

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00014/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.

D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

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 Madrid a los treinta días del mes de mayo del año dos mil diecisiete.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **16/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 1 de Barcelona, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a motor nombrada "**LUDIA**", con matrícula turística renovable 99^a-BA-6-6/2008 del Distrito Marítimo de Roses, de 10,87 (L) metros de eslora, 3.45 metros de manga y T.R.B. 14,40, propiedad y armada por el ciudadano ucraniano Don A. B. por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR CASTOR**", hecho ocurrido el día 19 de julio de 2016 en Cala Canyelles, Bahía de Rosas.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente nº **16/2016** por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 21 de julio de 2016, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR CASTOR**" en el que narraba el servicio prestado el día 19 anterior a la embarcación de recreo a motor "**LUDIA**". En el mismo se indicaba haber sido activada dicha Unidad de Salvamento mediante aviso dado, a las 11:43 horas UTC (*todas las horas son UTC*), por CCS Barcelona

para asistir a la indicada,- *identificada inicialmente de modo erróneo como "CHIEF"*-, que se encontraba sin motor en la zona de la Playa de Canyelles, lo que determinó que a 11:50 horas saliera la Unidad de su base en Roses hacia el "datum" concurriendo un viento SE de 20 nudos y mar de viento de 1,5 metros de SE. Una vez en zona a las 11:55 horas, se observó a una motora,- la "**LUDIA**"-, que era remolcada por otra embarcación. Tras llegar a su costado y cuando se le pasaba el remolque a las 11:58 horas, se detectó desde la "**SALVAMAR CASTOR**" que tenía un asiento extraño ya que tenía hundida en popa la línea de flotación y en proa tal línea la sacaba de manera inusual. Tras preguntar a sus tripulantes por su puerto y conocer era Empuribrava, el Patrón de la Unidad, debido a la mala mar y al detalle apreciado en el asiento de la motora, decidió entrar al Puerto Deportivo de Roses para inspeccionarla. Tras informar al Centro de la posible vía de agua en la embarcación y una vez puesta a su costado se atracó en dicho puerto para llevar a cabo la inspección, pasando a la asistida la motobomba, quedando confirmado entonces que presentaba vía de agua pero, al no poderse acceder a la sala de máquinas donde tal vía y el agua acumulada se encontraban, el Patrón de la Unidad determinó fuera sacada al varadero, lo que coordinó con el Centro y el propio varadero, desembarcando a su vez en el puerto los dos tripulantes por su seguridad. Trasladada por la Unidad la motora al varadero e izada a las 12:40 horas con la supervisión del Patrón de la "**SALVAMAR CASTOR**" y estando entonces presente el armador de la "**LUDIA**", quien recordó el modo de apertura de la sala de máquinas, se consiguió acceder a la misma comprobándose estaba totalmente anegada de agua de la que se inició el achique. Tras esto la Unidad, una vez retirada la motobomba utilizada para sacar el agua, regresó a su base donde atracó a las 13:15 horas.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 1 hora y 20 minutos, siendo la distancia navegada de 1,6 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón de la embarcación asistida, Sr. B., la compañía aseguradora LIBERTY SEGUROS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., y póliza suscrita, constando como meteorología existente la consignada anteriormente.

Segundo

Dado que en su escrito el representante letrado de **SASEMAR** había interesado se acordase la medida cautelar de "**prohibición de venta**" con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso, folio 21, y lo comunicó a tal fin, tras quedar salvado el inicial error del nombre de la asistida, a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 3 de agosto de 2016, interesando a su vez la expedición de copia certificada de su asiento registral. Al tiempo se ofició lo pertinente para la debida integración de las actuaciones; como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación al armador de la embarcación asistida de la apertura de actuaciones y solicitud de particulares procedentes para su

integración, entre ellos la póliza de seguro; el requerimiento al CCS Barcelona de transcripción de los acaecimientos relativos a esta asistencia; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante en la zona y día del suceso; la exposición en Tablón de Anuncios y publicación de edictos,- *apareció en B.O.E. núm 221 de 13.09.2016-*; y, por último y conocido el lugar en que la motora se encontraba, se solicitó informe/valoración de la misma a la Capitanía Marítima de Palamós. En todo caso se dio cuenta de la incoación de este Expediente a la aseguradora del asistido a efectos de su personación el 30 de noviembre de 2016, reiterándose el 16 del mes siguiente, folios 77 y 83.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 24 a 27 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, Registro Ordinario, expedida por la Jefatura del Distrito Marítimo de Roses en la que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral del reseñado Sr. B., como armador/propietario de la “**LUDIA**”, las características principales de la misma, con dos motores VOLVO PENTA–D4-300 EVC, y datos relativos a su inscripción en matrícula turística con disfrute del régimen de importación temporal desde mayo de 2008, sucesivamente prorrogado; a los folios 54 y 55, el informe de meteorología; a los folios 56 a 59 el Informe General de Emergencia del CCS Barcelona; y, a los folios 65 y 66 la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palamós, informe al que se adjuntaba reportaje fotográfico que corre unido a los folios 67 a 75. De todos estos extremos se hará referencia posteriormente.

