

Sentencia T.S. (Sala 3) de 18 de octubre de 2011

RESUMEN:

Auxilio y salvamento marítimo: Criterio utilizado para la fijación de la remuneración y distribución entre los intervinientes. Distinción entre la acción de auxilio o salvamento marítimo y la acción de remolque. Buque sin medios de extinción de incendios y que solo remolcó y no prestó un servicio extraordinario. Existencia o no de peligro. Fuego a bordo descontrolado en sala de máquinas. Intervenciones de los remolcadores, excediendo todas ellas de la consideración de simple remolque portuario, entendido éste como operación de facilitar sin más la entrada en puerto, porque al prestar asistencia paliaron con su actuación la situación de peligro en que se encontraba la draga siniestrada. Práctica de prueba testifical. Grado y momento en que se presta la ayuda. Valor de los remolcadores y tiempo dedicado por cada uno de ellos en la asistencia. No ha lugar.

En la Villa de Madrid, a dieciocho de Octubre de dos mil once.

Visto por la Sección Cuarta de la Sala Tercera, del Tribunal Supremo, compuesta por los Excmos. Sres. Magistrados citados del margen, el recurso de casación n.º 4690/2009, interpuesto por la mercantil Remolcadores de Puerto y Altura, S.A., que actúa representada por el Procurador de los Tribunales D. Julian Sanz Aragón, contra la sentencia de 17 de junio de 2009 de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, sección quinta, recaída en el recurso contencioso administrativo 360/2008, en el que la misma interesada impugnaba la desestimación de su solicitud de incremento de la remuneración de un salvamento marítimo.

Siendo parte recurrida la Administración General del Estado, que actúa representada por el Abogado del Estado.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.-El recurso contencioso administrativo n.º 360/2008, seguido ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, sección quinta, contra la resolución del Tribunal Marítimo Central n.º 660/00001/07, de fecha 17 de enero de 2007, confirmada en alzada por el acuerdo del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada de fecha 25 de mayo de 2007, terminó por sentencia de 17 de junio de 2009, cuyo fallo es del siguiente tenor: "Que desestimamos el Recurso contencioso administrativo interpuesto por entidad REMOLCADORES DE PUERTO Y ALTURA, S.A. (REPASA), representada por el Procurador D. Julián Sanz Aragón, contra la resolución del Tribunal Marítimo Central n.º 660/00001/07, de fecha 17 de enero de 2007, confirmada por el acuerdo del Almirante jefe del Estado Mayor de la Armada de fecha 25 de mayo de 2007, actos que confirmamos por ser conformes a derecho, y con desestimación de las pretensiones contenidas en el suplico de la demanda; sin costas."

Segundo.-Una vez notificada la citada sentencia la parte recurrente por escrito presentado el 20 de julio 2009 manifiesta su intención de preparar recurso de casación y por providencia de 22 siguiente se tiene por preparado el recurso de casación, siendo las partes emplazadas ante esta Sala del Tribunal Supremo.

Tercero.-En su escrito de formalización del recurso de casación, la parte recurrente interesa se case y anule la sentencia recurrida, dictándose otra que califique el servicio prestado por el remolcador Rómulo como salvamento, y se pronuncie de conformidad con los motivos del recurso, con sustento en los siguientes motivos de casación:"PRIMERO.- Quebrantamiento de las formas esenciales del juicio por infracción de las normas reguladoras de la sentencia, al haberse transgredido las contenidas en los arts. 67.1 y 70.2. SEGUNDO.- Quebrantamiento de las formas esenciales del juicio por infracción de las normas que rigen los actos y garantías procesales, habiéndose producido indefensión para la parte. TERCERO.- Infracción de las normas contenidas en el art. 1.º de la Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas y en el art. 1.º del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910."

Cuarto.-El Sr. Abogado del Estado, en la representación y defensa que del mismo le corresponde por ministerio legal, interesó en su escrito de oposición que fuera dictada sentencia por la que fuera desestimado el recurso de casación, al ser la sentencia recurrida plenamente conforme a Derecho, con imposición de las costas por ser preceptivas.

Quinto.-Por providencia de 5 de octubre de 2011, se señaló para votación y fallo el día 11 de octubre de 2011, fecha en que tal diligencia ha tenido lugar.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. Antonio Marti Garcia, Magistrado de la Sala

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.-La sentencia que es objeto del presente recurso de casación, delimita de la siguiente manera los términos en los que viene planteada la controversia que resuelve:

"PRIMERO.- Se impugna mediante el presente recurso contencioso administrativo la resolución del Tribunal Marítimo Central n.º 660/00001/07, de fecha 17 de enero de 2007, confirmada por el acuerdo del Almirante jefe del Estado Mayor de la Armada de fecha 25 de mayo de 2007.

