

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00030/15**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.

**D. Javier Pery Paredes**

En Madrid a los treinta días del mes de septiembre del año dos mil quince.

#### **Vocales**

Capitán de Navío

**D. Salvador Múgica Ruiz**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **7/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a motor, de bandera española, denominada "**DESEO**", con matrícula 7ª HU-3-202-08, de la Provincia Marítima de Huelva, de 7,44 (L) metros de eslora y 5,56 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**GUARDAMAR CALIOPE**", hecho ocurrido el día 28 de febrero de 2015

Coronel Auditor

**D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y Del Arco**

Representante Marina Mercante,

**D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano**

#### **Secretario-Relator**

Coronel Auditor

**D. Federico Manuel García Rico**

en aguas de la Comunidad Valenciana.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente núm. **7/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente citado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 5 de marzo del año en curso, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Capitán de la "**GUARDAMAR CALIOPE**" en el que narra el servicio prestado el día 28 de febrero pasado a la embarcación de recreo a motor denominada "**DESEO**" que se hallaba con su motor parado cerca de la playa La Patacona (Valencia), donde, finalmente, acabaría varando, situación comunicada a dicha Unidad durante su navegación hacia el Puerto Náutico "Juan Carlos I" de Valencia por C.C.S. Valencia, a 14:23 horas UTC, que dispuso se dirigiera hacia allí al hallarse a milla y media de la embarcación. En

zona, a 14:35 horas, la **“GUARDAMAR CALIOPE”**, y al observar a la **“DESEO”** metida dentro de la rompiente, por falta de calado de la Unidad se arrió su propia auxiliar que, a 14:50 horas, y tras varios intentos de arranque, salió hacia la rompiente. Llegada la auxiliar de la **“GUARDAMAR CALIOPE”** con dos marineros junto a la rompiente trataron de acceder a la **“DESEO”**, pegada ya a la orilla, no consiguiéndolo y llegando a sufrir un bandazo que casi les hizo volcar, a consecuencia del cual cayó fuera de la misma parte del cabo de remolque que se acabó enrollando en su hélice cuando intentaba salir de la rompiente, regresando la auxiliar a la Unidad tras recoger todo y dejar liberada su hélice. Acto seguido se informó al Centro de la imposibilidad de acceder, decidiéndose, a 15:00 horas, mandar al Helimer, preparándose mientras tanto el cabo de remolque a proa de la **“GUARDAMAR CALIOPE”** a fin de aproximarse más a la playa. Llegado el Helimer se enganchó, a 15:25 horas, el cabo de remolque de la **“GUARDAMAR CALIOPE”** al cabo guía del helicóptero, quedando el remolque firme en la **“DESEO”** a 15:35 horas y se comenzó poco a poco el tiro desde la Unidad tras orientarse, por unos bomberos allí desplazados desde tierra, la proa de la asistida hacia fuera. Tras sacar, a las 15:45 horas, a la **“DESEO”** de la rompiente y remolcada a lugar seguro, se le pasó el remolque a popa largándose el de proa, comenzando su remolque a las 16:18 horas hasta la bocana del puerto donde, a 16:40 horas, se pasó a una embarcación del Náutico para su traslado a su atraque. A las 16:50 horas atracó la Unidad en el Puerto Náutico “Juan Carlos I” de Valencia.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 2 horas y 17 minutos, siendo la distancia navegada de 7 millas, no reflejando el Parte la meteorología existente.

En el Parte hecho mérito se reflejaba ser armador de la embarcación asistida D. A. C. R.,- si bien, y puesto a mano, consta D. J. M. B., nombre que aparece asimismo en calidad de armador en una adición al parte obrante al folio 48 -, su patrón D. J. C., y la compañía aseguradora ALLIANZ bajo la póliza 0000.