Tercero

En lo referido a la información oficial antes señalada, el informe de la AEMET refleja que entre las 11:00 y las 12.05 horas (sic),- *realmente la asistencia que nos ocupa ocurre entre las 13:00 horas y las 14:30 horas, ambas locales, según el asistido a los folios 51 y 52, o las 11:43 horas y las 13:15 horas, ambas UTC, según el asistente al folio 7-*, en la posición en que se fijaba el suceso, 41°42'N-002°53'E (sic),- *cabe indicar que en el IGE del CCS Barcelona, folio 5, del que luego se tratará, y único documento en que se consigna localización pues no aparece en el parte de Asistencia, la posición señalada es 42°14,7'N-3°11,7'E, siendo esta localización la comunicada por el Juzgado Marítimo, folio 161, al recabar, posteriormente, gráficos al COVAM-IHM-*, el viento sopló del suroeste (270° a 300°) con fuerza media Beaufort 4 (11 a 16 nudos) con rachas de fuerza Beaufort 5 (17 a 21 nudos), siendo el estado de la mar de Marejada con altura significativa de olas de 0,5 y 0,7 metros.

Por otra parte, en cuanto a valoración de la “**LUDIA**” el informe del Técnico de la Administración Marítima Periférica, tras señalar sus características y fecha de fabricación en 2008, considerando en buen estado el casco y el interior en

general pero apreciando que sus dos motores intrafueraaborda debían ser cambiados por estar en muy mal estado como, asimismo, toda la instalación eléctrica y equipos de cámara de motores, reseñó “según cuadro de valoraciones que aparece publicado en el BOE núm. 305 de 21 de diciembre de 2015” un valor actual en el mercado de segunda mano asignable a la motora, si bien exclusivamente referido a su casco, cifrado en **VEINTIOCHO MIL CIENTO SIETE EUROS (28.107,00-€)**.

Por último, en el Informe General de Emergencia levantado por el CCS Barcelona, que se identificaba como “buque a la deriva/sin gobierno que afecta a la Seguridad Marítima” y señalaba como localización la de 42°14,7’N-3°11,7’E, reflejando como meteorología Viento del Sur de Fuerza 4-5 y Marejada, en lo referido al seguimiento se citaban los siguientes particulares: que, tras llamada telefónica a las 11.43 horas desde la embarcación “COOL WATER” se conoció que la motora “CHIEF” (sic),- *recordemos que su nombre es “LUDIA”*-, necesitaba asistencia en Cala Canyelles, Bahía de Rosas, movilizándose a la **“SALVAMAR CASTOR”** que, a los 15 minutos llegó a su costado e hizo firme el remolque, conociendo el Centro por informe del Patrón de la Unidad que tenía la popa un poco hundida y que, para valorar su posible remolque a Empuriabrava, entraría en Roses; que tal Patrón a las 12.40 horas informó que la motora tenía vía de agua y la dejaba en el varadero de Roses, indicando poco después que ya estaba en el varadero y procedía a achicar toda el agua que había entrado; que, hecho esto, la **“SALVAMAR CASTOR”** salió hacia su base donde atracó a las 13.15 horas.

Hay que señalar que en este IGE hay anotaciones de días posteriores relativos al nombre de la motora e identificación de su propietario.

Cuarto

Por lo que respecta a la información requerida al armador/propietario de la **“LUDIA”**, que se dirigió a una dirección de correo electrónico, folios 45 y 45 vuelto, de una entidad denominada “León Inmobiliaria”, por un tal Sr. W.,- *quien decía tener encargo a tal efecto del Sr. B. por encontrarse en su país, lo que acreditaría en un posterior correo de 22 de diciembre obrante a los folios 92 a 95*-, se cursó al Juzgado Marítimo un escrito de este último, sin fecha y en idioma alemán, folios 47 a 50, con una traducción al español, folios 51 y 52, mediante el que se daba respuesta a las cuestiones que le habían sido interesadas en su momento aunque sin acompañar la póliza de seguro de la embarcación. Sintetizando su contenido, en el mismo se reflejaba: 1º.- Que la motora de su propiedad fue puesta a su disposición el 18 de julio de 2016 tras abonar la factura de mantenimiento y pupilaje (sic) a la entidad NAUTIC LUIS; 2º.- Que al día siguiente salió a navegar con su esposa llegando a la Bahía de La Pelosa donde fondeó en una boya; 3º.- Que por cambiar, sobre las 13:00 horas, el tiempo con viento fuerte y grandes olas, arrancó los motores y navegaron hacia Empuriabrava pero, al observar unos 5 minutos más tarde que