Que declara como constitutivo de:

a) De un salvamento marítimo de los previstos en el artículo 10 de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, el servicio prestado por el remolcador "BOLUDA ABREGO", a la draga de bandera alemana "JOSEF MOBIUS", hecho acaecido los días 28 y 29 de julio de 2005, y fija como remuneración total del mismo la cantidad de OCHOCIENTOS SETENTA MIL EUROS (870.000,00€), de los que DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO (2.374,00€), lo son en concepto de gastos y OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS VEINTISÉIS EUROS (867.626,00€), lo son en concepto de premio por el servicio prestado

b) De un auxilio marítimo de los previstos en el mismo artículo, los servicios prestados por los remolcadores "POBLET", "RÓMULO" y "CAMBRILS", hechos acaecido los días 29 y 30 del mismo mes, y fija como remuneración para cada uno de ellos, las cantidades de SESENTA MIL EUROS (60.000,00€) para el "POBLET", exclusivamente en concepto de premio, al no acreditarse gastos; al "RÓMULO" igual remuneración de SESENTA MIL EUROS (60.000,00€), de la que OCHO MIL TRESCIENTOS OCHENTA EUROS (8.380,00€) lo son en concepto de indemnización y gastos y CINCUENTA Y UNO MIL SEISCIENTOS VEINTE EUROS (51.620,00€) lo son en concepto de premio por el servicio prestado y para el remolcador "CAMBRILS", que no acredita gastos, la cantidad de DIEZ MIL EUROS (10.000,00€), en concepto de premio por el servicio prestado.

En la remuneración fijada para cada uno de los remolcadores en concepto de premio, participará su tripulación, con arreglo a sus respectivos contratos de embarque.

Las mencionadas cantidades deberán de ser abonadas por la entidad "JOSEF MOBIUS BAUAKTIENGESELLSCHAFT", armadora de la draga de bandera alemana "JOSEF MOBIUS".

2. Desestimar la solicitud que formula el Letrado D. JAIME RODRÍGUEZ DE LARRUCEA, en nombre y representación de "L' ASSOCIACIÓ D'EMPRESSES PARC QUIMIC DE SEGURETAT DEL POLIGON DE TARRAGONA.

Segundo.-La parte actora alega en su escrito de demanda, en síntesis, que durante los días 28, 29 y 30 de julio de 2005, participó con su buque "Rómulo" junto con los remolcadores "Boluda Abrego", "Poblet", y "Cambrils", en la asistencia prestada a la draga de bandera alemana "Josef Mobius", y que su actuación debe ser calificada de salvamento, debiéndose fijar para su representada como armadora del buque una remuneración de 630.000 euros (35% de 180.000 euros) o, subsidiariamente, de 304.500 euros, de los cuales 8.3000 euros serán de indemnización y el resto de premio.

Tercero.-La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de Régimen de auxilio, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, distingue entre la acción de auxilio o salvamento marítimo y la acción de remolque, disponiendo en su artículo 2, sobre el salvamento marítimo, al decir: "Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa", y en su artículo 15, establece que el remolque que no pueda ser calificado como auxilio o salvamento marítimo, dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúe el remolque y el abono de un precio justo por el servicio prestado.

Nuestra Jurisprudencia tiene establecido en orden a la distinción entre ambas figuras jurídicas las siguientes consideraciones: Así en sentencia de 28 de octubre 1987, establece: "Para resolver el litigio ha de partirse, en primer lugar, del valor jurídico de uno y otro concepto, a cuyo fin es procedente

reproducir la doctrina expresada por este Tribunal en sentencia de 15 de junio de 1982, en la que se decía que "concretada por la doctrina científica y jurisprudencial, ante la ausencia de una definición legal, la diferencia entre el simple contrato de remolque, cuyo objeto está constituido por la obligación asumida por una de las partes de trasladar sobre el agua, de un lugar a otro, una embarcación tirando de ella, sin otros condicionamientos de riesgo o peligro específico; y el auxilio o salvamento de un buque por otro, institución jurídica en la que si bien concurre normalmente el remolque, sin embargo sus requisitos fundamentales están constituidos, en primer lugar, por una situación de peligro provocada bien por el estado de la mar bien por circunstancias anormales del buque situación de peligro lo suficientemente grave como para temer en una racional previsión de los acontecimientos la pérdida o daño grave de la embarcación y, en segundo término, por unos servicios extraordinarios prestados por el buque salvador con manifiesto riesgo para su tripulación, riesgos que exceden de los normalmente exigidos al remolcador".

Y en sentencia 15 de febrero de 1988 establece los parámetros para diferenciar ambas acciones, al decir:

"Sobre esta base será de indicar que la línea divisoria que separa los dos conceptos a estudiar se traza atendiendo a la existencia o inexistencia de peligro y así, el salvamento, aunque normalmente implica una actividad de remolque, arrastre o tracción, se caracteriza, en lo que ahora importa, por dos notas:

Primero.-Situación de peligro real, inminente y grave del buque a salvar, bien por el estado del mar, bien por las circunstancias del barco peligro que ha de ser de tal entidad que haga temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación.

Segundo.-Prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios, con riesgo para la tripulación o el buque que excedan de lo normalmente exigible al remolcador.

Pero además, conforme al art. 2.º de la Ley de 24 de diciembre de 2002, es exigible que el auxilio o salvamento haya producido un resultado útil, remarcándose que "no se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegara a producir resultados útiles".