## **Segundo**

Dado que en su escrito el promotor de las actuaciones había interesado se acordase la medida cautelar de **“prohibición de venta”** con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 13 de marzo pasado, folio 12, al tiempo que oficiaba lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación a los Señores C. R. y M. B.,- en cuanto ambos, aparentemente, se reseñaban como armadores de la embarcación de recreo a motor asistida -, de la incoación del Expediente, de los que recabó la necesaria información; la solicitud a la Capitanía Marítima de Valencia de informe-valoración de la **“DESEO”**; el requerimiento al CCS Palma

de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con la “**GUARDAMAR CALIOPE**”; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Valencia de certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; y la publicación de edictos.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 53 a 54 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español en el que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral, como armadora/propietaria de la embarcación de recreo a motor “**DESEO**”, de la entidad “**DECOINTER ACR S.L.U.**”, a la que se expidió el 5 de enero de 2009 el correspondiente Permiso de Navegación; a los folios 56 a 59 la transcripción del Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia; a los folios 63 y 64 el informe de meteorología; y, por último, a los folios 95 y 96 la valoración por Perito Oficial, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

### **Tercero**

Respecto a lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 44 y 45 figura escrito y documentación del Letrado de **SASEMAR** que, valorando lo salvado en **TREINTA Y NUEVE MIL EUROS (39.000,00-€)**, para lo que aportaba reseña de anuncio de venta de embarcación como la asistida, cuyas características detallaba -, reclamaba un premio no inferior a **TRES MIL CIENTO VEINTE EUROS (3.120,00-€)** así como un resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 2 horas y 17 minutos, mediante certificado que acompañaba, por importe de **MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.263,75-€)**, calificando la misma como **salvamento**. A tal escrito incorporaba documentación gráfica, folios 49 a 51, y un documento, sin fecha, suscrito por el Capitán de la “**GUARDAMAR CALIOPE**” y por el ya citado,- Antecedente de Hecho Primero -, Sr. M. B. como armador de la “**DESEO**”, en el que se hace referencia al hundimiento de la embarcación asistida una vez atracada, ofrecimiento de colaborar en el achique de agua, negativa a la ayuda ofrecida y manifestación expresa de tener conocimiento anterior de la existencia de agua, lo que hace parar el motor, por parte del indicado Sr. M. B.

A su vez, y en este escrito del Letrado de **SASEMAR**, folio 45, se hacía constar, a los fines de identificación y localización del armador de la “**DESEO**”, la titularidad registral del Sr. C. R. a tenor del registro de bienes muebles si bien la había enajenado con anterioridad al suceso al Sr. M. B. sin que se hubiera llevado a cabo la pertinente inscripción registral de tal transferencia de dominio.

#### **Cuarto**

Por lo que respecta a la información requerida a D. J. M. B.,- aparente armador de la embarcación “**DESEO**” como va indicado en el Antecedente de Hecho Primero “in fine” y, asimismo, en el inmediato anterior -, por correo electrónico de 25 de marzo de este año expuso su versión de lo acaecido y, como tal indicaba: que, tras entrar agua por la cola y parar el motor, la embarcación ya no arrancó, por lo que se llamó a Salvamento Marítimo para una “*remolcación*” (sic) y se fondeó; que la asistencia pedida tardó más de una hora en llegar siendo esta una embarcación tan grande que no podía acercarse y que, a su vez, se tardó más de media hora en *sacar una lanchita pequeña* para acercarse a la “**DESEO**” un cabo; que, a todo esto, la embarcación ya estaba prácticamente en la orilla pero sin ningún peligro para las cuatro personas a bordo, dos de las cuales se bajaron; que al no poder dar el cabo se llamó a un helicóptero que lo pasó. Tras esto y manifestando que hubiera sido más sencillo el enviar una embarcación más pequeña para el remolque, exponía que la “**DESEO**” aún seguía a nombre del Sr. C., como lo seguía estando el seguro del que facilitó recibo de su póliza a la asistente, y finalizaba diciendo que, tras dejar a la “**DESEO**” en sus instalaciones para reparación, había interesado un peritaje particular pues parecía ser que la embarcación tuviera “vicios ocultos” no apreciados en su momento, lo que determinaba que no estuviera en condiciones para navegar. En todo caso y con independencia de lo consignado, el Sr. M. B. no facilitó al Juzgado Marítimo en esta comunicación los restantes extremos requeridos por este en oficio de 18 del mismo mes de marzo que corre unidos a los folios 32 y 33.

No obstante, por nuevos correos electrónico de los pasados días 26 de marzo, en que hacía llegar imagen aparecida en prensa de la que infería ser el servicio prestado una “*remolcación*” (sic) y no un rescate, folios 60 y 61, y del 17 de abril, en el que expuso que en el contrato de compraventa concertado se había fijado por la embarcación “**DESEO**” un precio de **DIEZ MIL QUINIENTOS EUROS (10.500,00-€)**, folio 77, fue completando la información demandada. En todo caso, y mediante el mismo sistema de envío, el Sr. M. B. trasladó el 20 del mismo mes al Juzgado Marítimo el informe pericial cuya evacuación tenía anunciada, que obra a los folios 78 a 92, redactado por el Comisario de Averías Sr. V. C. quien en sus conclusiones señalaba los desperfectos y/o vicios ocultos de la misma.

