

DE SALVAMENTOS, REMOLQUES DE FORTUNA Y ASISTENCIAS MARÍTIMAS VARIAS. APUNTES SOBRE EL TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

Joaquín RUIZ DIEZ DEL CORRAL



(retirado)

Asistencias marítimas. Los orígenes



ESDE las Leyes Rodias, quinientos años antes de Cristo, hasta nuestros días, el derecho se ha ocupado de regular las cuestiones relativas al salvamento marítimo. En el siglo XIX aparecen los primeros buques a vapor, revolucionando la navegación que hasta ese momento era exclusivamente a vela. Ese cambio en la propulsión facilita enormemente la práctica de auxilios marítimos, ya que la maniobra a vela era mucho más complicada y resultaba difícil prestarlos. El nacimiento de la telegrafía sin hilos (TSH) a finales del siglo supuso otro hito de especial trascendencia, pues posibilitó que las solicitudes de ayuda pudieran ser captadas por muchos (la primera petición por TSH conocida es la formulada por el *RMS Republic* tras su

colisión con el *SS Florida* el 23 de enero de 1909 en aguas de Nueva York).

Las legislaciones más avanzadas en la materia comenzaron a regular los auxilios marítimos de una forma sistemática, introduciendo el principio que garantiza al auxiliador el derecho al resarcimiento de los gastos sufridos y una remuneración por el auxilio prestado. En 1897 se fundó el Comité Marítimo Internacional para la unificación del derecho marítimo, que abordó extensamente los auxilios en la mar. El 23 de septiembre de 1910 tuvo lugar la



Fragata *Resolución* en apuros (1866). Acuarela de Rafael Monleón.
(Fotografía facilitada por el autor)

promulgación del Convenio de Bruselas de Derecho Marítimo, en el que quedó consagrado en el ámbito marítimo el principio de *no cure, no pay* («no se paga si no se salva»), esto es, que todo acto de asistencia o salvamento en la mar que tenga un resultado útil, quienquiera que lo lleve a cabo y sea cual fuere su naturaleza, dará lugar a una remuneración equitativa, y si no hubiera un desenlace positivo, no habrá recompensa. Este principio general se complementa con otros dos: la remuneración nunca podrá ser superior al valor de lo salvado y no habrá tal retribución si la asistencia se ha llevado a cabo con la oposición del auxiliado. El Convenio distingue claramente entre el salvamento y el remolque, conceptos de los que en su momento trataremos. Para determinar la retribución que correspondiera en cada caso, prima el acuerdo entre las partes concernidas, de modo que sólo si éste no existe, deberá acudir al organismo o juez competente.

El Convenio entró en vigor en España tras su ratificación en 1923. Anteriormente, los salvamentos estaban regulados en la Instrucción del Ministerio de Marina de 4 de junio de 1873. Como consecuencia de su aplicación, en 1925 se aprobó el Título Adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de la Marina, cuyo capítulo III se dedicó a los salvamentos marítimos. La jurisdicción competente para juzgar estos asuntos era la militar de la Armada, como lo había venido siendo históricamente.

Con el inesperado advenimiento de la II República en 1931, se derogó la Ley de Enjuiciamiento, volviéndose a aplicar la Instrucción de 1873. En 1941

se restableció la Ley, para ser nuevamente derogada, ahora por el Código de Justicia Militar de 1945, aunque se mantuvo su citado Título Adicional. Durante años se sucedieron los estudios y proyectos para promulgar una norma específica que tratara de estas materias y, por fin, después de muchos intentos, proyectos y debates doctrinales, se promulgó la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, reguladora de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

La Ley 60/1962: el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes

Esta Ley, reguladora de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, tiene por objeto la aplicación del Convenio de Bruselas de 1910 en el ámbito marítimo español. Reviste un evidente carácter protector para con los hombres de la mar, pues, como se pone de manifiesto en su Preámbulo, trata de establecer un procedimiento ágil que evite los litigios largos y costosos en los que aquéllos pudieran verse inmersos.

En su Título Primero se establecen las tres figuras en las que pueden concretarse las asistencias marítimas: salvamentos, auxilios y remolques en la mar, que se diferencian, fundamentalmente, por el grado de peligro que revisite la asistencia. Luego entraremos en cada una de estas modalidades.

