en el Derecho Marítimo. Y prueba de ello es que esa calificación impropia de remolcador resulta indiferente en la fundamentación y parte dispositiva de la resolución del Tribunal Marítimo Central, que aplica las reglas genéricas relativas a los auxilios, por lo que no se hace necesaria en este punto una rectificación de la citada resolución.

2.5. En atención a todo lo expuesto resulta, a juicio del General Auditor – Director de Justicia, ajustada a Derecho la calificación que hace el Tribunal Marítimo Central al definir la asistencia prestada como auxilio marítimo de los previstos y regulados en el Capítulo Primero, del título I), de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, así como justa y equitativa la remuneración fijada y su reparto, pues al hacerlo así el Tribunal Marítimo Central tuvo en cuenta tanto el valor de lo salvado como los trabajos realizados y demás circunstancias concurrentes en dicha asistencia, tal y como disponen los artículos 2, 6 y 9 de la Ley 60/1962.

2.6. En su virtud, el General Auditor – Director de Justicia, es de crite-

rio que procede desestimar el recurso planteado, así como rechazar la solicitud de suspensión de ejecución de la resolución del Tribunal Marítimo, pues no existen circunstancias que aconsejen suspender la ejecutoriedad de la resolución dictada por dicho Tribunal, y aún en el supuesto de que posteriormente pueda modificarse dicha resolución, nunca sería imposible o difícil su reparación mediante el ejercicio de las oportunas acciones legales.

2.7. Tramitado y resuelto este expediente con arreglo a las normas legales establecidas y presentado recurso contra la resolución del Tribunal Marítimo Central en la forma y plazo que determina el artículo 46 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, corresponde a V.E., de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º Uno e) de la O.M. 1061/1977, de 7 de septiembre (B.O.E. nº 220), sobre régimen transitorio de competencias administrativas del Almirante Jefe del estado Mayor de la Armada, acordar la correspondiente resolución que señala dicho precepto y que, en el supuesto de que V.E. muestre su conformidad con el presente informe, éste servirá de motivación, procediendo confirmar la repetida resolución del Tribunal Marítimo Central.

La resolución que V.E. dicte, caso de conformidad, deberá ser notificada en forma al recurrente, haciéndole saber el derecho que le asiste a recurrir en vía contencioso-administrativa en la forma y con los trámites que señalan los artículos 52 y siguientes de la Ley reguladora de dicha Jurisdicción, de fecha 27 de diciembre de 1956.

3. CONCLUSIONES Y PROPUESTA

3.1 De resolver V.E. de conformidad, procede desestimar el recurso deducido y confirmar íntegramente la resolución del Tribunal Marítimo Central.

3.2 La resolución de V.E. deberá ser notificada a los interesados, haciéndole saber al recurrente como queda dicho, que contra ella podrá interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de notificación de la presente resolución, o bien, con carácter potestativo y previo al contencioso-administrativo, el de reposición, en el plazo de un mes, ante V.E., todo ello tal como se previene en el art. 79 de la Ley de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones concordantes.

3.3 El expediente deberá ser remitido al Tribunal Marítimo Central para su curso al Juez Marítimo Permanente nº para notificación, ejecución de la Resolución y demás trámites legales.

Dios guarde a V.E. muchos años

Madrid, 20 de octubre de 1987

EL GENERAL AUDITOR - DIRECTOR DE JUSTICIA

Francisco Mayor Bordes

EXCMO. SR. ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

2. *Resolución 460/00010/87*, de 12 de Mayo, del Tribunal Marítimo Central. Se califica como salvamento Marítimo la asistencia a un yate que sufrió avería en el motor, siendo muy adversas las circunstancias de mar y viento, concediéndose remuneración a un buque tanque que contribuyó en su localización, aunque no en su remolque a puerto.

Recurrida en alzada por la representación del yate asistido, se confirmó en parte la Resolución del Tribunal Marítimo Central, reduciéndose la cuantía de los gastos.

Se añaden nuevos fundamentos de Derecho para justificar la calificación de salvamento (se acompañan las consideraciones jurídicas).

RESULTANDO: Que el día 27 de octubre de 1985, la embarcación de recreo "V" navegaba por aguas de Tarragona, a unas 45 millas de la costa, con vientos del primer cuadrante, con frecuencia del Nordeste, de fuerza 4 a 5 de la escala Beaufort, fuerte marejada e inestabilidad atmosférica que daba lugar a chubascos. Como sobre las 14 horas el motor de la embarcación comenzara a funcionar intermitentemente, con algunas paradas, su patrón solicitó los servicios de un remolcador a través de "Normalla Radio", la que puso el hecho en conocimiento de la Comandancia Militar de Marina de Tarragona, dándose una llamada general de atención, situándose al "V" en posición 40°-20' N y 01°-30' E.

RESULTANDO: Que sobre las quince horas y treinta minutos, recogida la llamada por el buque español "A", que navegaba por aquellas aguas, arrumbó en demanda del "V", de acuerdo con las instrucciones recibidas de la indicada Comandancia Militar de Marina, avistando a este buque sobre las veinte horas y treinta minutos, ya en situación 40°-25' N y 01°-09' E. No obstante, como las maniobras efectuadas para pasar un remolque al "V" resultaron infructuosas, fundamentalmente por el estado de la mar y viento, y a la diferencia de porte de ambos buques, que dificultaban enormemente la aproximación y subsiguiente recogida de los medios lanzados para establecer el contacto, el capitán del "A" comunicó a la Comandancia Militar de Marina la necesidad de la llegada de un remolcador de servicio en la plataforma petrolífera próxima para una más eficaz asistencia al "V", quedando el "A" en las proximidades del yate para no privarle de asistencia hasta la llegada de aquél, fundamentalmente en atención al salvamento de vidas, humadas.

RESULTANDO: Que sobre las veintitrés horas y treinta minutos, el remolcador "P....S...", que se encontraba a dos millas de la plataforma "Ocean Kolcusi", puso rumbo en demanda del "V", en cumplimiento a la orden recibida, llegando al costado de éste sobre las cero horas y quince minutos del siguiente día 28, y tomándolo de remolque, lo condujo al puerto de San Carlos de la Rápita, adonde llegaron felizmente ambos buques, sin más novedad, a las cinco horas y quince minutos del indicado día.

RESULTANDO: Que en el expediente se han personado la Empresa

"X" como fletadora a casco desnudo del buque "A" quien recláma una indemnización de 952.281,- pesetas por gastos de petróleo, demora, coste del seguro y abono de horas extraordinarias a la tripulación; y de otra, el patrón del yate "V", que califica los hechos como remolque en la mar, negando, por tanto, la calificación de salvamento marítimo y estimando, además inadmisibile la personación de EX e improcedente la reclamación de indemnización de gastos efectuada.

RESULTANDO: Que según se desprende de la cuenta general de gastos redactada por el Juzgado Instructor, el valor contribuyente del "V" puede estimarse en la fecha de autos en 5.273.469,- pesetas.

CONSIDERANDO: Que los hechos a que se contrae el presente expediente deben estimarse como constitutivos de un salvamento marítimo, de los regulados en el artículo primero y siguientes de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por cuanto que el yate "V" se encontraba en una verdadera situación de peligro de pérdida total al quedar sin propulsión ni gobierno en plena mar por avería de su único motor, y ello, en unas condiciones de estado de la mar y viento plenamente desfavorables, que incluso hicieron temer al capitán del buque "A" y a la Autoridad de Marina de Tarragona por la vida de las personas que se encontraban a bordo del referido yate.

CONSIDERANDO: Que si bien la materialidad del salvamento hay que imputársela el remolcador "P... S...", hay que admitir también que la colaboración del buque "A" fue totalmente eficaz, primero para la localización del "V" y, en segundo lugar, para establecer el necesario contacto con la Autoridad de Marina y, posteriormente, con el "P... S...", estando presto en todo momento para el salvamento de vidas humanas si, desgraciadamente, se hubiere producido la zozobra del "V".

CONSIDERANDO: Que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos segundo y sexto de la citada Ley 60/1962, todo acto de salvamento que haya producido resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa, la que será fijada por este Tribunal Marítimo Central en el supuesto de que no haya habido acuerdo entre las partes interesadas, como ha ocurrido en el caso presente.

CONSIDERANDO: Que según el artículo séptimo de la misma ley, la retribución que se asigna a los buques salvadores, deducidos los gastos e indemnización por daños y perjuicios, se distribuirá entre el armador y la tripulación de los mismos, correspondiendo una tercera parte a aquél y el resto a la tripulación, en proporción a sus respectivos sueldos base.

Vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal, unánimemente,

RESUELVE

Que debe declarar y declara como salvamento marítimo la asistencia prestada en la mar el buque "V" por los buques "A" y "P... S...", ocurrida

en los días 27 y 28 de octubre de 1985, en aguas de Tarragona, fijando como remuneración del mismo la cantidad total de DOS MILLONES CIENTO CINCUENTA Y DOS MIL DOSCIENTAS OCHENTA Y UNA (2.152.281,-) pesetas, de la que corresponderán UN MILLON QUINIEN-TAS CINCUENTA Y DOS MIL DOSCIENTAS OCHENTA Y UNA (1.552.281,-) pesetas el buque "A", y SEISCIENTAS MIL (600.000,-) al remolcador "P.... S....".