#### **Quinto**

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho Segundo, el informe de la AEMET refleja que durante el día 28 de febrero de 2015, entre sus 14:00 y 17:00 horas y en las inmediaciones del Puerto Náutico de Valencia el viento sopló del Sureste (130° a 150°) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y rachas de fuerza 4 (11 a 16 nudos). Por otra parte, y en cuanto al estado de la mar, debió ser marejada con altura significativa de olas de 1 metro.

A su vez, en el Informe General de Emergencia del CCS Palma consta: que, a las 14:08 horas UTC del día de autos, se recibió llamada telefónica de la embarcación “**DESEO**”, con cuatro personas a bordo y a la deriva en zona Playa La Patacona-Valencia, solicitando información sobre precio de un remolque hasta la Marina Real Juan Carlos I; que, facilitado el dato, confirmó la embarcación solicitud de remolque e indicó haber fondeado frente al restaurante “La Ferradura”, por lo que se movilizó a la “SALVAMAR POLLUX” que se dispuso a salir; que, observado a las 14:23 horas que la “**GUARDAMAR CALIOPE**” pasaba por la bocana de la Marina Real Juan Carlos I, se indicó a esta embarcación se dirigiera a zona, donde llegaría a las 14:40 horas, para realizar el remolque y, al tiempo, se desmovilizó a la “SALVAMAR POLLUX”; que, a las 14:48 horas y por vía VHF, se escuchó conversación entre la embarcación auxiliar de la “**GUARDAMAR CALIOPE**” y esta en la que informaba que la “**DESEO**” ya se encontraba varada en la playa y no podía acercarse más por las olas rompientes; que, a las 14:49 horas, se movilizó al Helimer 204, movilizándose a continuación a bomberos para rescate desde tierra por si fuera necesario; que, una vez en el aire el helicóptero a 15:05 horas, se le instruyó para que intentase pasar el cabo de remolque desde la auxiliar de la “**GUARDAMAR CALIOPE**” a la embarcación embarrancada, de lo que se informó a esta última con indicaciones de cómo hacer firme el cabo y mantener las precauciones de seguridad adecuadas, conociéndose que los dos niños a bordo ya estaban en tierra con ayuda de los bomberos, quedando en la “**DESEO**” dos tripulantes a los que, parecía, los bomberos ayudarían; que, a las 15:37 horas, desde el Helimer 204 se indica que el cabo de remolque ya ha sido entregado; que, a las 15:40 horas, desde la “**DESEO**” se informa que los bomberos están a bordo y el cabo de remolque está comenzando a fraccionar la lo que hace salga de su embarrancada a las 15:43 horas y navegue remolcada por la “**GUARDAMAR CALIOPE**” hasta su lugar de atraque donde llegó a las 17:05 horas; que, a las 18:06 horas y por el Capitán de la Embarcación de Salvamento se informa al CCS que la asistida está bastante hundida de popa en su atraque, corriendo peligro de hundimiento, extremo que ha trasladado a sus tripulantes que, a su vez, le han manifestado que es una situación normal navegando la “**DESEO**” en esas condiciones desde hacía tiempo y que, en todo caso, el agua ya estaba en el interior del casco antes de haber embarrancado, extremo del que dicho Capitán solicitará quede constancia en documento escrito,- vid. folio 48 reseñado en Antecedente de Hecho Tercero -; que al día siguiente, a sus 09:27 horas, el ya mencionado Capitán de la “**GUARDAMAR CALIOPE**” informó al Centro que por parte del Club Náutico se habían tenido que realizar labores de achique de agua a la “**DESEO**” por haberse hundido más en su zona de popa. Con independencia de lo hasta aquí extractado del Informe General de Emergencia levantado hay en el mismo reseña, correspondiente a las 07:00 horas del día 4 de marzo de 2015, que refleja, literalmente transcrito, lo siguiente: ***“...parece que la persona que iba a bordo y en un principio dijo que era su armador***

***intercambió la embarcación por un coche pero aún no habían hecho el cambio de nombre”.***

Por último, y en cuanto a valoración de la embarcación **"DESEO"**, el informe evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Valencia la cifraba, en base a la visita efectuada, y a tenor del reconocimiento de la misma ya a flote y de los datos existentes de registro, en **DIECISEIS MIL EUROS (16.000,00-€)**, de los que **DOCE MIL EUROS (12.000,00-€)** corresponderían al valor de casco y equipo y **CUATRO MIL EUROS (4.000,00-€)** al valor de su equipo propulsor.