El Título Segundo se ocupa de la jurisdicción competente y del procedimiento a seguir en las asistencias. La Ley mantiene la tradicional competencia de la Armada en estos asuntos, estableciendo dos órganos para ello: los juzgados marítimos permanentes y el Tribunal Marítimo Central (TMC). Los primeros tendrán como cometido la instrucción de los expedientes de asistencia marítima; se establecerá uno en cada zona marítima, además de en los principales puertos del litoral, y sus titulares serán oficiales del Cuerpo Jurídico de la Armada (1), que estarán asistidos por un secretario. El segundo será un órgano colegiado de naturaleza administrativa que dictará resolución en los expedientes que le eleven los juzgados marítimos. Estará presidido por un almirante del Cuerpo General de la Armada, y de él formarán parte cuatro vocales y un secretario relator. Los vocales serán un capitán de navío del Cuerpo General, dos coroneles auditores y un representante de la Subsecretaría de la Marina Mercante (2), y el secretario relator deberá ser un coronel auditor, que en la práctica es el equivalente al vocal ponente en los órganos

(1) Hoy en día, y desde la desaparición de los cuerpos jurídicos de cada Ejército y de la Armada, son oficiales del unificado Cuerpo Jurídico Militar.

(2) Actualmente, de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, una vez suprimida la Subsecretaría de la Marina Mercante.

judiciales, esto es, el que redacta el proyecto de resolución que se somete a debate y a aprobación por el Tribunal.

Es absolutamente necesario destacar el interés que la Ley manifiesta en la existencia de un acuerdo entre las partes para determinar la remuneración o recompensa que corresponda por la asistencia marítima. Únicamente en caso de desacuerdo, la retribución será fijada por el TMC, pudiendo las partes alcanzar un compromiso en cualquier fase en la que se encuentre el expediente, previamente, eso sí, a que el Tribunal haya dictado resolución.

El procedimiento es escrito casi en su totalidad, salvo la reunión de conciliación entre las partes, sin que en ningún caso se celebre vista oral. La instrucción del procedimiento por parte del juez marítimo incluye, en primer lugar, la recepción del parte de asistencia que el asistente tiene la obligación de dar si no ha mediado acuerdo; la promulgación de edictos; la admisión de las partes que se personen (asistente o asistentes y asistido); la solicitud a la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) de un informe meteorológico de la fecha, zona y lapso de tiempo en el que se produjo la asistencia; la valoración pericial del buque o embarcación asistida (3), y algo de gran importancia, la fijación de medidas cautelares que garanticen los derechos del asistente (fianza y prohibición de salida a la mar de las embarcaciones asistidas). Tras haber sido recabados todos estos datos, se abre la fase de alegaciones, en la que las partes aducirán todos aquellos razonamientos que consideren oportunos para defender su postura, pudiendo, además, solicitar la práctica de aquellas pruebas que estimen convenientes (testificales, periciales, documentales o de cualquier otra índole), que podrán ser admitidas o no por el juez marítimo y que, en su caso, se incorporarán al expediente. Una vez practicada la prueba, se entenderá por terminada la instrucción y el juez marítimo convocará a las partes para celebrar una reunión conciliatoria (4) por si éstas quisieran llegar a un acuerdo. De no alcanzarlo, el juez marítimo remitirá el expediente al TMC para que éste, tras su estudio, dicte resolución.

Todos los actos y resoluciones adoptadas por el juez marítimo instructor son recurribles en alzada ante el TMC, cuyas conclusiones pondrán fin a la vía administrativa y serán recurribles en vía judicial.

(3) De ser posible, la peritación debe ser realizada por un perito oficial, bien por comandantes o ayudantes navales —que son las autoridades de la Armada en determinados puertos— o bien por las capitanías marítimas —autoridades marítimas dependientes del Ministerio de Fomento—, ya que sus peritaciones cuentan con la presunción de acierto (sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras). A este respecto ha de citarse el acuerdo suscrito entre la Armada y la Dirección General de la Marina Mercante de 19 de noviembre de 2013.

(4) Si las partes no pueden concurrir a la reunión o consideran que no es necesaria su celebración, el juez marítimo la desconvocará.



El 8 de junio de 2018 el catamarán (ro-pax) *Pinar del Río* fue abatiendo hasta embarrancar con el patín de babor en una roca de la escollera del puerto de San Antonio de Portmany. (Fotografía facilitada por el autor)

El TMC es un órgano colegiado de naturaleza administrativa, una instancia completamente ajena a la jurisdicción militar (y a la ordinaria). Sus resoluciones se adoptan por mayoría simple de sus componentes tras la reunión y deliberación del Tribunal. Este carácter plenamente administrativo del TMC —y, por ende, de sus resoluciones— hace que éstas puedan ser recurridas en alzada, quedando seguidamente expedita la vía contencioso-administrativa. Así, tras ser notificadas a las partes, pueden ser recurridas en alzada ante el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada quien, previo informe de su asesor jurídico, dictará resolución confirmatoria, modificatoria o anulatoria a la del Tribunal, la cual podrán recurrir las partes ante los correspondientes órganos judiciales en aplicación de las normas previstas en la Ley de Enjuiciamiento Civil. Una vez firmes estas resoluciones, desde enero de 2022 se publican en la página web de la Armada para general conocimiento.