Y tras citar el anterior antecedente recaído en aquel mismo Tribunal en relación la actuación de otros remolcadores en este mismo servicio

"CUARTO.- En nuestra sentencia, SAN de 28 de enero de 2009 (Recurso n.º 373/2007), tuvimos ocasión de examinar idéntica resolución a la hoy impugnada, en orden a la calificación jurídica de la asistencia prestada a la draga de bandera alemana "JOSEF MOBIUS", por los remolcadores "BOLUDA ABREGO, "POBLET", "RÓMULO" y "CAMBRILS" del siguiente modo:

En dicha sentencia hacíamos las siguientes consideraciones, que reproducimos textualmente:

"Del expediente administrativo se deduce, que el día 28 de julio de 2005, y sobre las 20,20 horas, el remolcador "BOLUDA ABREGO" recibió aviso del buque draga de bandera alemana "JOSEF MOBIUS" de que se encontraba al Sureste de Tarragona a 45 millas, con fuego a bordo descontrolado en la sala de máquinas y en su compartimento central de control.

Una vez alistado, el remolcador comunicó al "JOSEF MOBIUS" que llegaría a sus inmediaciones sobre las 23,00 horas. A su vez el capitán de la draga informó de que a bordo se encontraban quince personas en situación crítica.

Al llegar a las inmediaciones de la draga en la hora prevista, el patrón del remolcador observó que se hallaba con los motores parados, sin servicios de emergencia y sin gobierno, con luces rojas en todo el horizonte y la presencia de una gran columna de humo. Las condiciones meteorológicas eran de escasa visibilidad, con viento del Sur de cinco nudos y mar de fondo de 0,5 metros.

A las 23,55 horas, el remolcador comenzó a rociar a la draga con agua para apagar el incendio y enfriar los compartimentos que se encontraban ardiendo, labor que finalizó a las 00,20 horas del día 29 de julio, cuando su capitán informó que el incendio aparentemente parecía sofocado, procediendo a continuación a dar a proa el tren de remolque.

Una vez firme el remolque, a las 01,30 horas, el remolcador puso rumbo en demanda del puerto de Tarragona.

Reavivado el fuego, a las 11,45 horas, el remolcador "V.B. ANTÁRTICO", que se encontraba en la zona, procedió a su extinción mediante sus cañones contraincendios, mientras el "BOLUDA ABREGO", que proseguía con el remolque, moderaba la velocidad para facilitar la maniobra. Poco después, a 12,00 horas, y dada la magnitud del incendio la tripulación de la draga abandonó el buque, embarcando en el remolcador "V.B. ANTÁRTICO".

Recuperada la velocidad de remolque, a las 12,35 horas, aun cuando el "V.B. ANTÁRTICO" proseguía con sus labores contraincendios, en la que colaboraban dos bomberos del Parque de Bomberos de Tarragona, que habían embarcado en la draga desde la salvamar "DIPHDA" a las 13,45 horas, llegó ésta por fin remolcada por el "BOLUDA ABREGO" a las 16,20 horas al antepuerto de Tarragona, quedando fondeada a 1,8 millas de su puerto.

Largados los cabos de remolque, a las 17,20 horas, el "BOLUDA ABREGO" permaneció en "Stand By" en la zona, mientras el "V.B. ANTÁRTICO" proseguía con las labores de extinción.

Durante la permanencia de la draga en el fondeadero asignado del antepuerto de Tarragona, prestaron asistencia a ésta los remolcador "POBLET", "RÓMULO" y "CAMBRILS" del siguiente modo:

El remolcador "POBLET", que inició el servicio a 19,20 horas del día 29 de julio de 2005, efectuó labores de extinción del incendio de la draga desde las 19,50 horas de esta fecha hasta las 01,50 horas del siguiente día 30, en ocasiones a una distancia inferior a cinco metros del buque siniestrado, dando por fin remolque a popa desde las 02,25 horas, hasta las 04,00 horas, cuando se produjo su atraque en el muelle de Navarra del puerto de Tarragona.

El remolcador "CAMBRILS", que inició el servicio a las 01,35 horas del día 30 de julio de 2005, dando remolque que hizo firme por la proa y amura de babor, hasta las 04,00 horas, en que quedó atracada la draga.

El remolcador "RÓMULO", que inició el servicio a las 18,20 horas del día 29 de julio de 2005, cuando recibió aviso de Salvamento Marítimo de Tarragona, en funciones de extinción del incendio en colaboración con el "V.B. ANTÁRTICO" y "POBLET", desde las 18,45 horas, cuando llegó al costado de la draga hasta las 20,00 horas, en que cesó en tal labor por indicación del Jefe de Bomberos que había embarcado en la draga desde la salvamar "DIPHDA". A partir de las 01,30 horas del día 30 de julio, permaneció en la zona en "Stand By", hasta las 03,30 horas, cuando ya en las proximidades del muelle de Navarra, y por indicación del Práctico de Puerto, se aborló a la draga para auxiliar su atraque, que finalizó a las 04,00 horas.