### **Sexto**

Con independencia de la manifestación vertida por el Sr. M. B., meritada en el Antecedente De hecho Tercero consignado, a través de la Comandancia Naval de Huelva se recibió en el Juzgado Marítimo actuante escrito de D. A. C. R., sin fecha, en respuesta al requerimiento de información que le había sido hecho. En el mismo, su suscriptor alegaba haber formalizado el 14 de noviembre de 2014 con el indicado **contrato de compraventa de embarcación usada**, la **"DESEO"**, - del que acompañaba copia obrante a los folios 73 y 74 -, a tenor de cuya condición cuarta, ***“Una vez realizada la correspondiente transferencia en Capitanía Marítima, el vendedor entregará materialmente al comprador la posesión del vehículo, haciéndose el comprador cargo de cuantas responsabilidades puedan contraerse por la propiedad del vehículo y su tenencia y uso a partir de dicho momento de la entrega”***, entrega esta que, en la confianza de la buena fe de la parte compradora, se materializó por el vendedor tras formalizarse tal contrato, de modo que se consideraba totalmente desvinculado con respecto a la dicha embarcación y sus responsabilidades posteriores, no pudiendo informar sobre los hechos concurrentes en el Expediente que se seguía.

### **Séptimo**

Con fecha 11 de mayo del año en curso se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 102 a 105, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada y su anotación como, asimismo, el tema referido a la titularidad registral de la asistida; el informe de meteorología; el contenido literal del certificado emitido sobre el Informe General de Emergencias levantado por CCS Palma; la personación de la representación letrada de **SASEMAR** con su posterior manifestación ante la solicitud de extremos requeridos para integración de las actuaciones; la personación de D. J. M. B.; las manifestaciones de D. A. C. R.; y la valoración por Perito oficial. A su vez, como fundamentos de derecho, dio por terminado el período de instrucción de oficio, y acordó aprobar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes interesadas a las que concedía plazo para vista del expediente,

formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó el mismo día.

### **Octavo**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito de 27 de mayo pasado, al que se aporta una reseña de prensa sobre el suceso en cuestión, obrando todo ello a los folios 108 a 115, formuló sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**GUARDAMAR CALIOPE**” a la embarcación “**DESEO**”,- a la que señalaba varada en posición 39°29.4´N-0°19.0´W, circunstancia que no reflejaba el Parte de Asistencia -, y atendiendo a los extremos obrantes en el Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia, de los que extrae diversos pormenores en apoyo de su argumentación, calificaba como **salvamento** el servicio prestado en base a las grandes dificultades debidas al estado de la mar, los riesgos pasados por la asistida “**que no estaba en condiciones para navegar**”, sin capacidad de maniobra alguna y varada en la rompiente, y “**los consiguientes riesgos corridos, tanto por su tripulación,-** ( la auxiliar de la “**GUARDAMAR CALIOPE**”) - **como por avería de la propia embarcación, -** ( en su propulsión por quedar enrollado el cabo de remolque en la hélice )”, reseñando, incluso, la necesidad de movilizar un helicóptero. A su vez, tras fundamentar la reclamación objeto de estas actuaciones en las previsiones tanto de la Ley 60/1962 como del Convenio de Salvamento de Londres (1989) y examinar los requisitos determinantes del reconocimiento de remuneración, confirmando su inicial posición mantenía como valor de la embarcación asistida la cifrada en **TREINTA Y NUEVE MIL EUROS (39.000,00-€)**, - para lo que llegaba a analizar el contrato de permuta facilitado por el anterior propietario y se acogía al valor de mercado de segunda mano de embarcaciones como la asistida en su momento consignado-, y consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **TRES MIL CIENTO VEINTE EUROS (3.120,00-€)** al que se sumarían los gastos ocasionados por importe de **MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.263,75-€)** lo que daría un total reclamado de **CUATRO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (4.383,75-€)**.