un humo blanco (vapor) salía del compartimento de los motores, los paró para examinarlo pero, siendo preciso desmontar el sofá y la mesa, cesó en su intento al aumentar el oleaje y el viento y ver que la “LUDIA” se desplazaba hacia las rocas distantes entre 20-30 metros; 4º.- Que por esto, y siendo aproximadamente las 13.15 horas, arrancó nuevamente los motores y se alejó si bien al cabo de unos minutos, y sin que los tripulantes hubieran oído señal acústica alguna ni apareciera en el cuadro de mandos advertencia, volvió a aparecer el humo blanco que pasó a ser negro a los pocos minutos y que aumentó al tiempo que la embarcación volvía de nuevo hacia las rocas, por lo que detuvo definitivamente los motores con lo que la motora continuó su desplazamiento hacia las rocas que distaban ahora entre 10-15 metros; 5º.- Que en estas circunstancias apareció en las inmediaciones el “GIN TONIC”, un barco pequeño que se había acercado al observar el humo y al que le solicitaron ayuda, a lo que accedió su patrón y con tal objeto, tras preparar el Sr. B. un cabo largo de fortuna con dos pequeños que consiguió pasar a la otra embarcación la cual, a pesar de la debilidad de su motor, intentó la tracción durante unos 30-35 minutos en una situación de auténtico e inminente peligro por riesgo de colisión de ambas embarcaciones, consiguiendo en todo caso mantener a la motora alejada de las rocas; 6º.- Que durante esta actividad se presentó un yate grande, que no podía acercarse por el oleaje, desde el que indicaron haber solicitado ayuda a las 13:25 horas, presentándose sobre las 14:00 horas Salvamento Marítimo desde su base cuya dotación, rápida y profesionalmente, sujetó la motora y la remolcó al Puerto de Roses donde empezaron a bombear el agua existente en el compartimento de los motores pues había peligro de hundimiento al alcanzar el agua el nivel de los asientos de popa; 7º.- Que en este puerto, en el que estuvieron 10 minutos, fueron evacuados de la “LUDIA” por los tripulantes de la Unidad de Salvamento mientras ellos se ocupaban de todo, lo que observó personalmente, siendo posteriormente sacada del agua su embarcación por la grúa y, finalmente, sobre las 16:30 horas, transportada a su puerto base por personal de NAUTIC LUIS.

Ha de hacerse constar que la entidad citada contactó con el Juzgado Marítimo, según acredita Diligencia de Constancia obrante al folio 53, ofreciendo su teléfono y dirección mail a los fines de hacer llegar al Sr. B. los oficios que se le cursaran.

En todo caso, por el Juez Marítimo actuante, al no ser aportada la póliza de seguro de la embarcación asistida, por su escrito de 16 de diciembre del pasado año se reprodujo su solicitud al armador, cursando oficio a diversas direcciones de correo electrónico, solicitud que reiteraría el 10 de enero de este año, y se recabó también a la entidad aseguradora. Tal documentación, unida a los folios 103 a 119, la cursaría una correduría de seguros, figurando un valor asegurado de **TRESCIENTOS CUARENTA Y UN MIL SEISCIENTOS**

TREINTA Y NUEVE EUROS CON OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (341.639,84-€), dejándose constancia mediante Diligencia obrante al folio 120.

Quinto

En relación con el ofrecimiento de personación a la entidad LIBERTY SEGUROS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., mediante escrito de fecha 26 de abril de 2016 (sic),- *habrá que entender era de 12 de enero como figura en el correo electrónico con que se remitió y dado que tiene registro de entrada del siguiente día 13-*, folios 121 y 123, varios Letrados, integrantes de un determinado bufete, en nombre de tal mercantil, y acreditando debidamente la representación ostentada mediante la aportación de poder otorgado el 17 de abril de 2013, instaron la misma y, exponiendo trasladar la póliza de seguro reclamada,- *que no se acompañaba-*, dejaron por manifestado que su representada no asumiría responsabilidad al haberse debido el suceso a negligencia del asegurado y, además, por no disponer este de título habilitante para el gobierno de su embarcación de pabellón español a tenor del R.D. 875/2014, de 10 de octubre. La personación solicitada se admitió por Auto de 13 del pasado mes de enero obrante al folio 136, que se notificó a las partes.

Sexto

A su vez, y en lo referente a información solicitada a **SASEMAR**, a los folios 163 y 163 vuelto figura escrito de su Letrado, de fecha 10 del pasado mes de febrero, en el que, identificando a la “**LUDIA**” y señalando sus características, valoraba lo salvado en **CIENTO OCHENTA MIL EUROS (180.000,00-€)**, a tenor de información publicitaria que incorporaba-, y reclamaba una remuneración no inferior al 15% de tal valor a la que debería añadirse el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 1 hora y 20 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **NOVENTA Y DOS EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (92,28-€)**, calificando la misma como **salvamento**.

Hay que señalar que obra en el Expediente información complementaria requerida por el Juzgado Marítimo a **SASEMAR** conformada por datos sobre posición en la mar de las embarcaciones y reportaje fotográfico de la asistencia ya en el Puerto de Roses, folios 148 a 158. A su vez, y subsanando inicial error sufrido al unirse cartas náuticas no correspondientes al suceso del que tratamos, se incorporaron a las actuaciones, folios 338 a 341, datos referidos a las necesarias cartas náuticas de las posiciones de asistente y asistida.