Durante el día 29 de julio de 2005, bomberos de la "ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DEL PARQUE QUÍMICO DE SEGURIDAD" del Polígono Sur de Tarragona, empresa que presta servicios en el interior de la zona del Servicio del Puerto, para la asistencia en caso de incendio de las empresas petroquímicas vinculadas a la Asociación Empresarial Química de Tarragona, que se encuentra en el Polígono Petroquímico Sur y en el interior del dominio público portuario y otras empresas del mismo puerto de Tarragona, en razón de Decreto de la Generalitat de Cataluña número 391/1988, realizaron tareas de asesoramiento y decisiones técnicas en aguas extraportuarias en el buque "JOSEF MOBIUS", en colaboración con bomberos de la Generalitat de Cataluña, y, finalmente, de extinción definitiva del incendio, una vez atracado el buque en el muelle de Navarra del puerto de Tarragona.

Tanto la entidad armador del "V.B. ANTÁRTICO", como de la salvamar "DIPHDA", han renunciado a ser parte en el expediente.

Quinto.-En el informe de 19 de enero de 2007 de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos (CPISM), se hace la siguiente descripción del suceso (páginas 5 y 6):

Cuando el buque se encontraba en situación lat = 40° 13N y Long = 001° 26E (en las cercanías de la plataforma petrolífera "Casablanca"), a las 17h 06m del día 28 de julio de 2005, se desencadenó un incendio en la Sala de Maquinas y al ser imposible controlarlo con extintores portátiles, se procedió a activar el Sistema de CO2.

Durante la activación del sistema de CO2 se produjo el fallo del Generador de Emergencia, quedando el buque sin suministro eléctrico ni gobierno. A la vista de esta situación el Capitán de la Draga informó al CLCS de Tarragona que tenía fuego abordo.

A las 17h10m se movilizó el buque de salvamento "VB Antártico", con base en Alicante, hacia el buque siniestrado.

A las 17h10m se movilizó el helicóptero de salvamento "Helimer Mediterráneo", con base en Valencia.

A las 17h20m la embarcación de salvamento de intervención rápida "Salvamar San Carles" se movilizó desde Tarragona.

A las 18h00m al encontrarse disponible el remolcador "Boluda Abrego" en la plataforma de Casablanca, se le movilizó para que procediese a también a auxiliar a la draga

A las 19h10m la "Salvamar San Carles" llega a la zona en la que se encuentra el buque siniestrado.

A las 22h05m, el "Boluda Abrego" llegó al lugar donde se encontraba el "Josef Mobius", teniendo que intervenir de forma inmediata sofocando el fuego, que se había reavivado.

A las 23h30m el "Boluda Abrego" hizo firme el remolque y comenzó a navegar remolcando al "Josef Mobius" hacia el puerto de Tarragona. A las 09h32m del día siguiente 29 de julio, el fuego volvió a reavivarse, por lo que toda la tripulación que hasta ese momento había permanecido a bordo del "Josef Mobius" transbordó al "VB Antártico" que acababa de llegar al costado de la draga.

A las 12h20m una brigada de cuatro bomberos pertenecientes al parque químico de Tarragona, llegaron a bordo de la embarcación de salvamento de intervención rápida "Salvamar Diphda", al buque siniestrado, que se encontraba a 7 millas del puerto de Tarragona.

A las 13h10m, ante la dificultad que presentaba la extinción del fuego, los bomberos y el Capitán del buque acordaron romper un portillo del puente, para dirigir el monitor de agua del "VB Antártico" hacia dicho lugar

A las 14h10m la "Salvamar Diphda" con una nueva brigada de bomberos, esta vez de la Generalitat de Cataluña, llegó al buque siniestrado, que ya se encontraba en las cercanías 1 puerto de Tarragona, relevando a la brigada que ya estaba a bordo.

El buque fue fondeado a 2 millas al 07So verdadero de la verde del dique de abrigo del puerto de Tarragona.

A las 16h45m, llegó al buque siniestrado el remolcador portuario "Rómulo" que había sido movilizado para terminar de sofocar el fuego.

A las 17h55m, debido a la escora que estaba tomando el buque, que a las 18h30m era de aproximadamente 20°, desembarcó del "Josef Móbuis" la brigada de bomberos, por lo que, siguiendo instrucciones del Capitán Marítimo de Tarragona, se detuvieron las labores de extinción, permaneciendo los buques de auxilio en espera.

A las 19h40m se reunió el "Gabinete de Crisis", presidido por el Capitán Marítimo, que decidió atracar el buque en el muelle de Navarra.

A las 21h00m se reavivó el fuego en la cubierta del camarote del Capitán, por lo que el "Eoluda Artico" bombeó agua hasta su extinción.

A las 21h 17m el remolcador "Rómulo" intervino para sofocar nuevas llamas.

A las 22h07m se reavivó el fuego en la cubierta del camarote del Capitán, por lo que volvió a intervenir el "Eoluda Artico"; las llamas aparentemente se extinguieron a las 22h21m.

A las 23h03m intervino el remolcador portuario "Poblet", para extinguir nuevas llamas en el costado de babor, reavivándose diversos focos hasta las 23h30m.

A las 23h59m, una vez preparados los dispositivos de seguridad necesarios, los tripulantes de la draga embarcaron en la misma y comenzó la maniobra de atraque.

A las 02h00m del día 30 de julio de 2005, la draga quedó atracada con seguridad en el muelle de Navarra, comenzando nuevas labores de extinción por parte de los bomberos de la Generalitat.