Por la parte asistida no se formularon alegaciones.

### **Noveno**

El Juez Marítimo, que dispuso celebración de Reunión Conciliatoria para el día 29 de junio del año en curso y acuerdo que trasladó a las partes, al recibir comunicación de inasistencia de la parte asistida, por Providencia de 25 del mismo mes acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que llevó a cabo por escrito de 29 de junio pasado.

## **HECHOS**

### **Primero**

El día 28 de febrero de 2015, sobre sus 14:00 horas UTC, y durante su navegación, con cuatro personas a bordo, de ellos dos niños, por las proximidades de la playa La Patacona (Valencia), la embarcación de recreo a motor denominada "**DESEO**", por propias deficiencias no detectadas en su momento, sufrió una entrada de agua que inundó el compartimento de su motor y determinó se parase,- incidencia ya acaecida con anterioridad y conocida por su armador -, quedando dicho motor imposibilitado de posterior arranque. Ante ello, a las 14:08 horas, se contactó telefónicamente con CCS Valencia y se solicitó remolque quedando, entretanto, la embarcación fondeada cerca de la playa indicada y frente al restaurante La Ferredura. Tras una inicial movilización de otra Unidad de Salvamento y siendo así que la "**GUARDAMAR CALIOPE**" navegaba de regreso hacia el Puerto Náutico "Juan Carlos I", a 14:23 horas UTC, el CCS Valencia dispuso se dirigiera esta hacia la zona dado que se hallaba a milla y media de la "**DESEO**", adonde llegó a las 14:35 horas y observó a la misma ya varada en la playa y metida dentro de la rompiente por lo que, y por falta de calado de la "**GUARDAMAR CALIOPE**", se arrió su auxiliar que, llevando el cabo de remolque y tras varios intentos de arranque, salió hacia la rompiente. Llegada la auxiliar con dos marineros junto a la rompiente, a las 14:55 horas, trataron de acceder a la embarcación, no consiguiéndolo y llegando a sufrir un bandazo que casi les hizo volcar, momento en que cayó fuera de esta embarcación parte del cabo de remolque que quedó enrollado en su hélice cuando intentaba salir de la rompiente, debiendo regresar a la Embarcación de Salvamento tras recoger todo y liberar su hélice. A continuación, e informado el CCS de la imposibilidad de acceder por las condiciones dichas, se movilizó al Helimer 204, con base en Manises, y, asimismo, a los bomberos de Valencia por si era preciso el rescate desde tierra, preparándose mientras tanto en la "**GUARDAMAR CALIOPE**" el cabo de remolque a proa para acercarse más a la playa. Llegado a zona el Helimer 204, al que se instruyó de la maniobra a realizar, operación que también se comunicó a la "**DESEO**", de la que habían desembarcado los dos menores con la ayuda de los bomberos desplazados, se enganchó, a 15:25 horas, el cabo de remolque de la "**GUARDAMAR CALIOPE**" al cabo guía del helicóptero, quedando el remolque firme en la "**DESEO**" a 15:35 horas y se comenzó el tiro desde la Embarcación de Salvamento una vez orientada desde tierra la proa de la embarcación hacia fuera por los bomberos presentes en la playa. A las 15:43 horas y tras sacar a la "**DESEO**" de la rompiente y remolcarla hacia lugar seguro, se pasó el remolque a popa y se largó el de proa, comenzando su remolque a las 16:18 horas hasta la bocana del puerto donde, a 16:40 horas, se pasó el remolque a una embarcación del Náutico para su traslado a su atraque. Finalmente y a las 16:50 horas la "**GUARDAMAR CALIOPE**" acabaría atracada en el Puerto Náutico "Juan Carlos I" de Valencia.



El servicio prestado tuvo una duración de 2 horas y 17 minutos, con una distancia navegada de 7 millas, y siendo la meteorología concurrente la de viento que sopló del Sureste (130° a 150°) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y rachas de fuerza 4 (11 a 16 nudos) y, en cuanto al estado de la mar, marejada con altura significativa de olas de 1 metro.