De la retribución del "A" corresponderá a su armador UN MILLON CIENTO CINCUENTA Y DOS MIL DOSCIENTAS OCHENTA Y UNA (1.152.281,-) pesetas, en pago de los perjuicios sufridos -NOVECIENTAS CINCUENTA Y DOS MIL DOSCIENTAS OCHENTA Y UNA (952.281,-) pesetas- y un tercio del premio del salvamento -DOSCIENTAS MIL (200.000,-) pesetas-; y a la tripulación a bordo en la fecha de autos CUA-TROCIENTAS MIL (400.000,-) pesetas (dos tercios del premio), que se repartirán entre ellos en proporción a sus respectivos sueldos base.

De la retribución del buque "P.... S....", corresponderá a su armador DOSCIENTAS MIL (200.000,-) pesetas, que supone el tercio del premio del salvamento; y CUATROCIENTAS MIL (400.000,-) pesetas a la tripula-ción a bordo en la fecha de autos como pago de los dos tercios del premio a que tienen derecho y que también se repartirá entre ellos en proporción a sus respectivos sueldos base.

También será de cuenta del armador del yate "V" los gastos que haya producido la instrucción del expediente.

Vuelva el presente expediente a su Juez Instructor para conocimiento y cumplimiento de esta resolución, con notificación a los interesados, en vir-tud de lo dispuesto en el artículo 48 del Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, aprobado por Decreto 984/1967, de 20 de abril.

Y para que así conste y surta los oportunos efectos, expido y firmo la presente certificación, en el lugar y fecha arriba indicados, con el visto bue-no del excelentísimo Almirante Presidente.

CONSIDERACIONES JURIDICAS Y RESOLUCION DEL RECURSO DE ALZADA, formulado contra la Resolución del Tribunal Marítimo Central núm. 460/00010/87.

2. CONSIDERACIONES

2.1. Respecto de la falta de legitimación de la Empresa X (actualmente Z, por cambio de denominación social) alegada por el recurrente, es preciso señalar que además de la amplitud que concede el art. 38 de la Ley 60/62 para que puedan comparecer en el expediente todos los que se consideran interesados en el mismo, ha quedado suficientemente acreditada su condi-

ción de fletadora del buque A mediante la aportación de copia adverada por Notario de la póliza de fletamento (folios 210 a 218) suscrita entre dicha empresa y V, que figura como propietaria en el correspondiente asiento de inscripción y matriculación del buque, cediéndose la completa gestión náutica del mismo durante su vigencia, según se desprende de lo expresado en la cláusula nº 9.

2.2 Por lo que se refiere a las alegaciones del recurrente en las que muestra su disconformidad con la Calificación de salvamento de la asistencia del "asunto", es preciso tener en cuenta que la diferencia fundamental entre el auxilio o salvamento de una parte y el remolque de otra, a los efectos de la Ley 60/62, reside, conforme a lo dispuesto en sus arts. 1 y 15, en la situación de peligro en que se encuentre el buque asistido. En el caso objeto de estudio ha quedado suficientemente acreditado el peligro concreto en que se encontraba el V, como razona en su resolución el Tribunal Marítimo Central, al encontrarse sin motor ni gobierno, con tan solo dos tripulantes a bordo, en unas muy duras condiciones de mar y viento, con desconocimiento de su exacta posición. Dichas circunstancias están debidamente acreditadas en el expediente desprendiéndose del informe emitido por el Centro Zonal de Barcelona, así como de las declaraciones del patrón del V (Folio 56) y del Capitán del A (folio 94 y 95), constituyendo prueba esencial la transcripción de las conversaciones mantenidas a través de la Costera (folios 222 a 229). En ellas se expone cómo si bien a las 13:30 h. el V solicita un remolcador por encontrarse sin maquina, con mal tiempo y dos personas a bordo, a las 13:50 h. insiste en la urgencia de su petición y a las 14:00 h. emite el PAN PAN transcrito en el punto 1.1 de este informe, utilizando en la mayoría de las transmisiones mantenidas el canal de emergencia (Canal 16). La situación de peligro es además sentida por los tripulantes del V como lo evidencia el hecho de que dieran su conformidad a la propuesta del Capitán del A de que si no se pudiera hacer el remolque tendrían que rescatarlos y abandonar el yate lo que, como es bien conocido en el medio marítimo constituye el último recurso ante una situación de peligro real.

2.3 En relación con las alegaciones del recurrente tendentes a restar importancia a la intervención del A en la asistencia al V es preciso destacar que dicha intervención fué decisiva y eficaz, como razona el Tribunal Marítimo Central en su resolución primero para su localización y en segundo lugar para establecer el necesario contacto con la Autoridad de Marina y, posteriormente con el P... S... estando presto en todo momento para el salvamento de vidas humanas si se hubiere producido el naufragio del V.

La localización de la embarcación en peligro es la primera y esencial operación que hay que acometer ante una asistencia marítima, localización que en el presente caso no era sencilla de realizar, pues pese a las manifestaciones del recurrente, lo cierto es que la situación estimada por los tripulantes del V estaba equivocada en más de 17 millas náuticas —ellos comunicaron por radio que estaban al 40° 20' N. 01° 30' E., cuando en realidad fueron

encontrados al 40° 25' N. y al 01° 09' E.— lo que supone mucha distancia sobre todo si no se conoce el rumbo hacia el que habían derivado y en tan adversas condiciones de mar, viento y visibilidad. Dichas circunstancias exigieron gran pericia y esfuerzo por parte del Capitán del A que en todo momento llevó la iniciativa, mediante la emisión de sucesivas señales que pudieran ser captadas por el gonio del V y, previa comunicación de la demora por la que las recibían, arrumbar al opuesto, operación que se repitió en varias ocasiones con sucesivas enmiendas del rumbo, hasta que se logró su contacto en el radar del A y finalmente su localización visual. Es preciso señalar también, en contra de lo que afirma el recurrente, que el A se desvió notablemente de su ruta para acudir en asistencia del V pues como consta en la transcripción de las conversaciones mantenidas por radio pasó del rumbo 195 —con viento y mar por tanto de aleta—popa al soplar del N.NE— al rumbo 68°, es decir con una diferencia de 127 grados, suficientes para que el fuerte viento y la mar se le vinieran a la proa con las incomodidades que ello comporta para la navegación. Además la laboriosidad en la localización del V se debió únicamente, en contra de lo que también afirma el recurrente, a la falta de medios activos de éste para tal fin, pues no consta que emitiera señal alguna localizable, ni que poseyera instrumentos capaces de darle su situación en aquel momento tales como un Loran, un Hércules (u otro sistema de navegación por satélite) o un radar, habituales en barcos de su porte. Tampoco se puede admitir la afirmación del recurrente en el sentido de que el A le causara únicamente daños, pues según afirmación del propio patrón del yate (folio 56) “todos los daños producidos en el yate V, exceptuados los de la jarcia de proa, fueron debidos al atraque en condición de abarloado” sin que conste en el expediente que el A le produjera perjuicio alguno.

2.4 el art. 2 de la Ley 60/62 dispone que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa, resultado útil que naturalmente se refiere a que efectivamente sirva para la realización del salvamento y que éste se produzca, como ocurrió en la asistencia del V resultando salvados embarcación y tripulantes.

2.5 Por todo lo expuesto hasta ahora resulta ajustado a Derecho, a juicio del General Auditor-Director de Justicia, la calificación que hace el Tribunal marítimo Central al definir la asistencia prestada como salvamento marítimo de los previstos y regulados en el Capítulo 1º, del Título I de la Ley 60/62, así como justa y equitativa la remuneración fijada en concepto de premio y su reparto, pues al hacerlo así el Tribunal Marítimo Central tuvo en cuenta tanto el valor de lo salvado como los trabajos realizados por las tripulaciones de los buques A y P... S... —que produjeron como resultado final el salvamento del V y de sus tripulantes— así como las demás circunstancias concurrentes en dicha asistencia, tal y como disponen los arts. 1,2,6,7 y 9 de la Ley 60/62.