Sexto.-La parte actora sostiene que el "Boluda Abrego" era un buque sin medios de extinción de incendios y que solo remolcó y no prestó un servicio extraordinario.

Invoca la recurrente los hechos que aparecen descritos en lo que denomina un documento de especial trascendencia y que es un informe de carácter técnico remitido por la Dirección General de Marina Mercante para su incorporación a los autos; se trata del informe de 19 de enero de 2007 de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos (CPISM) en el que se describe y analiza detalladamente el incendio y su propagación, pero que no tiene una especial significación en cuanto a la descripción de las labores realizadas ni de los medios humanos y materiales utilizados.

Ciertamente, la Comisión explica en sus conclusiones cuáles fueron los factores que contribuyeron a la propagación del fuego que, por lo que interesa a los efectos de resolución de la presente litis, eran por entero atribuibles a la construcción y estructura de la propia draga así como al mal funcionamiento de un equipo del buque:

"Por otra parte la Comisión considera que hubo factores complementarios que contribuyeron a la propagación del incendio por el resto de los espacios, situados sobre la sala de máquinas, a pesar de que el fuego en dicha sala ya estaba extinguido. Concretamente:

1. La protección estructural contraincendios de las cubiertas no resultó eficaz para evitar la propagación del fuego entre cubiertas a través del cableado eléctrico.

2. El no funcionamiento del grupo electrógeno de emergencia que impidió el accionamiento de la bomba contraincendios de emergencia." (Pág. 18).

Los hechos de la asistencia aparecen, asimismo, recogidos con todo detalle en otro documento oficial en el que sí se recoge de manera detallada lo ocurrido durante la asistencia; es el Informe del Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Valencia (folios 439 a 446 del expediente de salvamento), cuyo contenido más relevante se extracta a continuación:

"28/07/2005

17:17Z CCR Valencia nos pone comunicación con el buque Josef Mobius. El buque confirma que tiene incendio en la máquina, está sin gobierno y solicita evacuación, no hay heridos a bordo. Están en situación" 17: 38Z CCR Valencia nos pone en comunicación con el buque Josef Mobius, quien nos indica que aún no han controlado el incendio, pero de momento no aumenta. Creen que no es urgente la evacuación, pero necesitan asistencia por si el fuego se reavivase. Confirma que son 15 personas a bordo.

22:05Z Informa CCS Tarragona que el Boluda Abrego y la Salvamar Sant Caries están al costado del Josef Mobius echando agua ya que el incendio se ha reavivado. Una vez lo sofoquen de nuevo tienen instrucciones del Capitán Marítimo de Tarragona de remolcarlo a ese puerto. Se informa al Jefe de Centro.

23:30Z Informa CCS Tarragona que el VB Abrego ha hecho firme el remolque y está navegando hacia Tarragona con un ETA a las 11:30Z del día 29.Salvamar Sant Carles vuelve a la base.

29/07/2005

09: 32Z Informa CCS Tarragona que se ha reavivado el fuego a bordo del buque Josef Mobius. Las embarcaciones de salvamento están actuando en colaboración del remolcador Boluda Abrego.

13:23 CCS Tarragona informa que a 13:15 el Capitán de la draga y los bomberos a bordo acuerdan conjuntamente romper un cristal del puente de la draga para que el B/S Antártico pueda dirigir hacia el interior de la misma el cañón contraincendios.

A 15:12 Boluda Abrego largado remolque y procede al puerto de Tarragona".

En la prueba testifical practicada en autos el Capitán del "JOSEF MOBIUS, manifiesta que el Boluda llegó a la posición del buque siniestrado a las 23,30 horas, cuyo incendio se produjo a partir de las 18,30, suministrándole agua y una manguera, estando aproximadamente una hora con la manguera echando agua sobre la zona afectada, el Boluda Abrego les remolcó hasta el puerto de tarragona y en ese

momento no había evidencia de fuego al sellar la sala de máquinas. Cuando llegaron al lugar en que la autoridad portuaria les autorizó a echar el ancla, el fuego se reavivó, y se envió a los bomberos de Tarragona y los remolcadores Poblet y Rómulo.

El Tribunal Marítimo Central, califica la actuación del "BOLUDA ABREGO", requerida y consentida por el Capitán del "JOSEF MOBIUS"... de un servicio excepcional" y se califica así porque se considera que la draga estaba en un estado crítico por el incendio e imposibilitada de maniobrar por sus propios medios; se alcanzó un resultado útil evitando la pérdida de la draga al situada en el antepuerto de Tarragona facilitando la intervención de los demás remolcadores; el remolcador "Boluda Abrego" no se limitó a dar el remolque, sino que intervino decisivamente en la contención del fuego, de ahí su calificación de salvamento marítimo, criterio que comparte la Sala, y así mismo, la calificación de auxilio, a tenor del mismo artículo 10 de la Ley 60/62, respecto de las intervenciones de los remolcadores "POBLET", "CAMBRILS" y "RÓMULO", porque todas ellas excedieron de la consideración de simple remolque portuario, entendido éste como operación de facilitar sin más la entrada en puerto, porque al prestar asistencia paliaron con su actuación la situación de peligro en que se encontraba la draga siniestrada, aún cuando efectuasen tales operaciones en aguas del antepuerto de Tarragona, con el consiguiente riesgo al no haberse extinguido aún el incendio, de modo que, aun cuando no pueda atribuirse a su actuación el carácter de salvamento, por la ausencia de plenitud de la situación de peligro, que sí concurrió en el caso del "BOLUDA ABREGO".