Séptimo

Con fecha 13 de febrero pasado se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 193 a 198, en la que se hizo constar como

antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada; el informe de meteorología; la personación de la representación letrada de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la comunicación efectuada, y su respuesta, al armador y propietario de la embarcación asistida; la personación de la entidad aseguradora de la embarcación asistida; el Informe General de Emergencia levantado por CCS Barcelona; y la valoración dada por la Capitanía Marítima de Palamós. 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 los interesados a los que concedía plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencias que cumplimentó en la misma fecha.

Octavo

Por el Letrado Sr. O. L., uno de los suscriptores del escrito citado en el Antecedente de Hecho Quinto, en representación de la compañía LIBERTY SEGUROS,- acreditada en el poder ya presentado y reflejado en tal Antecedente-, y a la recepción de la Cuenta General de Gastos redactada, por correo electrónico de 27 de febrero pasado se presentó escrito de alegaciones, folios 211 a 214, acompañado como documento 1 por el condicionado general de la póliza, folios 215 a 239, y como documento 2 por informe pericial de daños de la “**LUDIA**” realizado en fecha 31 de octubre de 2016 por la entidad RE&A Girona Embarcacions, que corre unido a los folios 241 a 280. En el escrito en cuestión, tras exponerse que la póliza no cubría el siniestro por carecer el patrón de la embarcación asistida de titulación bastante para navegar en aguas españolas ya que su título solo le autorizaba a capitanear (sic) embarcaciones de recreo en vías marítimas, aguas interiores y aguas continentales de Ucrania, y fundamentándose en las conclusiones del peritaje citado en que se recogía,- *folio 35 del mismo o folio 275 del Expediente*-, que el **“asegurado había actuado con negligencia”**, se solicitaba se dictase resolución mediante la que, absolviendo a la entidad aseguradora de cualquier responsabilidad, se declarase que no debía pagar cantidad alguna o, subsidiariamente, se la condenase al pago de un importe que no superase los **SEIS MIL DIEZ EUROS CON DOCE CÉNTIMOS (6.010,12-€)** o, en todo caso, no superior a los **DIECISÉIS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA EUROS (16.250,00-€)**, cifras obtenidas conforme al articulado de la póliza y en las que, para señalar como valor de lo salvado la suma de **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)** se tenía en cuenta tanto el de mercado de la embarcación, cifrado en 180.000 euros al momento del siniestro, como el coste de las reparaciones a que debía someterse, cuantificado en 115.000 euros,- *folios 37 y 40 del informe pericial citado o folios 277 y 280 del Expediente*-.

Noveno

Respecto al armador de la embarcación asistida, este, a través del Despacho Profesional GOÑI & CO. Abogados, presentó por escrito de 3 de marzo pasado

sus alegaciones, que obran a los folios 282 a 290, instando como cuestión previa la nulidad de pleno derecho de las actuaciones en trámite por incompetencia del Juzgado Marítimo actuante a tenor de las previsiones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y por entender competente a la jurisdicción civil. A continuación, y tras detallar las circunstancias del salvamento y argumentando sobre la semejanza de la actividad llevada a cabo por la embarcación de **SASEMAR** con el remolque de fortuna del artículo 305 de la indicada Ley, reseñando a su vez las condiciones meteorológicas concurrentes y su alcance referido a las Escalas Beaufort y Douglas, folios 291 y 292, propugnaba la aplicación al servicio prestado del sistema tarifario de la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, de modo que el premio (sic) a abonar por la intervención de la “**SALVAMAR CASTOR**” ascendería exclusivamente a **CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS CON CINCO CÉNTIMOS (437,05-€)**. Por último, tras señalar que el valor asegurado era el convenido entre asegurado y asegurador y no debía tomarse en cuenta como valor real, y que al valor dado por **SASEMAR** a la asistida debía serle aminorado el correspondiente a gastos de reparación, para lo que acompañaba presupuesto, de fecha 29 de octubre de 2016, de la entidad NAUTIC LUIS por importe total de 120.210,57 euros, se acogía al valor pericial oficial de la Capitanía Marítima de Palamós cifrado en **VEINTIOCHO MIL CIENTO SIETE EUROS (28.107,00-€)**, sobre el que debería aplicarse un porcentaje no superior al 5% y no el reclamado del 15% por la parte asistente. Por último se solicitaba se requiriese a la aseguradora el informe pericial realizado para la determinación de los daños sufridos; sobre este particular y por Providencia de 15 de marzo pasado, folio 346, se acordó inadmitir lo solicitado por ya obrar tal informe al ser remitido junto con escrito de alegaciones de la aseguradora y estar el informe a disposición de las partes que lo solicitasen.