### **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Capitán de la “**GUARDAMAR CALIOPE**”, versión del asistido, Informe General de Emergencia abierto por CCS Valencia, e informe de meteorología de la AEMET, documentos todos obrantes en el Expediente.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

Los hechos relatados constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con el artículo 31 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

### **Segundo**

Siendo varias las cuestiones a considerar en este expediente, la primera a examinar será la de calificar el servicio prestado por la “**GUARDAMAR CALIOPE**” a la embarcación de recreo a motor “**DESEO**”, y esta calificación, necesariamente ha de tener su fundamento en la preceptiva determinación de si han concurrido las circunstancias de peligro corrido por la embarcación asistida, riesgo personal existente y servicios extraordinarios prestados por el asistente.

Sobre tales particulares pudiera resultar significativo que, de modo distinto a lo habitual, no se formule calificación alguna en el Parte de Asistencia formulado por el Capitán de la “**GUARDAMAR CALIOPE**”, aunque a los fines que nos ocupan lo determinante venga a ser el ponderar la virtualidad de la de “salvamento” que presenta, a través de su representación letrada, **SASEMAR** en cuanto su armadora. En tal sentido y ya desde un principio ha de rechazarse tal calificación por no acreditar lo actuado la concurrencia de requisitos tales como: *“situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o*

*sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente*" con que nuestra jurisprudencia ha configurado el salvamento. A tal fin, y como va dicho, no debe olvidarse que el servicio que demandó a Salvamento Marítimo, a las 14:08 horas UTC, la embarcación de recreo a motor "**DESEO**", cuando, con su motor parado y, por tanto, carente de propulsión, se hallaba cerca de la playa de La Patacona fue un remolque y, una vez convenido este, fondeó en sus inmediaciones en espera de la llegada de la asistencia solicitada, que no se hizo presente hasta que, a las 14:40 horas, la "**GUARDAMAR CALIOPE**" llegó a zona a las 14:35 horas donde, por su calado y al resultarle imposible aproximarse, tuvo que arriar su auxiliar,- a la que hubieron de hacersele varios intentos hasta conseguir arrancarla -, con el cabo de remolque, auxiliar que, veinte minutos después, en su aproximación a la playa en la que, definitivamente, había acabado varando la "**DESEO**", se vio en evidentes apuros por la rompiente existente y consiguientes bandazos, que incluso la pusieron en trance de volcar e hicieron que cayera al agua parte del dicho cabo de remolque que quedó enrollado en su hélice cuando intentaba salir de la rompiente,- pero sin que ello le ocasionase avería alguna, como dice el Letrado de **SASEMAR**, salvo la molestia de liberar la hélice del cable enrollado -. Una vez pasado este trance, y considerada la oportunidad de utilizar un helicóptero, tras ser este movilizado y llevada a cabo la maniobra adecuada para hacer firme el remolque en la "**DESEO**", este se llevó a cabo sin mayor dificultad hasta quedar esta atracada.

Dicho lo anterior y rechazada "ab initio" la consideración de salvamento, ha de concretarse la calificación del servicio ponderando si el mismo integra un remolque pedido, tal como la parte asistida demanda. Sobre tal particular y a la luz de las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sección 9 de su Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 30 de enero de 2002, en su Fundamento de Derecho 5º, y de 5 de febrero del mismo año, en su Fundamento de Derecho 4º -, en cuanto que: ***"encontrándose el yate ya varado en la playa no puede entenderse que su situación fuera de peligro o de riesgo inminente para el referido yate o para su tripulación"***, las circunstancias concurrentes en la asistencia que nos ocupa en las que ni la embarcación asistida ni sus tripulantes/pasajeros corrieron situación de peligro o riesgo alguno y los vientos no alcanzaron una intensidad superior a flojo o bonancible, demandan tal calificación de remolque toda vez que, aunque por el estado de la mar, de marejada con olas de 1 metro, y con rompientes sobre la playa, como acredita la información gráfica disponible, la supuesta situación de peligro o de riesgo para los tripulantes de la auxiliar de la "**GUARDAMAR CALIOPE**",- que no sufrió averías como ya ha sido señalado -, que, en su aproximación hacia la asistida, estuvieron en trance de volcar, no supone la realización de unos trabajos que puedan considerarse excepcionales ni aun superiores a los ordinarios por parte del asistente.