2.6 Respecto de la cantidad señalada en la Resolución impugnada del

Tribunal Marítimo Central como de indemnización por daños y perjuicios sufridos por el A, es preciso señalar que están acreditados, una vez efectuada la oportuna rectificación, los correspondientes a las horas normales y especiales invertidas por los miembros de la tripulación durante el tiempo que duró el salvamento, valoradas y exigibles con arreglo al Convenio Colectivo suscrito entre X, y su personal de Marina Mercante el día 21 de junio de 1985 (publicado en el BOE), de acuerdo con lo dispuesto en el art. 90,2 y 3 de la Ley 8/1980 de 10 de marzo que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, legislación que ha sustituido en lo expresamente regulado a la invocada por el recurrente, arrojando un total de 77.303 pts. en vez de las 154.606 pts. inicialmente reclamadas y que fueron estimadas por El Tribunal Marítimo Central en su resolución. También están suficientemente acreditados los gastos correspondientes al fuel-oil y gas-oil (216.560 pts.) consumido por el A como consecuencia de la asistencia al V, según se desprende de las fotocopias del Diario de Navegación aportadas al expediente. Por lo que se refiere a las cantidades reclamadas en concepto de demoras por asistencia (562.500 pts.) y a coste del seguro (18.615 pts) aparecen sin justificar, obligación que incumbe al interesado conforme a lo dispuesto en el art. 38 de la Ley 60/62 y en el de igual número de su Reglamento aprobado por el Decreto 984/1967 de 20 de abril, y únicamente podrían admitirse como tales, a la vista de la prueba aportada, el resultante de repercutir el precio pagado por el fletamento (18.742.402 pts./mes calendario) en las 9 horas invertidas en el salvamento—desde las 15:30 h. en que variaron el rumbo para iniciar la búsqueda del V hasta las 00:30 h. del día siguiente en que, una vez localizado y llegado el P.... S...., reanudaron su navegación— lo que suma la cantidad de 234.280 pts. Por tanto, la cantidad señalada en su resolución por el Tribunal Marítimo Central en concepto de indemnización de gastos y perjuicios por el A -952.281 pts.—, debe ser reducida a la cantidad de 528.143 pts. pues es la que aparece acreditada en el expediente en concepto de horas invertidas por la tripulación (77.303 pts.); de combustible consumido (216.560 pts.) y de repercusión del precio de fletamento en las horas empleadas durante la asistencia (234.280 pts.).

2.7 Por lo que se refiere a la supuesta infracción de los arts. 38 y siguientes de la Ley 60/62 y concordantes de su Reglamento, invocada por el recurrente, sobre la base de que la Justicia Civil ha de ser rogada, es preciso señalar que las citadas Normas caen bajo la órbita de la Jurisdicción Administrativa y, en vía revisora, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y no de la Jurisdicción Civil, previendo los arts. 35 y 37 de la Ley, así como el 20 y el 22 de su Reglamento la iniciación de oficio del correspondiente expediente, tan pronto se tengan noticias por la Autoridad de Marina de la existencia de un auxilio o salvamento. Ello sin perjuicio de posibilitar a los interesados el llegar a un acuerdo, lo que en el presente expediente no se produjo pese a la reunión convocada al efecto por el Juzgado Marítimo Permanente nº 1 en fecha 16.03.87 (Folio 154) a la que no compareció la

representación letrada del V, hoy recurrente, por lo que ante la imposibilidad de acuerdo y en cumplimiento a lo dispuesto en el art. 43 de la Ley 60/62 se elevó el expediente al Tribunal Marítimo Central para resolución.

2.8 Por último, en lo que afecta a la alegación del recurrente en la que expone la improcedencia de la condena a los gastos que haya producido el expediente, dado el carácter gratuito de la Justicia, es preciso señalar que el art. 34 de la propia Ley 60/62 determina que las actuaciones, tanto del Tribunal Marítimo Central como de los Juzgados Marítimos Permanentes, serán gratuitas, principio que ha sido reiterado en las sucesivas leyes de presupuestos, disponiendo el art. 46 de la Ley 37/88 de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1988 (BOD. 250), bajo la rúbrica "prohibición de ingresos atípicos" que "con excepción de aquéllos sometidos al régimen de arancel, los empleados públicos no podrán percibir participación alguna de los Tributos, Comisiones u otros ingresos de cualquier naturaleza, que correspondan a la Administración o a cualquier Poder Público, como contraprestación de cualquier servicio o jurisdicción, ni participación o premio en multas... debiendo percibir únicamente las remuneraciones del correspondiente régimen retributivo...".

Por ello, si bien los gastos que se originen en el expediente como consecuencia de pruebas solicitadas por los interesados deberán ser soportados por los mismos, resultan improcedentes cualesquiera otros que se refieran a actuaciones del Tribunal Marítimo Central o de los Juzgados Marítimos, como ocurre con el que figura en la Cuenta General de Gastos (Folio 170) bajo el concepto "por instrucción del expediente 0.5% sobre el total del premio... 6.000 pts." cuya exigencia y cobro son indebidos.

2.9 Tramitado y resuelto este expediente con arreglo a las normas legales establecidas y presentado recurso contra la resolución del Tribunal Marítimo Central en la forma y plazo que determina el art. 46 de la Ley 60/62 de 24 de diciembre, corresponde a V.E., de conformidad con lo dispuesto en el art. 1º Uno e) de la O.M. 1061/1977, de 7 de septiembre (BOE 220) sobre Régimen Transitorio de Competencias Administrativas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, acordar la correspondiente resolución que señala dicho precepto y que, en el supuesto de que V.E. muestre su conformidad con el presente Informe, éste servirá de motivación.

La resolución que V.E. dicte, caso de conformidad, deberá ser notificada en forma a los interesados, haciéndoles saber el derecho que les asiste a recurrir en vía Contencioso-Administrativa en la forma y con los trámites que señalan los artículos 52 y siguientes de la Ley reguladora de dicha jurisdicción, de fecha 27 de diciembre de 1956.

3. CONCLUSIONES Y PROPUESTA

3.1 De resolver V.E. de conformidad con este Informe procede confirmar la resolución del Tribunal Marítimo Central recurrida, de fecha

12.05.87, en lo que se refiere a la calificación de salvamento marítimo de la asistencia prestada en la mar al yate V por los buques A y P... S.... así como a las cantidades señaladas en concepto de premio y a su reparto, procediendo sin embargo reducir la cantidad señalada en concepto de indemnización de daños y perjuicios sufridos por el A (952.218 pts.) a la de 528.143 pts., cantidades que deberán ser satisfechas por el armador del yate V sin que proceda el abono de cantidad alguna como consecuencia de las actuaciones practicadas por el Juez Marítimo, estimándose así en parte, en los dos últimos extremos, el recurso de alzada planteado.

3.2 la resolución de V.E. deberá ser notificada a los interesados haciéndoles saber como queda dicho, que contra ella podrán interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de notificación de la presente resolución, o bien, con carácter potestativo y previo al contencioso-administrativo, el de reposición, en el plazo de un mes, ante V.E., todo ello tal como se previene en el artículo 79 de la Ley de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones concordantes.

3.3 El expediente deberá ser remitido al Tribunal Marítimo Central para su curso al Juez Marítimo Permanente núm. para notificación, ejecución de la resolución y demás trámites legales.

Dios guarde a V.E. muchos años

Madrid, 29 de enero de 1988

EL GENERAL AUDITOR DIRECTOR DE JUSTICIA

3. *Resolución núm. 660/00023/87*, de 26 de Octubre, del Tribunal Marítimo Central, en la que se declara incompetente por ocurrir la asistencia dentro de puerto en circunstancias ajenas a los riesgos propios de la navegación en la mar.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero: Que el buque "A S" se encontraba atracado en el puerto de La Coruña, en el muelle de Calvo Sotelo Sur, desde diez días antes de que se produjera incendio a bordo, lo que ocurrió en la mañana del día 6 de abril de 1987 y, probablemente, como consecuencia de las reparaciones con soldadura que se estaban efectuando en el mismo. Que inicialmente los trabajos de extinción se efectuaron por el Servicio Municipal de Bomberos de aquella ciudad; sin embargo, ante la magnitud del incendio y "para prevenir y garantizar la seguridad portuaria y sus instalaciones", la Comandancia Militar de Marina ordenó el desatraque del buque y su traslado fuera de puerto, cuya salida hubo de hacerse con el servicio de remolcadores por no disponer el buque siniestrado de propulsión propia.

Segundo: Que con personal del Servicio Municipal de Bomberos a bordo del "A S", fue trasladado este buque a otras aguas alejadas de los muelles y, posteriormente, a la zona comprendida entre el Dique de Abrigo y Mera. En dicha maniobra, como en las operaciones de extinción del incendio, intervinieron los remolcadores "D", "S XXII" y "S XXV", con sus dotaciones y medios contraincendios. Igualmente colaboró el buque "O y C Segundo", de 9,24 Tns (RB), dedicado a trabajos submarinos, realizando servicios de transporte de personas y materiales, así como posteriores trabajos de achique del "A S". Por último, una vez dominado y sofocado el fuego, el "A S" fue autorizado para tomar atraque; lo que se efectuó al mediodía del siguiente día 7, en el muelle del Centenario.

Tercero: A la vista de los partes formulados por los buques asistentes, el Juzgado Marítimo Permanente número, inició la tramitación del correspondiente expediente personándose en el mismo los armadores de los buques asistido y asistentes, los que han efectuado alegaciones que han estimado oportunas en relación con la asistencia de autos; y el día 3 de junio de este año el referido Juzgado decidió, mediante acto fundado, exigir del armador del "A S" la constitución de una fianza en cuantía 50.000.000,- de pesetas para eludir el embargo del buque.