Como hemos visto en la sentencia del tribunal Supremo de 15 de febrero de 1988, se recoge la doctrina de que el salvamento se caracteriza por dos notas: una, situación de peligro real inminente y grave del buque a salvar (por la mar o por las circunstancias anormales del barco que haga temer por la pérdida de la embarcación o por daños graves para ella), y dos, la prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios con riesgo para la tripulación o el buque que exceda de lo normalmente exigible al remolcador, y entre la asistencia y el salvamento existen solo diferencias de grado y momento, señalando de forma tajante por la más reciente sentencia de 30 de octubre de 1996 que se requieren servicios extraordinarios con riesgo para el buque salvador. Riesgo que sí concurrió en el "BOLUDA ABREGO", y no en el resto de remolcadores.

A la vista de lo anterior y teniendo en cuenta además que "el Tribunal Marítimo Central es un Órgano permanente con competencia para todo el territorio nacional, cuyos componentes además de altamente especializados son ajenos a los intereses de las partes,(artículos 31 a 34 de la citada Ley 60/62), es claro que con base en esa regulación hay que reconocer, como así lo ha declarado la Sala 3.ª del Tribunal Supremo en sentencias de 18-1-82, que recoge doctrina de las anteriores de 16-3-1963, 10-5-1965 y 19-10-1981 y en la de 10-5-83, que las resoluciones del Tribunal Marítimo Central gozan de la presunción de acierto, fundada en la preparación técnica y especialización de sus miembros, y, que solo cabe o bien rectificar si se aporta prueba en contrario o bien moderando el importe total del premio, si se acreditase que la Administración no haya apreciado en forma o modo conveniente los hechos o circunstancias determinantes del tema discutido, o haya desconocido las exigencias del principio de proporcionalidad facilitando enriquecimientos injustificados que son rechazables(artículo 57 de la LRJAPAC)".

Fundamenta la desestimación del recurso contencioso-administrativo por no concurrir los reseñados requisitos en el supuesto que enjuicia:

"QUINTO.- En definitiva, y para resumir lo resuelto en la sentencia transcrita, la actuación del remolcador "Boluda Abrego", se calificó de salvamento, a tenor del artículo 10 de la Ley 60/62, porque intervino decisivamente en la contención del fuego, con el consiguiente riesgo para su tripulación, mientras que las intervenciones de los remolcadores "POBLET", "CAMBRILS" y "RÓMULO", aunque excedieron de la consideración de simple remolque portuario, su actuación no pudo alcanzar el grado de salvamento, por la ausencia de plenitud de la situación de peligro, que sí concurrió en el caso del "BOLUDA ABREGO".

Segundo.-El primer motivo del recurso de casación alega, al amparo del artículo 88.1.c) de la Ley Jurisdiccional, la infracción por la sentencia de las normas reguladoras de la sentencia, al no decidir cuál es el elemento de juicio utilizado para establecer la distinta calificación de auxilio y salvamento, y el criterio utilizado para la fijación de la remuneración y distribución entre los intervinientes.

Procede rechazar tal motivo de casación por cuanto el vicio de incongruencia que se denuncia no se corresponde con el contenido de la sentencia a la que se le atribuye dicha infracción, si tenemos en cuenta la naturaleza y límites de la congruencia, en general, y el vicio de incongruencia omisiva, en particular, en las sentencias judiciales, y su específica incidencia en el caso examinado, en los términos

que seguidamente exponemos, pues la sentencia sí que expone las razones por las que desestima el recurso contencioso administrativo, cual es que la actuación del remolcador "Rómulo" en el servicio antes descrito es calificable como auxilio marítimo, sin llegar a la consideración de salvamento marítimo que mereció la del remolque "Boluda Abrego" en atención la situación de plenitud de riesgo que concurrió, remitiéndose por lo demás a la motivación de otra sentencia anteriormente recaída en relación el recurso interpuesto por el armador de otro remolcador interviniente en esta misma asistencia marítima, en la que se acuerda confirmar el criterio adoptado para la fijación del importe del premio y su distribución entre los distintos acreedores, y que al poder éstas ser conocidas por el recurrente no cabe apreciar falta de motivación, ni sea admisible bajo la rúbrica en que se ampara el motivo cuestionar la corrección de la aplicación de las normas del Ordenamiento Jurídico por la que la sentencia efectúa el tratamiento diferenciado de ambas figuras, que es en lo que consiste el aquí articulado.

Tercero.-El siguiente motivo, bajo el mismo amparo, aduce la infracción de las normas que rigen los actos y garantías procesales, con indefensión para la parte, con ocasión de la declaración de concluso del recurso contencioso-administrativo pese estar pendiente la práctica de una prueba testifical admitida y relevante para la decisión, lo que justificó la solicitud de su efectividad como diligencia para mejor proveer y, ante la falta de otra respuesta que la de notificación de la fecha de votación y fallo del recurso contencioso-administrativo, la presentación de un recurso de súplica contra la providencia de señalamiento.