### **Tercero**

Por tanto, la asistencia marítima que nos ocupa prestada a la embarcación “**DESEO**”, que se encontraba varada y sin opción alguna de, por sí misma, salir de tal apuro, y que fue llevada a cabo por la “**GUARDAMAR CALIOPE**”, facilitando saliera de tal situación sin daño alguno para, una vez en franquía y dada su falta de propulsión, ser llevada mediante simple tránsito hacia lugar seguro, debe calificarse como **remolque marítimo**, a tenor del artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que en su párrafo primero establece tal calificación, fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento para los prestados en la mar de un buque a otro que lo pida hallándose en la mar.

### **Cuarto**

La segunda cuestión antes de fijar el precio justo que el servicio prestado demanda viene a ser la de determinar la titularidad de la embarcación asistida en cuanto resulta preciso a fin de concretar la persona a quien imputar su adeudo. Dicho esto, y siendo cierto que, como se dijo en el Antecedente de Hecho Sexto, el 14 de noviembre de 2014 se formalizó entre D. A. C. R., como vendedor, y D. J. M. B., como comprador, un **contrato de compraventa de embarcación usada**, - la embarcación “**DESEO**” sobre cuya asistencia marítima gira este Expediente -, y siendo cierto también que el día 28 de febrero de 2015 la motora objeto de transacción seguía, como va dicho en el Antecedente de Hecho Segundo, bajo la titularidad registral de la entidad “**DECOINTER ACR S.L.U.**”, de la que el primero de los citados es representante, y quien ha expresado su sentir de total desvinculación con los hechos objeto de depuración en estas actuaciones, ha de traerse a colación la normativa reguladora del abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas 6ª y 7ª del registro de matrícula de buques.

En tal sentido y tomando como referente la señalada fecha del documento, - conceptuado como compraventa por las partes intervinientes o como permuta por el Letrado de **SASEMAR**, lo que a nuestros efectos resulta intrascendente -, debe indicarse que en la misma ya estaba vigente el **Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre**, (BOE nº 269, de 6 de noviembre de 2010), que entró en vigor al día siguiente de su publicación, y que, en su **Disposición Transitoria Única 1**, refleja lo siguiente: “**A partir de la entrada en vigor de este real decreto, el abanderamiento y matriculación en las listas sexta o séptima del Registro de matrícula de buques, así como cualquier acto registrable que afecte a las ya registradas, deberá hacerse con el procedimiento que se establece en este real decreto**”.

A su vez, su **Disposición Adicional Primera** establece: “**Lo dispuesto en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, no será de**

**aplicación las embarcaciones abanderadas y registradas ni a las que pretendan abanderarse y registrarse en las listas sexta o séptima, en relación con los supuestos regulados en este real decreto, para los que serán de aplicación los procedimientos establecidos en el mismo”.**

El Real Decreto de 2010 que nos ocupa previene en su artículo 3, “**Ámbito de aplicación**”, numeral 1.b) lo siguiente: “**Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación...a las anotaciones en las hojas de asiento de cualquier acto registrable que se den sobre embarcaciones ya abanderadas y registradas** en las listas anteriormente citadas”-(sexta y séptima de las embarcaciones de recreo).

Por otras parte y en su artículo 17, “**Renovación o nueva expedición del certificado de registro español-permiso de navegación**”, dispone en su numeral 3.: “**Las transferencias de titularidad y la inscripción de los demás actos registrables podrá realizarse ante el distrito marítimo del puerto de matrícula o ante cualquier otro distrito marítimo. La transferencia de titularidad deberá ser comunicada por EL VENDEDOR y, potestativamente, por el comprador, en el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha de la transferencia, presentando aquellos documentos que la justifiquen...**”.

### Quinto

Cierto es que el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio,- sin perjuicio de su inaplicabilidad explicitada en el párrafo tercero del Fundamento de Derecho anterior -, en la Sección 1. “**Transferencia de la titularidad y de la propiedad**” de su Capítulo IV: “**Incidencias de la vida del buque**”, tras referirse en su artículo 53 al modo en que surgirían efectos administrativos en la transferencia de propiedad inter vivos, a título oneroso o lucrativo, mediante notificación a la ahora denominada Administración Marítima, en su artículo 54 establecía: “**Las notificaciones previstas en los dos artículos anteriores, - el artículo 52 es ajeno a lo que ahora nos interesa-, deberán ser comunicadas por el ADQUIRENTE**, aportando, dentro del plazo máximo de tres meses, contados desde que se firmó la escritura,- (aclarándose por la Circular 4/1990 de Fomento/Marina Mercante que, para las embarcaciones de recreo de las listas 6ª y 7ª, el título de propiedad puede ser acreditado con la factura de compraventa o cualquier documento privado, debidamente liquidados de impuestos, que demuestre de forma clara la propiedad )-, una copia autorizada de la misma, en la que figuren los datos de la transferencia”. Así pues la normativa vigente ha trasladado la obligación de comunicar, y justificar, tal acto traslativo del dominio del ADQUIRENTE al VENDEDOR.