La composición del TMC tiene un carácter equilibrado que facilita su actuación: marinos y juristas. Nos encontramos ante un órgano eminentemente técnico, cuya experiencia y especialización constituye una garantía de acierto, presunción que ha sido reconocida por abundante jurisprudencia.

El viejo Convenio de Salvamento Marítimo de Bruselas de 1910 fue sustituido por el de Londres del 28 de abril de 1989, que mantuvo los principios fundamentales del anterior e introdujo pocas novedades importantes, por lo que siguió aplicándose la Ley 60/1962.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Grandes cambios que no lo son tanto

Para la mejor aplicación del Convenio de Londres, se promulgó la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), que derogó el Título I de la Ley 60/1962, relativo a las figuras de salvamento, auxilio y remolque de fortuna, manteniendo el Título II, el que regula el procedimiento. Pues bien, la LNM determina en su disposición adicional segunda que:

«Los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y las remuneraciones por remolque de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de arbitrajes marítimos.

Los interesados en tales procedimientos podrán optar entre acudir a los citados órganos de la Armada o a la jurisdicción ordinaria.

Si no hubiera acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda por la cuantía reclamada.»

Obviamente, las cosas cambian y se presenta un panorama bastante distinto al previsto en la Ley 60/1962. En primer lugar, aparecen unos nuevos órganos: el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de arbitrajes marítimos, que sustituyen al TMC y a los jueces marítimos permanentes. Órganos distintos, pero que tienen algo en común con los anteriores: continúan siendo de la Armada, pues así la Ley lo determina expresamente. Y en segundo término, dicta que el sometimiento a la competencia de los nuevos órganos es voluntario, pues si las partes optaran de común acuerdo en acudir a la jurisdicción civil, podrán hacerlo. Incluso si sólo una de ellas así lo quisiera, también prevalecería la jurisdicción ordinaria.

Bien, parece que en 2014 se inicia la andadura de una nueva etapa en el ámbito de las asistencias marítimas en España. Pero, la realidad es otra. Ni el Consejo de Arbitrajes Marítimos ni los auditores de arbitrajes marítimos se han constituido aún, nueve años después de la entrada en vigor de la LNM, ni se prevé que lo hagan en los próximos años. Más que ante una innovación, nos encontramos ante un proyecto, una mera declaración de intenciones de difícil concreción real. Desde luego, no se ha formulado propuesta legislativa

alguna en este sentido y parece que el legislador no tiene las más mínima intención de que este proyecto se concrete.

Entonces, ¿en qué quedan los cambios? Prácticamente en nada. La previsión de una larga demora en la constitución de esos nuevos órganos de la Armada a los que se encomienda el arbitraje marítimo hizo que el legislador dictara unas normas de derecho transitorio en la propia LNM. Así, el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley dispone que:

«Hasta la constitución del Consejo de Arbitrajes Marítimos y de los auditores de arbitrajes marítimos, continuarán desempeñando sus actuales funciones el Tribunal Marítimo Central y los juzgados marítimos permanentes, con arreglo a la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.»

Y en ésas estamos, y parece que por tiempo indefinido, dada la ausencia de cualquier iniciativa para constituir los nuevos órganos de arbitraje. O sea que podemos decir, como en el *Tenorio*, que «los muertos que vos matáis, gozan de buena salud».

Con todo, se ha interpuesto algún recurso contra la competencia del TMC, esgrimiendo la falta de acuerdo entre las partes y solicitando que la asistencia se remitiera a la jurisdicción ordinaria. Ya se ha dictado una sentencia al respecto que, como no podía ser de otro modo, acuerda la plena competencia de los juzgados marítimos permanentes y del TMC para la instrucción y fallo de estos asuntos. Es el supuesto del buque de bandera de Singapur *Arabian Breeze*, que el 12 de diciembre de 2018, entrando en el puerto de Vigo, sufrió un *blackout* que le dejó sin gobierno, derivando peligrosamente hacia un bajo. En la asistencia intervino activa y decisivamente un práctico de la Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Vigo, que se personó como asistente. Antes de dictar resolución, los armadores del buque asistido interpusieron recurso sobre la competencia del Juzgado Marítimo Permanente de Vigo y del TMC, lo cual no interrumpió el procedimiento, pero tuvo que sustanciarse en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid que, por sentencia de 16 de febrero de 2021, resolvió mantener la competencia de los órganos de la Armada.