Décimo

Con independencia de las alegaciones meritadas en nuestro Antecedente de Hecho Octavo formuladas por el Letrado Sr. O. L., con fecha 4 de marzo de este año se presenta un nuevo escrito que suscribe ahora la Letrada Sra. L. A. en representación de la entidad LIBERTY SEGUROS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A, acreditada mediante poder otorgado el 19 de abril de 2006,- *la indicada Letrada, integrante de un bufete distinto, no figuraba en el reseñado en el Antecedente de Hecho Quinto*-. En tal escrito y al amparo de la ya calendada Ley de Navegación Marítima se argumentaba sobre la carencia de competencia del Juzgado Marítimo actuante para entender del asunto, y se venía a pedir se acordase el archivo del Expediente. Sin perjuicio de tal pedimento y sobre los hechos en presencia, con cita de jurisprudencia atinente al efecto, haciendo constar la meteorología existente y siendo obligado el descartar las manifestaciones del propietario de la asistida sobre la existencia de peligro al deberse al estado de nerviosismo y ansiedad en que se encontraba, se propugnaba la calificación de simple remolque. A su vez, y tras

impugnar la Cuenta General de Gastos por no ajustarse al sistema de tarifas de **SASEMAR**, argumentando contra el valor asegurado, que debía desestimarse como valor real, y ser admitido, por el contrario, el dado en peritaje oficial, y volviendo nuevamente a manifestar el rechazo de la aseguradora a asumir el siniestro por apreciar en el actuar del asegurado dolo o negligencia grave y, en todo caso, no tener la titulación requerida, negaba el derecho a premio alguno si bien, y caso de estimarse el servicio llevado a cabo como salvamento, sobre el citado peritaje oficial se aplicase un 2% de lo que resultarían **QUINIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON CATORCE CÉNTIMOS (562,14-€)** debiendo corresponder a **SASEMAR** el 50% y el porcentaje restante a la embarcación "GIN TONIC" por su intervención. Por último se solicitaba quedase la aseguradora exenta de pago alguno por no quedar cubierto en la póliza contratada el suceso acaecido en las circunstancias consignadas.

En relación con la argumentación expresada por la representación letrada de la entidad aseguradora, reflejada en el primer párrafo de este Antecedente de Hecho, y la ya presentada por el asistido, reseñada en el inmediato Antecedente de Hecho anterior, coincidentes ambas en sus manifestaciones de incompetencia de los Órganos de la Armada para, respectivamente, incoar y resolver, asuntos como el que ahora nos ocupa con atribución, por el contrario, de la materia a la jurisdicción civil, el Juez Marítimo dictaría un Auto, obrante al folio 342, en el que rechazaba lo argumentado y disponía someter la cuestión a este Tribunal Marítimo Central, y ello sin perjuicio de que los interesados pudieran plantear ante la jurisdicción reseñada el asunto en cualquier momento, notificando a las partes. Sobre este particular se expondrá nuestro criterio en la correspondiente fundamentación jurídica.

Décimo Primero

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito extemporáneo del pasado 8 de marzo, folios 320 a 328, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la "**SALVAMAR CASTOR**" a la motora "**LUDIA**", y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones,- de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, entre ellos, y de modo especial, las propias manifestaciones de su propietario y patrón, la meteorología reinante y la acertada decisión del Patrón de la Unidad asistente al detectar el asiento de la asistida y tomar la decisión de encaminarla a puerto cercano para inspeccionarla, con embarque en la misma de su motobomba y descubrimiento de su importante vía de agua en su sala de máquinas, calificaba el servicio prestado como "**salvamento**" y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 358.1 de la vigente Ley de Navegación Marítima y 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), artículo este último citado que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento, y propugnando como valor de los bienes salvados no el valor según peritaje oficial, del que disienta, sino el de

NOVENTA MIL EUROS (90.000,00-€) resultante de descontar al inicialmente presupuestado de **CIENTO OCHENTA MIL EUROS (180.000,00-€)** el valor de los motores afectados por el siniestro según lista de precios 2017 de la casa oficial VOLVO PENTA que acompañaba, folio 330, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 15% de dicho valor, cuantificado en **TRECE MIL QUINIENTOS EUROS (13.500-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos ocasionados y los perjuicios derivados a dicha Entidad, armadora de la Unidad de Salvamento asistente, que importaban la suma de **NOVENTA Y DOS EUROS CON VEINTIOCHO CENTIMOS (92,28-€)**, resultando un total reclamado de **TRECE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (13.592,28-€)**.

Décimo Segundo

El Juez Marítimo, por oficio de 9 de marzo de este año, solicitó de la parte promotora de las actuaciones manifestase su interés en la celebración de Reunión Conciliatoria y ante su respuesta, con ratificación expresa de lo ya alegado, de no ser necesaria su convocatoria, dispuso no llevarla a cabo mediante Providencia del 15 siguiente, que notificó a las partes, y acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central.

Debe decirse que contra tal proveído se alzó la parte asistida y sobre tal cuestión, en la vía administrativa procedente, se dictó el pasado 24 de abril nuestra Resolución núm. 660/00011/17 en la que se dispuso el Archivo del Recurso de Alzada interpuesto por D. A. B. por haber desaparecido su objeto por la ulterior decisión del Juez Marítimo de convocar a las partes a Reunión Conciliatoria.