Que ha de ser igualmente desestimado, atendiendo que dicha prueba testifical fue practicada mediante solicitud de cooperación jurisdiccional en fechas prácticamente coetáneas a la solicitud de la diligencia final, cuyo resultado se confirió traslado a las partes procesales, lo que permitió a la recurrente poder efectuar las alegaciones sobre su resultado e incidencia en la reclamación que constan en las actuaciones, todo esto con anterioridad a la fecha del señalamiento, que por ello pudo mantenerse, sin atisbo de material indefensión por el suceso que la Sala considerase innecesaria la tramitación de la súplica que había quedado carente de objeto e interés.

Cuarto.-Como ha quedado antes expuesto, el objeto originario de este recurso versa sobre la asistencia marítima prestada los remolcadores "Boluda Abrego", "Poblet", "Rómulo" y "Cambrils" a la draga de bandera alemana "Josef Mobius", como consecuencia del fuego a bordo descontrolado en la sala de máquinas y en su compartimento central de control, cuando se encontraba sobre las 20.20 horas del día 28 de julio de 2005 a 45 millas al sureste de Tarragona, y del que ya hemos conocido en nuestra Sentencia de 1 de diciembre de 2010, recurso 1814/2009, en la que desestimamos el recurso de casación interpuesto contra la Sentencia de 28 de enero de 2009, de la Sección Quinta de la Audiencia Nacional, que declaró el derecho a obtener un premio de l'Associació d'Empreses Par Químic de Seguretat del Poligon de Tarragona, por su servicio al buque auxiliado.

Dicho esto, el ulterior motivo de este recurso alega la armadora del buque "Rómulo" la infracción del artículo 1.º de la Ley 60/1962, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y del artículo 1.ª del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, por cuanto la sentencia distingue entre auxilio y salvamento para la calificación jurídica del servicio marítimo realizado por los distintos remolcadores y del otorgamiento de la remuneración, por lo que pide sea casada y, en definitiva, reconocido su derecho a la remuneración resultante según el valor del buque y tiempo de intervención, en relación el valor y tiempo dedicado por los restantes remolcadores.

Pues bien, la resolución de lo que suscita el recurso aconseja que abordemos las siguientes consideraciones:

En primer lugar, la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, introdujo en nuestro Ordenamiento jurídico interno las normas del Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimo, de 23 de septiembre de 1910, que a su vez decidió acoger el estatuto unitario propio del derecho inglés, sin diferenciación de los conceptos tradicionales de asistencia y salvamento y, así, el artículo primero de la referida Ley 60/1962 establece "El auxilio y salvamento de los buques de navegación marítima o aeronaves en la mar que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como de los servicios del mismo género que se presten entre sí los buques de navegación marítima y los de navegación interior, quedan sometido a las disposiciones siguientes, *sin que haya lugar a distinguir ambas clases de servicios* ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados."

De este modo y manera, si bien este Tribunal ha atendido el grado y momento en que se presta la ayuda que un buque a otro para intentar que salga de una situación de peligro real, para distinguir entre

el auxilio a un buque en peligro para superar la situación en que se encuentra, del salvamento prestado a un buque en situaciones especialmente graves, como pueda ser cuando un primer accidente ya se ha producido, nada interfiere en la unicidad del régimen normativo del servicio cualquiera que sea la entidad de la actividad prestada o circunstancias de la ayuda, como es lo relativo a la fijación de la remuneración y proporción de su reparto a los salvadores, que podrá determinar entre ellos una distinta retribución, mas ello no por la rúbrica de su intervención conforme tradicionales usos marinos, sino precisamente por el distinguo que resulta de la aplicación de unas mismas bases, referidas a la pericia, dedicación y riesgo soportado por cada uno de ellos en el servicio.

Así resulta igualmente de las reglas uniformes del vigente Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, ratificado por el Estado español mediante Instrumento de 27 de junio de 1990, que ahora define con la única rúbrica de salvamento *todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas*. Convenio Internacional que no es aquí de aplicación por razón temporal, si bien carece de novedad normativa en este particular, en cuanto consiste en la simplificación de la rica terminología del mismo régimen unitario aquí de aplicación.

En segundo lugar, la remuneración de la labor de asistencia útil del buque en situación de peligro, mediante actos que exceden de lo normalmente exigible a los buques salvadores, sean calificables como auxilio o como salvamento por razón de tradición marina y en atención el tiempo y grado de la actividad, es en cualquier caso fijada, en defecto de mutuo acuerdo, con arreglo a las bases contenidas en el artículo 9 de la Ley 60/1962 -"a) En primer término, el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado el socorro, el peligro corrido por el buque o aeronave auxiliado, por sus pasajeros y dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque o aeronave salvador, el tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y de otra clase que hayan corrido los salvadores y el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en su caso, el destino especial del buque o aeronave que preste auxilio. b) En segundo lugar, el valor de las cosas salvadas."-, cuyas disposiciones también sirven, a tenor del artículo 6 de la misma Ley, para fijar la proporción en que la remuneración debe repartirse entre los distintos salvadores.