Cabe preguntarse cuál es el motivo de estos intentos de impugnación competencial y el porqué de la preferencia de la intervención judicial. Éstos pueden ser muy variados, pero fundamentalmente creemos que la respuesta está en el intento de dilatar lo más posible la resolución de la asistencia, dados los amplios plazos que caracterizan a la jurisdicción ordinaria. De esta forma, cuando el tribunal competente dictara sentencia, habrían transcurrido bastantes años, y en ese momento quizás el barco en cuestión estuviera desguazado o fuera ilocalizable o la compañía armadora hubiese sido disuelta, fusionada o absorbida por otra, de forma que se complicaría mucho el cumplimiento de las

obligaciones derivadas de la asistencia, convirtiéndose el pago de la compensación o la retribución en algo ilusorio.

Tipos de asistencias marítimas

El Título I de la Ley 60/1962 contemplaba la existencia de tres tipos de asistencias marítimas: salvamento, auxilio y remolque en la mar. Pero ya hemos visto que fue derogado por la LNM, que en aplicación de lo dispuesto en el citado Convenio de Salvamento Marítimo de Londres sólo prevé dos figuras asistenciales: el salvamento y el remolque de fortuna.

Salvamento

El artículo 357 de la LNM determina que «El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989». Por su parte, el artículo 358, reproduciendo el artículo 1, apartado a) del Convenio de Londres, establece que «1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que



El 8 de junio de 2020 el carguero semisumergible *Super Servant 4*, que llevaba nueve yates y tres *tenders* sufrió un *blackout* mientras realizaba las operaciones de descarga que le hizo escorar peligrosamente a estribor. (Fotografía facilitada por el autor)

se encuentren en peligro...». Parece evidente que para poder hablar de salvamento es necesario que se dé una circunstancia de peligro, la cual debemos considerar no de forma genérica o como el riesgo que toda navegación conlleva, sino que ha de concretarse en la forma en la que lo hace una reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, que exige que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen un riesgo que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro, además de real y grave, debe ser inminente. La casuística es amplísima y es el TMC quien debe determinar si el peligro ha existido y si éste ha sido cierto, grave e inminente. Para ello hay que analizar caso por caso, no pudiendo establecerse reglas generales que permitan encasillar las posibles asistencias marítimas dentro de cada una de las dos figuras previstas en nuestro ordenamiento jurídico.

Por otra parte, el artículo 12 del Convenio de Londres consagra un principio clásico del derecho marítimo: para que pueda hablarse de un salvamento marítimo como tal, para que pueda generarse un premio por la prestación de asistencia, es exigencia incuestionable que se haya dado un resultado útil.

Una vez calificada la asistencia marítima como «salvamento», la segunda cuestión a dilucidar por el TMC es fijar la cuantía justa de la retribución del servicio prestado. Sobre este particular, el Convenio de Londres establece en su artículo 13.1 los siguientes criterios para determinarla:

- a) El valor del buque y otros bienes salvados.
- b) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) La medida del éxito logrado por el salvador.
- d) La naturaleza y el grado del peligro.
- e) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas.
- f) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores.
- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo.
- h) La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- i) La disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento.
- j) El grado de preparación y eficacia del equipo salvador, así como el valor del mismo.

El primer criterio establecido, el del valor del buque y de los demás bienes salvados, tiene una importancia fundamental, pues va a determinar en gran medida la cuantía del premio. Éste puede variar mucho según quién sea aquél al que se encomienda su fijación o el criterio que se elija para determinarlo

(valor de venta inicial, valor de mercado, valor asegurado, etc.). Por eso, como ya hemos puesto de relieve, el TMC ha mantenido el criterio de atender a la presunción de certeza que enmarca la actuación de los técnicos de la Administración mediante informes avalados por la jurisprudencia.

Remolque de fortuna

Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, las figuras asistenciales previstas eran tres: salvamento, remolque de fortuna y auxilio marítimo. El concepto de auxilio marítimo fue perfilado por el TMC y refrendado por la jurisprudencia para enmarcar aquellas asistencias en las que, por no darse en toda su intensidad la situación de peligro, no concurrían todos los requisitos que tipifican un salvamento. Pero derogado el Título Primero de la Ley, hay que acudir necesariamente a la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, que prevén, exclusivamente, dos modalidades de asistencia marítima: el salvamento y el remolque de fortuna. Consecuentemente, cuando el TMC actúa en una asistencia marítima, debe enmarcarla, necesariamente, en una de esas dos figuras.