HECHOS

Primero

El 19 de julio de 2016, sobre las 13:00 horas locales, y cuando el Sr. B., patrón y propietario de la embarcación de recreo a motor "LUDIA",- quien era acompañado por su esposa-, tras apercibirse del cambio del viento y la mar y proceder a su desamarre de la boya en que la había fondeado en la Bahía de La Pelosa, arrancó sus dos motores con la pretensión de arrumbar a Empuriabrava. Después de navegar unos 5 minutos a 10 nudos por la existencia de olas grandes, los tripulantes, al observar un humo blanco que salía del compartimento de los motores, los detuvieron con la intención de examinar dicho compartimento, no pudiéndolo hacer por problemas de acceso al lugar. En estos momentos, tanto el viento como la mar empeoraron lo que dio lugar a que la motora se desplazara con rapidez hacia las rocas distantes a unos 20-30 metros, creyendo los tripulantes que colisionarían con ellas. Ante esto el patrón volvió a arrancar los motores y, a unos 10 nudos, se distanció de las rocas pero, de nuevo, apareció el humo anterior que, casi de inmediato, fue

seguido por un humo negro que fue en aumento, por lo que se volvieron a detener los motores, lo que dio lugar a que la motora se desplazara a una distancia de 10-15 metros de las rocas. En esta situación acertó a pasar por las inmediaciones una pequeña embarcación, la “GIN TONIC”, alertada por el humo, y a cuyo patrón se le demandó auxilio, iniciando de inmediato una tracción de la “**LUDIA**” con medios de fortuna con los que, durante un tiempo de asistencia de unos 30/35 minutos y a pesar de su pequeño porte y potencia, consiguió cuando menos distanciarla de las rocas. Mientras esta actividad se llevaba a cabo otro barco de mayor calado,- *debió ser el “COOL WATER”, citado en el Informe General de Emergencia como dador de la noticia de necesidad de asistencia-*, que no podía acercarse por el oleaje reinante y la proximidad de las rocas, indicó al patrón de la “**LUDIA**” que solicitaba ayuda, ayuda que, efectivamente, llegó sobre las 14:00 locales horas al presentarse en la zona la “**SALVAMAR CASTOR**”, movilizada desde el Puerto de Roses por CCS Barcelona. Llegada la Unidad de Salvamento al costado de la motora y con ocasión de pasarle el remolque a las 11:58 horas UTC, se detectó por su Patrón que aquella tenía un asiento extraño al tener hundida en popa la línea de flotación y sacar en proa tal línea de modo inusual. Tras preguntarse a los tripulantes de la “**LUDIA**” por su puerto base y conocer era este Empuribrava, el Patrón de la “**SALVAMAR CASTOR**”, teniendo en cuenta la mala mar y el detalle mencionado del asiento de la asistida, determinó entrar al Puerto Deportivo de Roses para inspeccionarla, informando al Centro de la posible existencia de vía de agua en la embarcación. A tal fin, puesta a su costado la motora se atracó en dicho puerto para realizar la inspección, pasando a la “**LUDIA**” la motobomba, e inspección que confirmó la vía de agua pero, por no poderse acceder a la sala de máquinas donde tal vía y el agua acumulada se encontraban, el Patrón de la “**SALVAMAR CASTOR**” determinó sacarla al varadero, transportándola con tal objeto y quedando izada a las 12:40 UTC horas con la supervisión del Patrón de la Unidad. En estos momentos el patrón de la motora, quien junto con su esposa había previamente desembarcado por razones de seguridad, se encontraba presente y, al recordar el modo de apertura de la sala de máquinas, se consiguió acceder y comprobar que estaba totalmente anegada de agua, iniciándose su achique. Practicada la prestación, la “**SALVAMAR CASTOR**”, tras retirar su motobomba, regresó a su base donde atracó a las 13:15 horas UTC.

El servicio prestado por la “**SALVAMAR CASTOR**” tuvo una duración de 1 hora y 20 minutos, siendo la distancia navegada de 1,6 millas, y sobre las condiciones de viento y mar, y dadas las reservas expuestas en el párrafo primero del Antecedente de Hecho Tercero respecto a los datos consignadas en el informe de la Delegación Territorial en Illes Balears de la Agencia Estatal de Meteorología obrante en las actuaciones, se estará a la reflejada en el Informe General de Emergencia incorporado al Expediente.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen de la pormenorizada exposición que sobre el suceso realizó el armador/propietario de la “**LUDIA**” cuando respondió al requerimiento del Juzgado Marítimo actuante, del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la “**SALVAMAR CASTOR**”, de particulares del Informe General de Emergencia abierto en su día por el CCS Barcelona con ocasión del incidente sobre las circunstancias concurrentes en este suceso y del informe de la localización de la embarcación asistida y de la meteorología concurrente que obran en tal IGE.

