



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Anexo Reportaje de Prensa Juicio Prestige PLADESEMAPESGA: "Nada esta claro" Miércoles 30 Enero de 203

DIFERENCIAS LEGALES ENTRE REMOLQUE Y SALVAMENTO

El remolque ordinario consiste en la asistencia eventualmente prestada en la mar por un buque a otro que la solicita sin encontrarse en situación de peligro.

La distinción jurídica entre un mero remolque de un barco en la mar y el concepto de salvamento del mismo efectuados con las circunstancias agravantes de la premura del momento, pueden cambiar los conceptos entre remolque y salvamento de un barco, ocasionando disputas a la hora de fijar la indemnización por los servicios prestados.

La Ley 60/1962 regula los casos de remolque para prestar auxilio a otro barco en peligro, quedando fuera de este ámbito el supuesto de remolque extraordinario o remolque de fortuna, que queda definido por Gabaldón y Ruiz Soroa en el Manual de Derecho y Navegación Marítima, como sigue:

- a) El remolque lo ha de haber solicitado un barco encontrándose en la mar (excluidas las aguas portuarias).**
- b) El barco que solicita el remolque no debe encontrarse en situación de peligro de perderse o sufrir graves averías, pues en tal caso se trataría de un salvamento.**
- c) El servicio solicitado y prestado debe consistir materialmente en una operación de remolque.**
- d) No se han acordado las condiciones económicas del servicio (precio).**
- e) Quedan exceptuados los casos en que, aun concurriendo las circunstancias anteriores, el buque solicitante se encuentre cerca de un puerto y el servicio solicitado tenga sólo como objeto facilitar su entrada en él, cuando existan tarifas establecidas para ese servicio. En este caso el servicio se retribuirá de acuerdo con el precio tarifado, considerándose un remolque-maniobra.**

Puede ocurrir que durante un remolque que se ha contratado en la mar hacia un puerto de destino, con caracter contractual, se transforme en auxilio o salvamento, como sucedería en el caso de que durante su ejecución el buque remolcador tenga que prestar al remolcado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como cumplimiento del contrato estipulado.

La jurisdicción en materia de auxilio, salvamento y remolque corresponde al Tribunal Marítimo Central y del que dependen directamente los Juzgados Marítimos Permanentes existentes en las Comandancias Navales (no Capitanías Marítimas).

El procedimiento se inicia con el correspondiente parte que están obligados a promover los capitanes o patrones que hayan intervenido en el acto de asistencia y el Juez Instructor iniciará el expediente tan pronto tenga noticias del hecho, publicando los oportunos edictos y dirigiendo las actuaciones a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de la remuneración, conservación de las cosas salvadas y garantías de los derechos de las partes, dando cuenta de su inicio al Tribunal Marítimo Central.

NAUFRAGIO PETROLERO PRESTIGE

SASEMAR, tiene el derecho y está activamente legitimada para reclamar, a los terceros responsables y a sus aseguradores, y, en su caso, ejercitar directamente las acciones judiciales que correspondan, las remuneraciones, compensaciones y, en todo caso, el resarcimiento de los costes y gastos incurridos como consecuencia de la adopción de medidas preventivas y de lucha contra la contaminación, incluidos los supuestos en que actúe por orden de la autoridad marítima en el marco de un salvamento obligatorio.

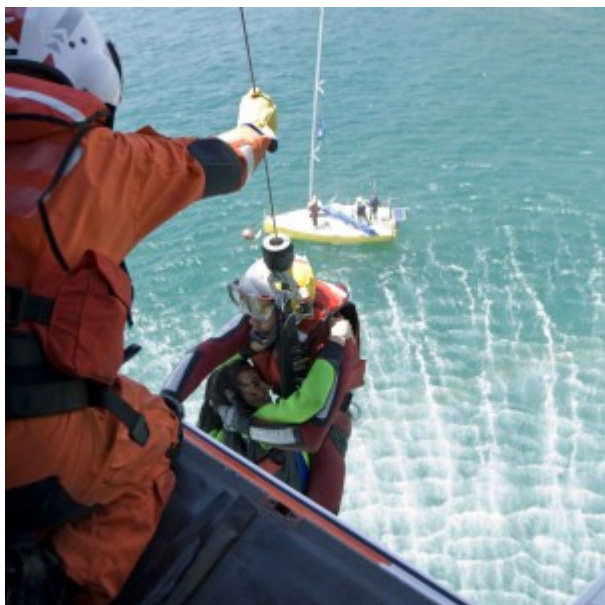
Todo ello conforme a lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España, en los nuevos apartados nº 3 y 4 del artículo 90 de la Ley 27/1992, adicionados por la Disposición Final Segunda, apartados 24 y 25, de la Ley 33/2010.

Por otra parte, las prestaciones comprendidas dentro del objeto social de SASEMAR, definido en el artículo 90 de la Ley 27/1992, pero que no son constitutivas del servicio público antes mencionado y que se realizan en virtud de solicitud de sus interesados, resulten susceptibles de tarificación.

Tal es el caso de los remolques y asistencias a buques, y servicios complementarios.

SASEMAR Retribución de los servicios públicos prestados

SASEMAR Costes y tarifas



Conforme a lo previsto en el artículo 53.1 la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y en el Real Decreto 370/1999, de 5 de marzo, de adaptación de diversas entidades a dicha Ley, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, que tiene encomendada la realización de actividades prestacionales susceptibles de contraprestación económica.