Cuarto: Contra indicado acto recurre en alzada la representación letrada del armador del "A S" interesando la modificación del acto impugnado, en el sentido de dejar reducida la cuantía de la fianza a un máximo de 5.000.000,- de pesetas, y ello, sin perjuicio de que en el momento procesal oportuno efectúe alegaciones con el fin de obtener una resolución que declare que los hechos enjuiciados no son constitutivos de un auxilio o salvamento marítimos, de los regulados en el Capítulo I, del Título I, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre. A la vista del citado recurso, las demás partes interesadas han formulado escrito de alegaciones oponiéndose a la pretensión del recurrente y solicitando la confirmación de la decisión judicial recurrida.

Fundamentos de Derecho

Primero: Que a la vista de los hechos que han quedado recogidos en los anteriores Antecedentes, necesariamente este Tribunal Marítimo Central, antes de resolver acerca de la cuantía de la medida cautelar fijada por el Juzgado Instructor en el acto que se recurre, ha de pronunciarse sobre si tales hechos son constitutivos de un salvamento o auxilio, o de un remolque, de los comprendidos en los capítulos I y II, del Tratado primero, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, únicas materias cuyo conocimiento y resolución le compete por atribución legal.

Y teniendo en cuenta que cuando se produjo el fuego a bordo del "A S" se hallaba éste perfectamente atracado en el muelle de Calvo Sotelo Sur, del puerto de La Coruña, es evidente que el citado buque se encontraba

exento de los riesgos de mar que implican la existencia del peligro que exige el artículo primero de la mentada Ley 60/1962, de 24 de diciembre; riesgos de mar que tampoco corrió en las aguas portuarias a las que seguidamente fue trasladado el buque por orden de la Capitanía del Puerto, "para prevenir y garantizar la seguridad portuaria y sus instalaciones", donde continuaron prestándole sus servicios contraincendios los buques auxiliares que desde un principio se encargaron de la extinción del siniestro. De ahí que la referida asistencia escape de la competencia de este Tribunal, vista, además, la abundante jurisprudencia que –señaladamente, respecto de remolcadores que prestaron servicio en la zona portuaria– respalda este criterio, pudiendo citarse, entre otras, las sentencias del Tribunal Supremo de 8 de marzo de 1971, 25 de mayo, 1, 7 y 27 de junio de 1973, y 31 de mayo de 1978. En consecuencia, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que debe declarar y declara su incompetencia para conocer de los hechos expuestos, por cuanto los mismos no se hallan contemplados entre los que le son atribuidos por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula, entre otros, los auxilios, salvamentos y remolques marítimos; procediendo el archivo del presente expediente, que previamente, deberá volver a su Juzgado instructor para conocimiento de esta Resolución, que deberá ser notificada a los interesados personados, quedando expedita la vía judicial ordinaria para el ejercicio de las acciones que les asistan con arreglo a Derecho.

También se les hará saber a dichos interesados que contra esta Resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Ministro de Defensa –Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada– en el término de quince días contados a partir de la fecha de la notificación, en virtud de lo previsto en el artículo 122 del Decreto 1.408/1966, de 2 de junio, de adaptación de la Ley de Procedimiento Administrativo a los Departamentos Militares.

También por el Juez Instructor se procederá a la anulación de la nota preventiva de prohibición de venta estampada en el asiento de inscripción marítima del buque "A S" como consecuencia de la tramitación de este expediente.

Así lo acordaron los Sres. del Tribunal Marítimo Central y lo firma el Excmo. Sr. Almirante Presidente, conmigo el Secretario Relator, que doy fe.

4. Resolución núm. 660/00024/87, de 26 de Octubre, del Tribunal Marítimo Central sobre salvamento marítimo de un buque incendiado y abandonado por la dotación.

Fué recurrida en alzada y confirmada (se acompañan las consideraciones jurídicas).

Antecedentes de Hecho

Primero: Que sobre las 15.10 horas del día 29 de mayor de 1985, el buque de pesca "G", encontrándose navegando en situación 22°-06' N y 17°-14' W y dedicado a sus habituales faenas de pesca, su patrón se apercebíó de la existencia de fuego a bordo, en la sección de popa, afectando a las zonas de habilitación y alojamientos, puente de mando, máquinas, etc., por lo que inmediatamente ordenó a la tripulación —que se hallaba en cubierta— proceder a la extinción del incendio con los extintores y mangueras de a bordo. No obstante, en breve espacio de tiempo el fuego se incrementó de tal modo que toda la popa ardía y el buque quedó envuelto en humo, haciendo inútiles los esfuerzos de la tripulación para reducir el incendio y peligrosa la permanencia a bordo, ordenando el patrón el inmediato abandono del buque, que se realizó botando las balsas y pasando a ellas toda la tripulación; abandono que se produjo a las 15.40 horas del mismo día.

Segundo: Que en las proximidades del "G", distanciado de 2 a 4 millas al W, se encontraba el buque de pesca "C", igualmente dedicado a la pesca, cuyo patrón se apercebíó inmediatamente del importante incendio que tenía lugar en aquel otro buque y al no recibir respuesta a las llamadas que le hizo por radio y por telefonía, temiendo que su tripulación se encontrase en grave peligro y necesitara inminente asistencia, no dudó en picar el arte que arrastraba y acudir rápidamente en su ayuda. A las 16.00 horas ya había recogido a la tripulación del "G" y seguidamente continuó su marcha hacia el buque incendiado, al que pudo sujetar por su proa pasándole un cable de acero, quedando desde ese momento a la espera del buque de la Armada española "T", que le había comunicado su rápida arribada para proceder a la extinción del incendio.

Tercero: Que, efectivamente, el "T" arribó siendo aproximadamente las 18.00 horas del mismo día, procediendo seguidamente con los medios de a bordo y transbordando al "G" el equipo de salvamento a combatir el fuego, para lo cual ordenó al "C" que picase el cable que tenía dado al buque siniestrado. Este quedó prácticamente sofocado sobre las 21.00 horas siguientes, por lo que, con objeto de continuar el servicio de vigilancia de aquella zona marítima, que tenía ordenado, entregó nuevamente el "G" al "C" para que continuara la asistencia al citado buque y su conducción a puerto, advirtiéndole de la existencia de peligro de reignición.

Cuarto: Pasado nuevo remolque al "G", y una vez picado el arte de pesca de éste, que continuaba calado, sobre las 08.30 horas del día 30 el "C" inició la navegación en demanda del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, adonde arribaron felizmente ambos buques y sus respectivas dotaciones, siendo las 10.00 horas del día 2 de junio del mismo año.

Quinto: Que iniciado el oportuno expediente y a la vista de las diligencias obrantes en el mismo el Juez Instructor redactó la preceptiva cuenta general de gastos atribuyéndole al "G" y a su cargamento un valor —a los

solos efectos del expediente— de 43.900.850,- pesetas. Los gastos, daños y perjuicios padecidos por el “C” los tasa en un total de 4.102.644,- pesetas; y los sufridos por el “T”, en un total de 239.338,- pesetas.

Sexto: Que a la vista de indicada cuenta general de gastos, la representación letrada de la sociedad aseguradora del “G” formula escrito de alegaciones y de proposición de pruebas, manifestando su disconformidad con las valoraciones atribuidas al buque “G” y a los gastos, daños perjuicios padecidos por el buque “C”, al tiempo que admite los imputados al “T”.

Séptimo: Que, por último, convocada la reglamentaria reunión conciliatoria de los interesados comparecidos, ésta tiene lugar sin la asistencia de la representación letrada indicada en el Antecedente anterior —por otro lado, único interesado personado de parte del buque asistido—; dándose por terminado el acto, sin haberse podido alcanzar un acuerdo amistoso entre las partes con intereses contrapuestos.

Fundamentos de Derecho

Primero: Que la asistencia a que se contrae este expediente necesariamente se ha de calificar como salvamento marítimo, regulado en el artículo primero de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, no sólo por el notorio peligro que para el buque “G”, su tripulación y su cargamento supone la existencia del fuego a bordo y que, incluso, obliga a su abandono, sino porque, además, así se prescribe en el artículo 22 de la Ley citada.

Segundo: Que a falta de acuerdo entre las partes contrapuestas del salvamento, el importe de la remuneración será fijada por el Tribunal Marítimo Central (art. 6º de la Ley), según las circunstancias y tomando por base los extremos recogidos en el artículo 9º de la misma ley.

Tercero: Que a tales efectos este Tribunal estima en 239.338,- pesetas los daños y gastos sufridos por el buque “T” por su participación en el salvamento del buque “G”.

Cuarto: Que en relación con los gastos, daños y perjuicios padecidos por el buque “C” como consecuencia de su intervención en tan mentado salvamento, también se estiman admisibles los recogidos y valorados por el Juez Instructor del expediente en la cuenta general de gastos, si bien, descontando el gasto del gas-oil, pues necesariamente éste queda incluido en la indemnización por pérdida de pesca, ya que para valorar ésta se ha tomado el promedio del valor bruto de la pesca obtenida por el buque en aquellas fechas. Por consiguiente, los daños y perjuicios del “C” se han de apreciar en tres millones ochocientos noventa y nueve mil seiscientos sesenta y cuatro (3.899.664,-) pesetas.