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 que encabeza el Capítulo Primero, Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la Disposición Derogatoria Única, letra f), y párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Con ello, y avalando el Auto de Juez Marítimo de 15 de marzo pasado reflejado en el último párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Décimo, la cuestión de competencia quedaría zanjada habida cuenta, además, que las partes proponentes, el asistido y la representación letrada, concretamente la segunda de las personadas, de la aseguradora, notificadas de lo acordado, no se alzaron contra lo dispuesto, pero a fin de dejar por manifestado la posición de este Tribunal Marítimo Central al respecto, debemos decir lo siguiente:

1º.- La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que creó el Tribunal Marítimo Central y, asimismo, unos Juzgados Marítimos Permanentes con dependencia del mismo, tuvo por objeto, entre otras finalidades, no sólo la de unificar normas dispersas e incorporar el texto del Convenio de Bruselas de 1910, al que España se había adherido en 1923, sino también la de crear un procedimiento rápido, gratuito y **obligatorio**. A tenor de la meritada Ley y del Decreto 984/1967, de 20 de abril,- Reglamento dictado para su aplicación-, los denominados Expedientes de Asistencia Marítima se han configurado, sin oposición alguna, como procedimientos de carácter administrativo, correspondiendo a los Juzgados Marítimos su instrucción y al Tribunal Marítimo Central la competencia para su resolución.

La obligatoriedad de acudir a esta denominada Jurisdicción Marítima quedaba, y queda, suficiente y palmariamente manifestada en los artículos 35 y 37 del Capítulo II, Título II de la Ley,- de plena vigencia en el momento que nos ocupa-, que, literalmente copiados, establecen:

Artículo treinta y cinco: “Los Capitanes o Patrones de los buques que hayan intervenido en auxilios, salvamentos o remolques están obligados a dar el oportuno parte a la Autoridad local de Marina en el término de veinticuatro horas de su llegada a puerto.

Cuando la Autoridad local de Marina tenga noticias de la existencia de un auxilio o salvamento, lo pondrá inmediatamente, por el procedimiento más rápido, en conocimiento del Juzgado Marítimo Permanente a través de la Autoridad jurisdiccional.”.

De modo necesario ha de hacerse la salvedad de que el término “Autoridad Local de Marina”, desde la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,- su Título III, Capítulo III, Sección 2ª-, con la posterior promulgación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto-Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre,- su Libro Segundo, Título II, Capítulo II-, actualmente puede alcanzar tanto a la Administración Marítima Periférica como a las Comandancias Navales existentes en la estructura orgánica de la Armada Española.

Artículo treinta y siete: “El Juzgado Marítimo Permanente de Auxilios y Salvamentos del Departamento o Base Naval tramitará el expediente dirigiendo las actuaciones a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de la remuneración, conservación de las cosas y garantía de los derechos de las partes.”.

El carácter imperativo del articulado transcrito viene confirmado a su vez por los artículos 11.3, 20, 22 y 24 del ya reseñado Reglamento de aplicación de la Ley 60/1962 como, asimismo, en el detallado Anexo incorporado al mismo.

2º.- Ciertamente es que desde fecha tan lejana como la citada ha habido novedades legislativas sobre esta cuestión específica del Derecho Marítimo,- y ello sin perjuicio de destacar la Ratificación por España, por Instrumento de 14 de enero de 2005, del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de tal año, que entró en vigor el 27 de enero de 2006-, tales como la promulgación de la mencionada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que si bien rebajó a rango reglamentario el Título Segundo de la Ley 60/1962, intitulado “De la Jurisdicción y del Procedimiento”- pero Ley ésta que no derogó-, en su Disposición Transitoria Décima mantuvo en los meritados Órganos de la Armada,- **Tribunal Marítimo Central y Juzgados Marítimos Permanentes**-, la competencia plena que ostentaban hasta que se cumpliera la previsión de su artículo 86.6 de atribución de competencias en materia de salvamento a favor del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y situación que volvió

a darse en el, también citado, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto-Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en la que, volviendo a reflejarse en su Disposición Final Tercera el carácter reglamentario del Título II de la Ley 60/1962, en una Disposición Transitoria Segunda mantuvo la vigencia de la citada Disposición Transitoria Décima del texto de 1992 aunque derogaba esta Ley de Puertos. No obstante y anticipándonos a lo que a continuación se dirá, hay que señalar que la letra i) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, sí ha derogado la casi vitalicia Transitoria Segunda reseñada de la LPEMM.

3º.- La última novedad la ha venido a aportar la citada y vigente Ley 14/14 de Navegación Marítima en la que, aun derogando expresamente nuestra Ley Reguladora de 1962 en la letra f) de su Derogatoria Única,- si bien volviendo a atribuir a su Título II carácter reglamentario-, previene en el segundo párrafo de su Disposición Transitoria Primera su aplicación,- habrá que entender, por mor de la Derogatoria señalada, exclusivamente de su Título II-, en cuanto reseña 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 lo dispuesto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas”.**

4º.- Es cierto, como invocan los promotores de la solicitud formulada ante el Juzgado Marítimo que la Disposición de la Ley 14/2014, de 24 de julio, tiene la redacción que reseñan en sus respectivos escritos pero no puede olvidarse que el sistema dual de procedimientos judiciales o arbitrales a seguir en la materia patrimonial de salvamento marítimo, que no de servicio público, conforme a lo previsto en el artículo 2 del Convenio de Londres 1989, al que se remite el artículo 357 de esta nueva Ley al tratar del salvamento, es un futurible que queda absolutamente condicionado a la definitiva configuración que el Poder Ejecutivo realice de un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, como refleja el apartado VIII del Preámbulo de la Ley de Navegación Marítima.