No obstante la confusa redacción de la Condición Cuarta del aportado Contrato de Compraventa de Embarcación Usada, en cuanto no queda suficientemente explicitado sea el comprador quien deba realizar la

correspondiente transferencia en Capitanía Marítima, del resto de su texto relativo a la asunción y cargo por el comprador de cuantas responsabilidades se contrajeran por la propiedad del vehículo y del contenido de su condición tercera referida a ser de cargo del comprador todos los gastos para que el vehículo quede correctamente inscrito a su nombre en los correspondientes organismos públicos, en una interpretación lógica y sistemática de ambos apartados, resulta manifiesto que, atendiendo a la libre disponibilidad de los suscriptores de tal contrato, este clausulado resulta acorde con la previsión actual de trasladar la obligación de notificación de transferencia de titularidad, **potestativamente**, al comprador.

### **Sexto**

En virtud de lo señalado, resulta incuestionable que debía haber sido D. J. M. B. quien promoviera ante la Administración Marítima de Huelva, como puerto de matrícula de la embarcación de recreo a motor “**DESEO**” o ante cualquier otra, la pertinente inscripción de transferencia de titularidad de la misma en el Registro Marítimo Ordinario Español aportando, en el plazo reglamentariamente establecido, la documentación procedente, a saber, 1) Instancia solicitando el cambio de dominio; 2) Fotocopia del DNI de comprador o vendedor o autorización para consulta de verificación de datos; 3) Contrato de compraventa firmado por ambos; y 4) Copia impresa de la declaración del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados que acredite su liquidación.

### **Séptimo**

Dicho lo anterior y determinada así la cualidad de armador/propietario de D. J. M. B. respecto a la embarcación asistida en orden a la fijación de cuantía justa que retribuya el servicio prestado, debe señalarse que el ya indicado artículo 15 de la Ley citada establece que el remolque 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 al abono de un precio justo por el servicio prestado, y el artículo 16 de ese mismo Texto Legal previene que el Tribunal Marítimo Central, en defecto de acuerdo entre las partes interesadas en la fijación del montante de la retribución, determinará el precio tomando por base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes.

Este Tribunal Marítimo Central, tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio de remolque, con una meteorología no desfavorable, una duración de 2 horas y 17 minutos, y una navegación de 7 millas, a los fines de determinación del importe de la retribución y estimando como valor de la motora asistida el fijado en su informe, documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente conforme a la previsión del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, y, por

tanto, peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Tribunal Marítimo Central reconoce y que avala nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, e informe que se estima suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto, por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Valencia que la cifraba, tras visitarla y reconocerla una vez a flote y en atención a los datos existentes de registro, en una cifra total de **DIECISEIS MIL EUROS (16.000,00-€)**, entre casco y equipo y equipo propulsor, señala como precio justo, la cantidad de **MIL SEISCIENTOS EUROS (1.600,00-€)**. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.263,75-€)**.

#### **Octavo**

Al tratarse la Unidad de Salvamento “**GUARDAMAR CALIOPE**” de embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación, de acuerdo con los artículos 7 y 13 de la citada ley 60/1962, de 24 de diciembre.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

### **RESUELVE**

**Que debe declarar y declara como constitutivo de un remolque en la mar** el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “**GUARDAMAR CALIOPE**” a la embarcación de recreo a motor, de bandera española denominada “**DESEO**”, y fija como retribución total por el servicio la cantidad de **DOS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (2.863,75-€)**, de los que **MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.263,75-€)**, corresponden a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y **MIL SEISCIENTOS EUROS (1.600,00-€)** al precio justo por el servicio prestado.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. J. M. B.** como armador/propietario de la embarcación de recreo a motor, denominada “**DESEO**” a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, haciéndoles saber a los interesados, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la O.M. 1601/77 de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la Ley 60/62, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/92, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.