Quinto: Que a la hora de fijar el premio a los salvadores del “G” este Tribunal ha de tener en cuenta en el “C”, fundamentalmente, su humanitaria conducta, acudiendo inmediatamente en auxilio del buque incendiado, no dudando en sacrificar su calamento con la pesca que tuviera capturada

para no perder un tiempo precioso —no menos de veinte a treinta minutos— en su recogida y arranchado a bordo. En cuanto a la decisión de picar el calamento del “G”, entiende este Tribunal que al no poderse recuperar con los medios de a bordo del referido buque, se hacía necesaria aquella operación para que no entorpeciera el remolque, pues tampoco existe constancia fehaciente de que junto al “G” y al “C” se encontrase otro buque que se hiciera cargo de la recogida del mismo. Igualmente en la actuación del “T” se ha de apreciar tanto la rapidez en acudir a prestar el servicio como la eficacia de su intervención, dejando dominado el incendio en tres horas.

Por cuanto queda expuesto, vistos los artículos citados y demás de general aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que debe declarar y declara como salvamento marítimo, regulado en el capítulo I, del título I, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, la asistencia prestada en la mar al buque de pesca “G” por el de su igual clase “C” y por el buque patrullero de la Armada española “T” el día 29 de mayo de 1985 y siguientes, fijando como remuneración del mismo la suma de DOCE MILLONES NOVECIENTAS TREINTA Y NUEVE MIL DOS (12.939.002,-) pesetas, que se repartirán entre los dos buques salvadores de la siguiente forma:

- Al buque “C”: En concepto de indemnización de daños, DOS MILLONES SETECIENTAS SESENTA Y CUATRO MIL QUINIENTAS CUATRO (2.764.504,-) pesetas; en concepto de indemnización por pérdida de pesca, UN MILLON CIENTO TREINTA Y CINCO MIL CIENTO SESENTA (1.136.160,-) pesetas, y en concepto de premio la suma de CUATRO MILLONES CUATROCIENTAS MIL (4.400.000,-) pesetas. Todo ello hace un total de OCHO MILLONES DOSCIENTAS NOVENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTAS SESENTA Y CUATRO (8.299.664,-) pesetas. La cantidad fijada como premio se distribuirá entre el armador y la tripulación del “C” correspondiendo a aquél un tercio y a ésta los dos tercios restantes, que a su vez, se repartirán entre sus miembros a bordo en las fechas de auto en proporción a sus respectivos sueldos base; de acuerdo con lo previsto en los párrafos primero y cuarto del artículo 7º de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.
- Al buque “T”: En concepto de indemnización de gastos, daños y perjuicios, la cantidad de DOSCIENTAS TREINTA Y NUEVE MIL TRESCIENTAS TREINTA Y OCHO (239.338,-) pesetas, y en concepto de premio, CUATRO MILLONES CUATROCIENTAS MIL (4.400.000,-) pesetas; lo que hace un total de CUATRO MILLONES SEISCIENTAS TREINTA Y NUEVE MIL TRESCIENTAS TREINTA Y OCHO (4.639.338,-) pesetas. Indicado total se pondrá a disposición del Ministe-

rio de Defensa –Cuartel General de la Armada–, conforme preceptúa el artículo 13 de la Ley ya citada.

Vuelva el presente expediente a su Juez Instructor para conocimiento de esta Resolución y subsiguiente notificación a los interesados, en cumplimiento a cuanto provee el artículo 48 del Reglamento aprobado por Decreto número 984/1967, de 20 de abril.

Así lo acordaron los Sres. del Tribunal Marítimo Central, y lo firma el Excmo. Sr. Almirante Presidente, conmigo el Secretario-Relator, que doy fe.

Informe de la Dirección de Justicia (que mereció el conforme del AJEMA) resolviendo el recurso de alzada presentado contra la Resolución núm. 660/00024/87 de 26 de Octubre.

2. CONSIDERACIONES

2.1 El recurso de alzada presentado se ha interpuesto en tiempo y forma, una vez efectuada la notificación que determina el artículo 46 de la Ley 60/62 de 24 de Diciembre, de acuerdo con lo previsto en los artículos 122 y siguientes de la Ley de Procedimiento Administrativo.

2.2 A juicio del General Auditor-Director de Justicia resulta ajustada a Derecho la calificación que hace el Tribunal Marítimo Central al definir la asistencia prestada como salvamento marítimo de los previstos y regulados en el Capítulo I de la Ley 60/62 de 24 de Diciembre, calificación que no ha sido discutida por las partes, pues está suficientemente acreditada la situación de peligro real del buque “G” y de su carga, motivada por el incendio que se produjo en su sección de popa, incendio que alcanzó tales dimensiones que obligó a toda la tripulación a abandonarlo, después de intentar sin éxito sofocarlo. Dicha situación de peligro es la que caracteriza al salvamento, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley citada.

2.3 Asimismo aparece suficientemente acreditado el resultado útil logrado con la asistencia, manifestado tanto en el salvamento de toda la tripulación como en la recuperación del “G” y su traslado a flote hasta el puerto de Las Palmas, previa extinción del incendio, gracias a la rápida y eficaz intervención del pesquero “C” y del Patrullero “T”. Mayor importancia se le debe dar al resultado obtenido si se tiene en cuenta que por la intensidad del incendio a bordo la propia tripulación del “G”, con su abandono, lo daba por perdido, asumiendo grave riesgo en las operaciones de pasar el remolque y de extinción del incendio las dotaciones del “C” y del “T”.

2.4 Por lo que se refiere a las alegaciones del recurrente, las mismas no desvirtúan los fundamentos de la resolución del Tribunal Marítimo Central en razón a los siguientes extremos:

a) El valor contribuyente es el que tengan el buque y el cargamento salvados, inmediatamente después de la asistencia, y dicho valor se fijó, a los meros efectos de instrucción en la cantidad de 43.900.850 pesetas, por ser el que resultaba del informe pericial emitido por el "COMISARIO TECNICO PERITACIONES S.A." (folios 91 al 110) respecto del buque (38.000.000) y de la propia valoración aportada por "F S.A." (folio 149), Armadora del "G", respecto de la carga (5.900.850). El mencionado informe pericial relativo al valor del buque después del salvamento es el único que consta en el expediente, al no haber aportado el recurrente ningún otro, sobre dicho extremo, pues se limita a acompañar documentos relativos al precio de venta que se hizo figurar en la escritura pública en el año 1984, al capital asegurado en la póliza de seguros y al importe de las reparaciones que se le hicieron con posterioridad, pero ninguno que pueda desvirtuar aquél, toda vez que no se refieren al valor de lo salvado.

b) Asimismo resultan probados en el expediente los gastos, daños y perjuicios sufridos por el "C" mediante diversas facturas de empresas suministradoras (obrantes a los folios 120, 128 y 137), certificados de entradas y salidas en puerto, de las ventas de pescado y del promedio diario de pesca obtenidos por dicho buque (folios 131, 132 y 138) así como de las declaraciones testificales formuladas por el Sr. Comandante del "T" (folio 235) y de diversos tripulantes del "G" y del "C" (folios 258 a 264 y 286 a 289), de las que se deduce que éste picó su parte de arrastre para acudir en auxilio inmediato del "G", así como los cabos de remolque que en un principio le había dado a fin de hacer posible la maniobra del "T" para la extinción del incendio. La valoración de todos los elementos del "C" inutilizados en la asistencia, así como de los días de pesca perdidos son calculados de forma razonada por providencia del Juez Instructor (folios 156 a 164) a la vista de la prueba practicada en el expediente, sin que el recurrente haya aportado otros elementos probatorios que la desvirtúen. De dicha valoración fueron descontados por el Tribunal Marítimo Central, acertadamente, los correspondientes a consumo de combustible, toda vez que dicho gasto se debe considerar incluido en la indemnización por pérdida de pesca, resultando un total de 3.899.664 pesetas, producto de sumar dicha indemnización (1.135.160 pesetas) más las correspondientes a pérdida total (2.137.218 pesetas) y parcial (627.286,- pesetas) de material, sin que por consiguiente exista error aritmético, a diferencia de lo que alega el representante del "C", en las cantidades señaladas en la resolución del Tribunal Marítimo Central.

De otra parte ha de tenerse en cuenta, en contra de lo que afirma el recurrente, que cuando el "C" acudió en auxilio del "G" no tenía finalizada su marea, ni navegaba en tránsito, sino que precisamente se hallaba faenando.

c) Respecto de la fijación del premio, el Tribunal Marítimo Central lo ha señalado, como razona en su resolución, apreciando todas las circunstancias concurrentes, tales como la situación de peligro real de pérdida total

del buque asistido evidenciado en el hecho de que su tripulación hiciese abandono del mismo, en el riesgo asumido por los buques asistentes, en los trabajos por ellos realizados, en la rapidez de su actuación y en el resultado final obtenido con el salvamento de tripulación y buque, siguiendo así los criterios expuesto en los artículos 2, 6 y 9 de la Ley 60/62.