Concretamente, el salvamento de la vida humana en la mar y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, son actividades de servicio público prestadas por SASEMAR, de acuerdo con lo prevenido en los artículos 87 y 89 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Respecto al salvamento de la vida humana en la mar, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, del que España es Estado Parte, y la aun vigente Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, establecen que las personas salvadas no están obligadas al pago de compensación alguna, sin perjuicio de lo que establezcan las leyes nacionales sobre esta materia.

Además, SASEMAR tiene el derecho y está activamente legitimada para reclamar, a los terceros responsables y a sus aseguradores, y, en su caso, ejercitar directamente las acciones judiciales que correspondan, las remuneraciones, compensaciones y, en todo caso, el resarcimiento de los costes y gastos incurridos como consecuencia de la adopción de medidas preventivas y de lucha contra la contaminación, incluidos los supuestos en que actúe por orden de la autoridad marítima en el marco de un salvamento obligatorio.

Todo ello conforme a lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España, en los nuevos apartados nº 3 y 4 del artículo 90 de la Ley 27/1992, adicionados por la Disposición Final Segunda, apartados 24 y 25, de la Ley 33/2010.

Por otra parte, las prestaciones comprendidas dentro del objeto social de SASEMAR, definido en el artículo 90 de la Ley 27/1992, pero que no son constitutivas del servicio público antes mencionado y que se realizan en virtud de solicitud de sus interesados, resulten susceptibles de tarificación. Tal es el caso de los remolques y asistencias a buques, y servicios complementarios, las actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la marina mercante, funciones también sujetas al ordenamiento jurídico privado que se realizan a petición del interesado y en régimen de concurrencia con el sector privado.

El artículo 92.2.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, otorga al Ministerio de Fomento la competencia para aprobar, a propuesta del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, (SASEMAR), las tarifas por la prestación de los servicios de la Sociedad.



Retribución de los servicios públicos prestados

Las actividades constitutivas de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en el mar y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino no estarán sujetas a tarifa.



Actividades sujetas a tarifa

Para el cálculo de las tarifas por utilización de medios, incluidas en dicha orden ministerial, el tiempo del servicio se computará desde el momento en el que el buque, remolcador o aeronave de SASEMAR se pone a disposición del usuario hasta su retorno al punto de origen.



Operaciones de salvamento de bienes



Prestaciones gratuitas

Las actividades constitutivas de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en el mar y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino no estarán sujetas a tarifa.

Las actividades constitutivas de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en el mar y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino no estarán sujetas a tarifa.

El resarcimiento de los costes y gastos incurridos y la retribución que, en su caso proceda, se efectuará conforme a lo establecido en los convenios internacionales y en la legislación nacional aplicable en materia de salvamento marítimo y de indemnización de daños causados por contaminación, incluida la adopción de medidas preventivas.

Lo previsto en los apartados anteriores será aplicable con independencia de que SASEMAR, o las entidades por esta delegadas o subcontratadas, actúen o no siguiendo las órdenes e instrucciones de las autoridades marítimas competentes.

En todo caso, SASEMAR estará legitimada para reclamar directamente a terceros y a sus aseguradores los costes y gastos en que incurra y las retribuciones adicionales que procedan.

El resarcimiento de los costes y gastos incurridos por la prestación de los servicios públicos, incluirá, los relativos a la utilización de las distintas unidades aéreas, marítimas, equipos, vehículos, medios y materiales, personal especializado propio y/o subcontratado por la Sociedad, que se despliegue en cada operación de salvamento de la vida humana en la mar, y/o de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino

En las operaciones de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, el concepto de “costes y gastos” deberá comprender los necesarios para la correcta ejecución de las medidas preventivas, de las medidas de evitación de nuevos daños, y de las medidas reparadoras; los de evaluación de los daños medioambientales ya producidos, y los de evaluación de la amenaza inminente de que tales daños se produzcan; los dirigidos a establecer las opciones de acción posible, y los necesarios para elegir la acción más adecuada; los generados para obtener todos los datos pertinentes y los encaminados a garantizar el seguimiento y supervisión, incluyendo los costes administrativos, jurídicos, y de actividades materiales y técnicas necesarias para el ejercicio de todas las acciones citadas.

En la siguiente tabla se incluye un listado con los costes de las unidades de Salvamento Marítimo.

Recursos	Coste Unitario	Unidades
Coste Unitario Helicópteros	7.481,42	€/hora
Coste Unitario Aviones CN235	5.274,86	€/hora
Coste Unitario Avión BARON B55	1.605,83	€/hora
Coste Unitario Buques Polivalentes 80	1.818,30	€/hora
Coste Unitario Buques Polivalentes 56	789,24	€/hora
Coste Unitario Resto Remolcadores	672,17	€/hora
Coste Unitario Salvamares 20 (1)	260,00	€/hora
Coste Unitario Salvamares 15 (1)	160,00	€/hora
Coste Unitario Personal T.S.O.E.	858,60	€/día
Coste Unitario Personal Mediterráneo	815,46	€/día
Coste Unitario Personal Urbaser	450,73	€/día
Coste Unitario Camiones	609,72	€/día
Coste Unitario Todoterrenos	179,03	€/día
Coste Unitario Muestras	348,00	€/análisis
Coste Unitario Equipos	Coste diario en uso= (Precio de adquisición x 2 / Vida útil estimada); Coste diario en stand by = 50% x [(Precio de adquisición x 2) / Vida útil estimada]	

Teléfono 981 666 333

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 10.700 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que comparten el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. Cuya presencia en Internet queda reflejada en: www.pladesemapesga.com y info@pladesemapesga.com