Quinto.-Dicho esto, retomamos los términos en los que viene configurado el motivo del recurso de casación, y esto para advertir que la sentencia del Tribunal de instancia califica como salvamento la actuación del buque "Boluda Abrego", consideración que dice no alcanzar la del buque "Rómulo" y otros, por exceder de la de un simple remolque portuario pero carecer de la plenitud de la situación de peligro que concurrió en el primero, mas, sin embargo, la razón de distribución de la remuneración entre los distintos salvadores que acuerda confirmar no es aquella cuestión nominativa en que se entretiene el recurso, como las distintas circunstancias de los intervinientes durante la prestación del servicio, tomando por bases las antes mencionadas del artículo 9 de la Ley 60/1962.

Así resulta de la motivación a que acude por remisión el Tribunal sentenciador, que a su vez consiste en la asunción de las valoraciones de la resolución del Tribunal Marítimo Central que, tras el exhaustivo relato de los acontecimientos y de la participación de los participantes, distingue la intervención del remolcador "Boluda Abrego" como decisiva en la labor de contención del incendio de la draga, con riesgo para su tripulación, dada la proximidad que tal operación requería al buque asistido, en función de refrigeración de sus compartimentos, de la de aquellos otros remolcadores, entre ellos el denominado "Rómulo", cuya asistencia fue paliativa de la situación de peligro de la draga siniestrada, con el consiguiente riesgo al no haberse extinguido aún el incendio, si bien sin la intensidad que corrió aquel primero.

A la vista de lo anterior y teniendo en cuenta además que el Tribunal Marítimo Central, es un Órgano permanente con competencia para todo el territorio nacional, cuyos componentes además de altamente especializados son ajenos a los intereses de las partes, artículos 31 a 34 de la citada Ley 60/1962, es claro que a partir de esa regulación hay que reconocer, como así lo ha declarado esta Sala en sentencias de 10 de febrero de 1998, recurso 2960/1992, con cita de las de 16 de marzo de 1963, 10 de mayo de 1965, 18 de octubre 1981, 18 de enero de 1982, y 10 de mayo de 1983, que las resoluciones del Tribunal Marítimo Central gozan de la presunción de acierto, fundada en la preparación técnica y especialización de sus miembros, y, que solo cabe rectificar el importe total del premio, o su distribución entre los participantes, cuando se acredite que la Administración no haya apreciado en forma o modo conveniente los hechos o circunstancias determinantes del tema discutido o haya desconocido las exigencias de principio de proporcionalidad, facilitando enriquecimientos injustificados que son rechazables.

La aplicación de la anterior doctrina al supuesto de autos nos conduce a desestimar las alegaciones de la parte recurrente, pues no solo no se ha acreditado que la Sala juzgadora haya incurrido en error, falta de fundamento o irrazonabilidad en la valoración que efectúa de los elementos y circunstancias que con minuciosidad dispone el artículo 9 de la Ley 60/1962, considerados por el Tribunal Marítimo Central para fijar la remuneración y distribución por el auxilio marítimo, sino que su discrepancia consiste en la afirmación de la preferencia de alguna de las circunstancias a considerar sobre las restantes contenidas en dicho precepto, cual es el valor de los remolcadores y el tiempo dedicado por cada uno de ellos en la asistencia, y siendo ello así, a la valoración del Tribunal sentenciador se ha de estar.

Todo esto sin perjuicio de considerar que el valor del remolcador a considerar es el del material por éste expuesto, no necesariamente coincidente con el valor del buque, como que la gratificación por el tiempo empleado tampoco ha de resultar en todo caso de la mera comparación del dedicado por cada remolcador, por deber también premiarse la minoración del previsible como necesario para la solución de la situación de peligro debida a la pericia y mérito del salvador, de manera que el mero comparativo del valor del buque de la armadora recurrente y tiempo dedicado en relación los restantes, no justifica que el Tribunal Marítimo haya incurrido en error o en infracción del principio de proporcionalidad que la Sala sentenciadora hubiera debido corregir

Procediendo en consecuencia desestimar el presente motivo, y con él el recurso de casación.

Sexto.-De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción, procede imponer las costas de este recurso de casación a la parte recurrente, si bien, en uso de la facultad que confiere el número 3 de ese mismo precepto se declara como cantidad máxima a reclamar por el Letrado de la parte recurrida la de tres mil euros (3.000€); dada la naturaleza del asunto y el criterio de esta Sala para el supuesto similar.

FALLAMOS

Que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación, interpuesto por la mercantil Remolcadores de Puerto y Altura, S.A., contra la sentencia de 17 de junio de 2009 de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, Sección Quinta, recaída en el recurso contencioso administrativo 360/2008, que queda firme. Con expresa condena en costas a la parte recurrente, dentro de los límites señalados en el fundamento jurídico sexto de ésta, nuestra sentencia.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la Colección Legislativa lo pronunciamos, mandamos y firmamos PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Magistrado Ponente de la misma, Excmo. Sr. D. Antonio Marti Garcia, hallándose celebrando audiencia pública, ante mí, el Secretario. Certifico.