2.5 Asimismo y al margen de la resolución impugnada hay que señalar que el artículo 34 de la Ley 60/62 determina que las actuaciones tanto de dicho Tribunal como de los Juzgados Marítimos Permanentes serán gratuitas, principio que ha sido reiterado en las sucesivas leyes de presupuestos —en concreto en el artículo 46 de la Ley 37/88 de 23 de Diciembre de Presupuestos Generales del Estado para 1988 (B.O.D. 250)— y recogido por la Jurisprudencia —sentencia del Tribunal Supremo de fecha 23.01.87—, por lo que si bien los gastos que se originen en el expediente como consecuencia de pruebas solicitadas por los interesados deberán ser soportados por los mismos, resultan improcedentes los que se refieran a actuaciones de los Juzgados Marítimos como ocurre con el que figura en la Cuenta de fecha 06.11.87 bajo del concepto “gastos de instrucción del expediente” ... “al juzgado la cantidad de 64.695 pesetas”, cuya exigencia y cobro son indebidos.

2.6 En virtud de todo lo expuesto el General Auditor-Director de Justicia es de criterio que procede desestimar el recurso planteado, así como rechazar la solicitud de suspensión de ejecución de la resolución del Tribunal Marítimo Central, pues no existen circunstancias que aconsejen suspender la ejecutoriedad de dicha resolución y aún en el supuesto de que posteriormente pudiera modificarse, nunca sería imposible o difícil su reparación mediante el ejercicio de las oportunas acciones legales.

2.7 Tramitado y resulto este expediente con arreglo a las normas legales establecidas y presentado recurso contra la resolución del Tribunal Marítimo Central en la forma y plazo que determina el artículo 46 de la Ley 60/62, de 24 de Diciembre, corresponde a V.E., de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º Uno e) de la O.M. 1061/1977, de 7 de Septiembre (B.O.E. nº 220), sobre régimen transitorio de competencias administrativas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, acordar la correspondiente resolución que señala dicho precepto y que, en el supuesto de que V.E. muestre su conformidad con el presente informe, éste y servirá de motivación, procediendo confirmar la repetida resolución del Tribunal Marítimo Central.

La resolución que V.E. dicte, caso de conformidad, deberá ser notificada en forma a los interesados, haciéndoles saber el derecho que les asiste a recurrir en vía contencioso-administrativa en la forma y con los trámites que señalan los artículos 52 y siguientes de la Ley reguladora de dicha Jurisdicción, de fecha 27 de Diciembre de 1956.

3. CONCLUSIONES Y PROPUESTA

3.1 De resolver V.E. de conformidad, procede desestimar el recurso deducido y confirmar la resolución del Tribunal Marítimo Central, sin que proceda, de otra parte, la exigencia y el abono de cantidad alguna como consecuencia de las actuaciones practicadas por el Juez Marítimo Permanente.

3.2 La resolución de V.E. deberá ser notificada a los interesados, haciéndoles saber, como queda dicho, que contra ella podrán interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de notificación de la presente resolución, o bien, con carácter potestativo y previo al contencioso-administrativo el de reposición, en el plazo de un mes, ante V.E., todo ello tal como se previene en el artículo 79 de la Ley de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones concordantes.

3.3 El expediente deberá ser remitido al Tribunal Marítimo Central para su curso al Juez Marítimo Permanente nº para notificación, ejecución de la resolución y demás trámites legales.

Dios guarde a V.E. muchos años

Madrid, 12 de Febrero de 1988

EL GENERAL AUDITOR-DIRECTOR DE JUSTICIA,

EXCMO. SR. ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA.

5. *Resolución núm. 660/00026/87*, de 30 de Noviembre, del Tribunal Marítimo Central, en la que niega la calificación de buque a una embarcación deportiva pequeña y por consiguiente califica su recuperación como hallazgo y no como salvamento, declarándose incompetente.

Antecedentes de Hecho

Primero: Sobre las 08.00 horas del día 27 de agosto de 1985, cuando el pesquero "C", con base en el puerto de Almería, patroneado por don Antonio L y armado por don Q R se encontraba a unas 10 millas al Sur de la isla de Alborán, dedicado a las faenas de pesca, se avistó una embarcación deportiva, de material de fibra, al parecer a la deriva, en situación 35°-46,2' latitud Norte y 03°-01' longitud Oeste. Suspendidas dichas faenas, y una vez aproximado el buque pesquero al costado de la citada embarcación apareció ésta sin gente a bordo, comprobando que estaba equipada con dos motores intraborda de 165 HP, con cabina exterior de color blanco, y con dos literas

bajo cubierta, sofá sin respaldo, y dotada de receptor-transmisor y otro material de navegación, material de cocina, alimentos y otros varios.

El buque "C" procedió seguidamente a dar amarre a la expresada embarcación, y sobre las 11.00 horas de ese día procedió a remolcarla hasta el puerto de Almería, invirtiendo en el servicio un total de catorce horas, y siendo la distancia navegada de 80 millas.

En previsión de la posible existencia de naufragos o en localización de signos visibles en el mar, se efectuó un rastreo de unas dos horas en las inmediaciones, sin resultado alguno.

Segundo: Las condiciones meteorológicas en el día y zona de autos fueron de viento fuerza 6, dirección Este, y el estado de la mar de marejada, según se acredita en el informe del Centro Meteorológico Zonal de Málaga incorporado a las actuaciones.

Tercero: A resultas de las malas condiciones meteorológicas se rompió la amarra del remolque en dos ocasiones y existió pérdida de pesca, por la marea, de unos cinco días, lo que se acredita en el parte reglamentario suscrito por el patrón del "C". La amarra de nylon ha sido valorada en la cantidad de 30.000,- pesetas, importe de adquisición de una nueva. Por otra parte, se acredita un informe de la Cofradía de Pescadores de Almería que el pesquero "C" realizó una venta de pesca, en 28 de agosto de 1985, por importe de 478.120,- pesetas. Los gastos de estancia y depósito de la embarcación hallada en el Club de Mar de Almería desde el 15 de septiembre de 1985 al 30 de septiembre de 1987 ascienden a un importe de 584.000,- pesetas.

Cuarto: La embarcación denominada "SL R" fue valorada pericialmente por la Inspección de Buques de la Provincia Marítima de Almería en la cantidad de 345.000,- pesetas, ascendiendo los gastos de la peritación a 10.000,- pesetas.

Quinto: Tramitado el oportuno expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número, y publicados los oportunos edictos en los tabloneros de anuncios de las Comandancias Militares de Marina de Almería y Málaga, transcurrió el término prevenido sin que compareciera interesado alguno. Asimismo se dio conocimiento al Consulado británico en Málaga, sin que el informe interesado pudiese ser evacuado positivamente por la carencia de datos sobre número de matrícula, marca, puerto de registro, etc.

Sexto: Finalizado el período de instrucción sin personación alguna, por el Juzgado Marítimo se formuló seguidamente cuenta general de gastos, elevando las actuaciones a este Tribunal, con propuesta de terminación y archivo, que se acordó en 20 de febrero de 1987, reabriéndose el curso de las actuaciones a petición del armador del "C" por acuerdo de 6 de mayo siguiente, a los solos efectos prevenidos en el artículo 35 del Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por lo que aportados los oportunos justificantes se elevó de nuevo el procedimiento a este Tribunal para resolución.

Fundamentos de Derecho

Primero: Que si bien el objeto hallado es un aparato u objeto flotante, no puede decirse del mismo que se trate de un buque, pues carece de las condiciones y características que tanto en su aspecto técnico como en su consideración legal configuran a éste, y que quedan resumidas en la definición que se asigna al buque en el “Diccionario de la Lengua Española”, de la Real Academia, esto es: “Casco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia”.

Segundo: Que sentada la anterior premisa, el hallazgo en cuestión no aparece incluido en los que previene el artículo 22, apartado primero, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por lo que no procede la aplicación en el presente respecto de la normativa sobre auxilios y salvamentos marítimos, sino la relativa a los hallazgos en la mar.

Tercero: Que el artículo 47 y siguientes de la expresada Ley, otorgan competencia para resolver los expedientes de hallazgos marítimos no constitutivos de auxilio o salvamento, a la Autoridad Jurisdiccional de la Zona Marítima en la que el hallazgo ha tenido lugar, en este caso la de la Zona Marítima del Estrecho.

Vistos los preceptos citados, sus concordantes, y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que debe declarar y declara que no es competente para conocer del hallazgo marítimo a que se contrae el presente expediente, por lo que procede, de conformidad con lo prevenido en el artículo 8º-2 del Decreto núm. 1.408/1966, de 2 de junio, sobre procedimiento administrativo militar, la directa remisión de estas actuaciones al Excmo. Sr. Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, como Autoridad Jurisdiccional de la circunscripción marítima en la que el hallazgo tuvo lugar, a los efectos determinados en el artículo 20 del texto normativo últimamente expresado; con el ruego de aceptación y acuse de recibo.