En primer lugar, hay que diferenciar el remolque de fortuna del simple remolque. El artículo 301 de la LNM define el contrato de remolque como aquél por el que «el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...». Ésta es una figura contractual que exige la concertación previa de un precio cierto y determinado y cuyo ámbito de aplicación se enmarca en unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivase de un supuesto excepcional, sería aplicable el artículo 305 de la LNM, que regula el remolque de fortuna del siguiente modo: «Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación».

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad en condiciones extraordinarias, pero no tanto como para que llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en condiciones que excedan del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se dé una circunstancia de peligro cierto, grave e inminente, que es lo que cualifica al salvamento marítimo como tal.



El petrolero *Alabama Star*, entrando en el puerto de Las Palmas el 10 de octubre de 2020, quedó a la deriva por haber perdido la propulsión. (Fotografía facilitada por el autor)

Conviene destacar que en numerosos remolques de fortuna no se realiza un remolque propiamente dicho; esto es, no se produce el arrastre de la embarcación asistida, y aun así es necesario catalogarlos como remolques de fortuna (resulta paradigmática la asistencia al mercante semisumergible *Super Servant 4*, que tuvo lugar en el puerto de Palma de Mallorca los días 8 y 9 de junio de 2020 y que fue declarada como constitutiva de un remolque de fortuna, aunque el buque asistido no se desplazó ni un milímetro desde su punto de atraque).

Al igual que en los salvamentos, cuando en los remolques de fortuna no ha existido acuerdo entre las partes sobre la retribución a los asistentes, corresponderá al TMC determinar la cuantía justa de la misma. Ya hemos visto que en el artículo 305 de la LNM se establece el derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados en un remolque de fortuna, que incluirá los daños y perjuicios sufridos por el buque remolcador con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado por el servicio prestado. Las dos primeras cuestiones son fáciles de determinar, pero más complejo es fijar la cuantía por los servicios prestados, y es en este punto donde volvemos a subrayar las amplias facultades que tiene el TMC, pues no se ve constreñido por norma, regla, fórmula o criterio específico alguno que le vinculen para su determinación.

Interesa recordar que el artículo 305 de la LNM, *in fine*, dispone que la remuneración de los remolques de fortuna, por contraposición a los premios por salvamento, no estará condicionada por el éxito de la operación. Aunque la actividad desplegada por los asistentes no haya obtenido un resultado positivo, ésta deberá ser siempre retribuida.

Epílogo

El TMC no es un órgano especialmente conocido, aunque lleva más de sesenta años prestando un valioso servicio a la comunidad marítima. Su pervivencia se debe, sin duda, a razones de eficacia reconocidas por una jurisprudencia que, en la inmensa mayoría de los casos, ha confirmado sus resoluciones. Un procedimiento ágil que garantiza la rapidez en la resolución de las asistencias y la gratuidad de todas las actuaciones son otros factores que inciden positivamente en la aceptación generalizada del TMC; como lo es también la independencia que le proporciona ser un órgano de la Armada que no podría existir en el supuesto de que sus funciones fueran desempeñadas por organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como algunos han propuesto, pues lo impediría la existencia de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), adscrita a dicho Ministerio, y que interviene en un gran número de salvamentos y remolques de fortuna, por los que percibe los correspondientes premios o retribuciones, convirtiendo así al Ministerio en juez y parte de dichas actuaciones. Y por si fuera poco, el TMC y los juzgados marítimos no suponen una carga económica al erario público, pues sus sedes se encuentran ubicadas en dependencias de la Armada y, con la excepción del presidente, el secretario relator y dos funcionarios del TMC, el resto del personal que sirve en estos órganos desempeña otros destinos por lo que no supone ningún coste adicional.

La realidad es que entre los implicados en el ámbito marítimo hay un amplio consenso en conservar el modelo actualmente existente: navieras, armadores, aseguradoras, cofradías de pescadores, clubes náuticos y otros parecen coincidir en el mantenimiento de un modelo de resolución de desacuerdos en asistencias marítimas que a lo largo de los años ha dado buenos resultados. Tampoco el poder judicial, que acumula una enorme carga de trabajo, ha manifestado ningún interés en ampliar su competencia a estas materias.

Así que, por bueno, bonito y barato, en vez de hacer experimentos de inciertos resultados, sería conveniente que las cosas siguieran como están pues, como señala una conocida máxima británica: «Si algo funciona, no lo toques».