Así lo acordaron os Sres. del Tribunal Marítimo Central, y lo firma el Excmo. Sr. Almirante Presidente, conmigo, el Secretario-Relator, que doy fe.

6. Resolución núm. 660/00027/87 del Tribunal Marítimo Central, de 30 de Noviembre, declarándose incompetente por realizarse la asistencia en puerto, sin circunstancias especiales de peligro.

Ha sido recurrida en alzada y se halla pendiente de resolución.

Antecedentes de Hecho

Primero: El día 15 de octubre de 1987, sobre las cinco horas de la mañana, entró en la ría de Vigo el buque egipcio "S K", en lastre, por arribada forzosa debido a la mar y tiempo reinantes en aquella zona atlántica, quedando fondeado frente al muelle de trasatlánticos del puerto de Vigo, muy próximo a un polígono de viveros flotantes (mejilloneras) y en espera de tomar atraque a muelle, que había solicitado previamente de sus armadores y del puerto de Vigo.

Segundo: Mientras esperaba el servicio de atraque, el "S K" comenzó a garrear, derivando hacia la zona de las mejilloneras, lo que le ocasionó quedar sin propulsión por haberse enrollado en su hélice elementos extraños. Como continuara derivando hacia la ensenada de Moaña, siendo las ocho horas treinta minutos de la mañana, el citado buque fondeó la segunda ancla de proa, consiguiendo con ello mantenerse en las proximidades del muelle de abrigo del puerto de Meria-Moaña, hasta que, por fin, fue tomado de remolque por el buque remolcador "R" —que tenía el encargo de atracarlo a muelle desde las siete horas y treinta minutos de aquella mañana—; el cual trasladó al "S K" al muelle transversal del puerto de Vigo, donde quedó definitivamente atracado a las trece horas y diez minutos del citado día.

Tercero: Iniciado el expediente, se han personado, de un lado, la compañía armadora del "S K", y de otro, los armadores del "R" y el práctico del puerto que intervino en el remolque y subsiguiente atraque a muelle del "S K".

Cuarto: a la vista de la valoración del "S K", efectuada por la Inspección de Buques de Pontevedra —445.000.000,- de pesetas—, el Juzgado Instructor ordenó el embargo de aquel buque, que podía eludirse constituyendo fianza de 20.000.000,- de pesetas. No obstante, con fecha 4 de este mes, dicho embargo fue levantado por el Juzgado instructor, decretando, además, la desaparición de la fianza fijada, por entender que no es competente esta Jurisdicción administrativa para conocer de los hechos ya narrados, y ello por los siguientes razonamientos:

a) Porque toda la asistencia recibida por el "S K" lo fue en zona portuaria, siendo constante y reiterada la jurisprudencia del Tribunal Supremo de no estimar estas asistencias como auxilio o salvamento marítimo, de los comprendidos en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

b) Porque existen tarifas para remolcadores en el puerto de Vigo, tanto para servicios generales, como para aquellos especiales que por su índole constituyan servicios preventivos contra daño y riesgo.

c) Porque el capitán del "S K" en ningún momento pidió otro servicio distinto al de atraque a muelle en el puerto de Vigo.

Quinto: Que de la documentación posteriormente recibida en este Tribunal Marítimo Central y unida al expediente —folios 87 a 113, inclusive— se

deduce que con fecha 4 de este mes el Juzgado Instructor ha ordenado nuevamente el embargo del "S K"; embargo que fue levantado el día 6 siguiente, al presentarse por el Banco, S.A., aval bancario hasta 20.000.000,- de pesetas, cuantía de la fianza fijada para eludir la retención del buque en puerto.

Sexto: Tanto contra la providencia de 21 de octubre como contra ésta, de 4 de noviembre, la representación letrada del práctico de puerto, ha interpuesto ante este Tribunal sendos recursos de alzada suplicando la modificación parcial de aquellas decisiones judiciales, en el sentido de que la cuantía de la fianza se eleve hasta el 30 por ciento del valor de tasación del buque "S K".

Séptimo: Igualmente, la representación letrada del armador del buque "R" interpone recurso de alzada contra la providencia de 4 de noviembre, interesando que la cuantía de la fianza se fije en 90.000.000,- pesetas y que en ningún caso el buque pueda hacerse a la mar, aun cuando la preste en los términos fijados por el Juzgado Instructor, sino cuando la resolución adquiriera la debida firmeza procesal.

Octavo: Por último, la representación letrada del capitán del "S K" interpone recurso de alzada, también contra la providencia de 4 de noviembre, interesando que se declare la incompetencia de este Tribunal Marítimo Central para conocer del remolque de autos, devolviéndose la fianza de 20.000.000,- de pesetas que se ha constituido o, de modo subsidiario, se deduzca ésta hasta un máximo de doscientas mil pesetas.

Fundamentos de Derecho

Primero: Sobre la competencia de este Tribunal para conocer de los hechos objeto de este expediente:

- Que el requisito esencial para que surja el auxilio o salvamento marítimo que contempla el artículo primero de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, es la existencia de peligro determinante de un riesgo; y siendo así que el buque "S K" se hallaba en la mañana del 15 de octubre de 1987 en aguas portuarias de Vigo, perfectamente fondeado con sus dos anclas de proa -con lo que había evitado el garreo que anteriormente había sufrido por tener fondeada una sola ancla- y esperando la llegada del remolcador que había de efectuar el servicio de atraque a muelle, es obvio que cuando dicho buque fue tomado de remolque por el "R" para conducirlo al atracadero no se hallaba padeciendo ningún peligro de encallamiento o de varada en la cercana ensenada de Moaña. Por otro lado, las dificultades e incomodidades que pudo padecer el "R", tanto para pasar el remolque al "S K" como en su traslado a muelle, no dejan de ser los normales que suelen darse en la ría de Vigo cuando las condiciones de mar y viento son desfavorables para la realización de dicho servicio portuario.
- En consecuencia, no pudiendo comprenderse los hechos esclarecidos en

el presente expediente, ni en el artículo 1º, ni en el 4; de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, necesariamente hay que declarar la incompetencia de esta jurisdicción administrativa para seguir conociendo de los mismos, a la vista de lo preceptuado en el artículo 31 de la misma Ley citada.

Segundo: En relación con la determinación cuantitativa de las fianzas sustitutivas del embargo de buques, en caso de asistencias marítimas:

- Aun en el hipotético supuesto de que esta Jurisdicción fuera competente para conocer en el caso presente, tampoco procedería la estimación de recursos cuyo objeto fuera alterar cuantitativamente la fianza acordada por el Juzgado Instructor, ya que la fijación de ésta —así como la forma en que debe ser constituida— es de libre arbitrio judicial, de acuerdo con lo previsto en el artículo 31 del Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, aprobado por Decreto 984/1967, de 20 de abril, y modificado por Decreto 2993/1968, de 28 de noviembre.
- En cuanto a la retención del buque en puerto, una vez constituida la fianza, es completamente irrealizable, a la vista de lo ordenado en el artículo 23.2 del Reglamento citado (donde se vuelve a insistir en el arbitrio judicial para apreciar la suficiencia de la fianza).

En consecuencia, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que debe desestimar y desestima los recursos interpuestos por los tres interesados personados en el expediente —capitán del buque “S K”, armador del buque “R” y práctico del puerto de Vigo don —en relación con la pretensión de modificar la cuantía de la fianza fijada por el Juzgado Marítimo Permanente, de Vigo, en presentes actuaciones, por cuanto la misma se ha señalado en uso de la facultad que otorgan los artículos 23 y 31 del Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962 de 24 de diciembre; quedando, en consecuencia, confirmada la providencia de 4 de noviembre de 1978, dictada en el presente expediente. Este acuerdo —contra el que no cabe recurso ordinario en vía administrativa, según lo dispuesto en el artículo 122.2 del Decreto 1.408/1966, de 2 de junio, de adaptación de la Ley de Procedimiento Administrativo a los Departamentos militares— deberá ser notificado a los interesados a los efectos consiguientes. Con independencia de lo anterior, este Tribunal Marítimo Central estima, a la vista de los razonamientos expuestos por el Juzgado instructor en su escrito de 30 de octubre de 1987 y las alegaciones que en igual sentido se recogen en el recurso interpuesto por el capitán del buque “S K”, así como por los fundamentos de Derecho que anteceden, que debe declarar y declara la incompetencia de esta Jurisdicción administrativa marítima para conocer de la asistencia recibida por el buque “S K” en aguas portuarias de Vigo, el día 15 de octubre de 1987, por cuanto las circunstancias concurrentes impiden que dicha asistencia sea constitutiva de auxilio o salvamento marítimo, o remol-

que en la mar, regulados en los capítulos I y II, del título I, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

En consecuencia, procede dar por terminada la instrucción de este expediente, quedando expedita para los interesados en el mismo la vía civil de la Jurisdicción ordinaria, para el ejercicio de las acciones que en Derecho procedan en defensa de sus respectivos derechos e intereses.

Vuelva este expediente a su Juez Instructor para conocimiento y cumplimiento de lo ordenado en el artículo 48 del Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre. Igualmente se le hace saber que la fianza prestada por el buque "S K" no será devuelta hasta tanto esta resolución haya adquirido firmeza y proceda, por tanto, el archivo del expediente.

Así lo acordaron los Sres. del Tribunal Marítimo Central, y lo firma el Excmo. Sr. Almirante Presidente, conmigo el Secretario-Relator, que doy fe.

7. Resolución del Tribunal Marítimo Central núm. 460/00029/87.

Se somete a resolución del Tribunal Marítimo Central el reparto del premio, tras haber llegado a un acuerdo el buque asistido y los asistentes salvo la cantidad global del mismo.

Antecedentes de Hecho

Primero: Siendo las veintitrés horas y treinta minutos del día 3 de junio de 1986, cuando el buque chipriota "C M" abandonaba el puerto de Santander, ya sin práctico a bordo, encalló en las cercanías de la isla de Mouro, en el lugar conocido por "los bajos de la Corbera", produciéndose averías de consideración, por lo que solicitó la asistencia de práctico y de remolcadores para salir de aquella situación y regresar a puerto. Dicha asistencia le fue prestada por el práctico don E y por los remolcadores "T" y "B", dirigiendo aquél la maniobra a bordo del buque siniestrado, que la inició el "T" pasando un remolque a la popa del "C M" y tirando de él hasta sacarlo a flote nuevamente, momento en el que el "B" le dio remolque por proa, dirigiéndose seguidamente ambos remolcadores con el "C M" remolcado al puerto, dejando a éste debidamente atracado a muelle a las dos horas y treinta minutos del siguiente día 4 de junio. El remolcador "B" pertenece a la entidad "R y S S.A.", y el remolcador "T" es propiedad de la entidad "R U S.A.", ambas compañías domiciliadas en Santander. Los dos citados remolcadores pertenecen al grupo III, clase T,

Segundo: Iniciado el presente expediente, en el mismo se han personado, mediante representación letrada las compañías armadoras de los buques involucrados en la asistencia de autos. También se ha personado el capitán del remolcador "B", don J, en nombre propio, y el tripulante del mismo

buque don M, en su nombre y en el del resto de sus compañeros, exceptuando el capitán.

Tercero: Que la representación del armador del "C M" ha llegado a un acuerdo con el capitán del "B", fijando la remuneración de éste por su participación personal en la asistencia de autos en 600.000,- pesetas. Asimismo ha llegado aquél a un acuerdo global con el resto de los interesados, fijándose la remuneración del servicio en 27.000.000,- de pesetas. A tales efectos, la representación del "C M" ha depositado en el Juzgado Instructor la cantidad total de 27.600.000,- pesetas.

Cuarto: Reunidos estos interesados para intentar el reparto equitativo entre ellos de los citados 27.000.000,- de pesetas, han acordado:

a) Considerar la asistencia como salvamento marítimo.

b) Someter al criterio de este Tribunal Marítimo Central la fijación de las correspondientes remuneraciones de los salvadores; exceptuando, naturalmente, el capitán del remolcador "B". A estos efectos, exponen las siguientes alegaciones:

- El práctico de puerto don E, estima que debe corresponderle 10.000.000,- de pesetas en atención a su participación técnica como director de las operaciones del salvamento.
- El armador del remolcador "B" entiende que la remuneración entre remolcadores se establezca en el doble módulo del caballaje y el tiempo invertido por cada uno de ellos en el salvamento, ya que la participación de los buques la había decidido unipersonalmente el práctico de puerto, y que la distribución entre armador y tripulación se efectúe con arreglo a sus respectivos contratos de embarque.
- El armador del remolcador "T" estima que siendo la intervención de este buque la más larga en duración y la más importante en el salvamento, le debe corresponder un ochenta por ciento de la remuneración global pactada.
- Por último, la representación de la tripulación del remolcador "B" estima que para ellos, exceptuado el capitán, debe corresponderle un total de 10.000.000,- de pesetas.

Cuarto: Que en el expediente no se han acreditado por parte de los buques remolcadores ninguna clase de daños y perjuicios acaecidos con ocasión del salvamento prestado.

Fundamentos de Derecho

Primero: Que en atención a lo previsto en el artículo 1º de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, es procedente aceptar la calificación de salvamento marítimo a la asistencia a que se contrae el presente expediente.

Segundo: Que, igualmente, procede aceptar el importe de la remuneración total del salvamento acordada libre y voluntariamente entre las partes

interesadas, de acuerdo con lo previsto en el párrafo primero del artículo sexto de la Ley citada.

Tercero: Que a falta de acuerdo entre los salvadores para fijar la proporción en que la remuneración pactada deba repartirse entre ellos, debe ser el Tribunal Marítimo Central el que la determine, visto lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 9º de la Ley; y ello, sin perjuicio de respetar lo pactado entre el armador del buque salvado y el capitán del remolcador "B".

Cuarto: Que si bien la dirección técnica del salvamento fue importante para su feliz término, no puede nadie dudar que sin los medios humanos y materiales que aportaron los dos remolcadores nunca se hubiera podido realizar aquél, y menos con la eficiencia y rapidez con que se llevó a cabo.

Quinto: Que a la hora de determinar la proporción de la remuneración de los buques remolcadores, debe tenerse presente más el trabajo realizado por cada uno de ellos que la capacidad de esfuerzo potencial que podían aportar a la empresa en razón de sus características técnicas.

Séptimo: Que en atención a la específica clasificación de los buques remolcadores, los derechos de sus respectivas tripulaciones a participar en el premio asignado a su buque —con la excepción del capitán del "B"— se ajustará a lo establecido en sus respectivos contratos de embarque, según lo dispuesto en el párrafo 6º, del artículo 7º de la Ley aplicada.

En atención a cuanto dejamos expuesto, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente,

RESUELVE

Que, respetando el acuerdo establecido entre el armador del buque "C M" y el capitán del remolcador "B" en lo relativo a la cuantía de la remuneración de dicho individuo en el salvamento marítimo de autos, la distribución de la remuneración de VEINTISIETE MILLONES (27.000.000,-) de pesetas libremente acordada entre aquel armador y el resto de los intervinientes en el referido salvamento debe realizarse en la siguiente medida:

- Al práctico de puerto don E, director de la operación de salvamento del buque chipriota "C M", la suma de CINCO MILLONES (5.000.000,-) de pesetas.
- Al armador del remolcador "B", la remuneración de DIEZ MILLONES (10.000.000,-) de pesetas.
- Al armador del remolcador "T", la remuneración de DOCE MILLONES (12.000.000,-) de pesetas.
- Las tripulaciones de ambos remolcadores a bordo durante el salvamento de autos —con excepción del capitán del "B"—, participarán en la distribución de la remuneración asignada a su respectivo buque de acuerdo con lo establecido en sus respectivos contratos de embarque, vigentes en aquella fecha.

Todas las remuneraciones del indicado salvamento quedarán sometidas a los descuentos que legalmente procedan en favor del Instituto S6cial de la Marina y derechos del Juzgado por la distribuci3n de caudales.

Vuelva este expediente a su Juez Instructor para conocimiento de esta resoluci3n y notificaci3n a todos los interesados en la forma que preceptua el art6culo 48 del Reglamento para aplicaci3n de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre (aprobado por Decreto 984/1967, de 20 de abril).

As6 lo acordaron los Sres. del Tribunal Mar6timo Central y lo firma el Excmo. Sr. Almirante Presidente, conmigo el Secretario Relator, que doy fe.

COMITE INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA

Convenios de Ginebra el 12 de Agosto de 1949 y Protocolos Adicionales del 8 de Junio de 1977.

Firmas, Ratificaciones, Adhesiones y Sucesiones.

ESTADO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1987

I. NUMERO TOTAL DE ESTADOS	171
II. NUMERO DE ESTADOS MIEMBROS DE LAS NACIONES UNIDAS	159
III. CONVENIOS DE GINEBRA DEL 12 DE AGOSTO DE 1949:	
1. Estados que firmaron los cuatro Convenios	61
2. Estados partes	165
de los cuales: a) Ratificaciones	61
b) Adhesiones	64
c) Declaraciones de sucesi3n	40
Espa1a ha ratificado los 4 Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949, en fecha 04.08.1952	
IV. PROTOCOLOS ADICIONALES DEL — DE JUNIO DE 1977:	
A. PROTOCOLO I:	
1. Estados signatarios	62
2. Estados partes	71
de los cuales: a) Ratificaciones	26
b) Adhesiones	45
3. Declaraciones de conformidad por el art. 90	10
B. PROTOCOLO II:	
1. Estados signatarios	58
2. Estados partes	64
de los cuales: a) Ratificaciones	24
b) Adhesiones	40