5º.- Para finalizar, no está de más señalar el carácter irrenunciable de la competencia y su ejercicio por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia, conforme al artículo 8.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Sector Público.

Segundo

En el caso que nos ocupa la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la **“SALVAMAR CASTOR”** articula su postulación para calificar el servicio prestado como **salvamento** en los extremos consignados en

su escrito de alegaciones reseñado en el Antecedente de Hecho Décimo Primero, mientras que la parte asistida, según lo reflejado en el Antecedente de Hecho Noveno, mantiene la postura,- al menos por la cita del artículo 305 de la LNM aunque se remite al sistema de tarifas de **SASEMAR** e incluso usa el término “premio”-, de constituir la asistencia prestada **un remolque de fortuna** abonable este mediante tales tarifas aprobadas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto; a su vez, la aseguradora, en su segundo escrito de alegaciones reseñado en el Antecedente de Hecho Décimo,- *debe significarse que en su primer escrito, tratado en el Antecedente de Hecho Octavo, su representación letrada aunque alegando la negligencia del asegurado y carencia de título náutico suficiente, por lo que interesaba se “absolviese” a la compañía de seguros de cualquier responsabilidad, subsidiariamente admitía que se le “condenase” a determinada cuantía-*, y bajo distinta representación letrada, venía a rechazar, ahora de plano, la asunción de responsabilidad alguna de la mercantil representada por los motivos ya citados de la titulación y la negligencia aunque llega a añadir el de “dolo”, y considera la asistencia prestada como **simple remolque**.

Tercero

Enfrentadas así las partes, la primera cuestión a examinar vendrá a ser la de ponderar, atendiendo a los hechos declarados probados, si en el suceso han concurrido las circunstancias calificadoras de salvamento según las tiene acuñadas la jurisprudencia patria y, como tales, tanto el peligro corrido por la motora asistida como la realización de servicios extraordinarios por la Unidad de Salvamento asistente,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de tales factores por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario e imprescindible para la existencia de salvamento-. Sobre tal particular, ha de señalarse que reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias, entre otras, de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo ha exigido y demandado cuando ha expresado que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una 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 (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988). Puede y debe citarse también, por ser suficientemente clarificadora para la distinción entre salvamento y remolque, la más reciente Sentencia de la Sección Cuarta de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2011.

Dicho lo anterior y teniendo en cuenta el total de la prueba practicada, lo cierto es que en la motora “**LUDIA**”, por las causas que fueran,- *presumiblemente por las reseñadas en el competente informe de los Sres. M. S. y R. S., de la entidad RE&A Girona Embarcacions, hecho por encargo de la aseguradora y causas que se citan como conclusiones en los documentos obrantes a los folios 272 y 273-*, empezó a embarcarse agua que acabaría anegando su sala de máquinas, y tal situación no apreciada por su patrón y propietario, que activaba y detenía los motores según saliese humo blanco y, posteriormente, negro, puso a la misma en evidente riesgo al desplazarse una y otra vez hacia rocas, necesitando de un inicial y desinteresado esfuerzo de un benemérito patrón, el de la embarcación “GIN TONIC”, que prestó inmediato auxilio dentro de los escasos medios posibles dada la escasa potencia de su motor. Que la meteorología era adversa y que el peligro era real, grave e inminente, nos lo indican la propia e inicial versión del patrón de la asistida como la imposibilidad de acercamiento de la embarcación de muy superior porte “COOL WATER” que, impedida de dar auxilio, llamó a Salvamento Marítimo. La presencia en zona de la “**SALVAMAR CASTOR**”, dispuesta a tomar el remolque, y la decidida intervención de su Patrón que, sin duda por su experiencia náutica, sospechó la presencia de vía de agua que el patrón de la asistida desconocía o, cuando menos, le había sido imposible detectar, y vía de agua que sería plenamente confirmada más tarde en Roses donde con la motobomba de la Unidad se desalojó el agua, fue determinante para el resultado útil obtenido.

Así pues, la situación de la motora, las vicisitudes por la que la misma fue pasando, según se ha detallado en el párrafo anterior, en una racional previsión de los acontecimientos nos permiten llegar a la conclusión de que la “**LUDIA**”, sin perjuicio de los graves daños sufridos, pudo incluso perderse pues estuvo en riesgo real y de cierta notoriedad en cuanto a su gravedad, del que pudo salir por la presencia y la asistencia de la “**SALVAMAR CASTOR**”, sus medios y la iniciativa de su Patrón.

Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento pudiera haber merecido una calificación de “**auxilio marítimo**”,- que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la Ley calendada y que nuestra jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concudiesen todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no concurrir en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente, pero, derogado el Título Primero de la meritada Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de nuestra vigente Ley 14/2014, de 24 de

julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y en base a esta normatividad calificar la asistencia que nos ocupa como **salvamento**, término omnicomprendido recogido en el artículo 358.1 de la LNM, trasunto del artículo 1.a) del citado Convenio de Londres 1989, y tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados, hay que convenir, y así se conviene con el criterio y calificación de la representación letrada de la parte asistente, desechándose la alternativa de configurar la actividad desplegada por **SASEMAR**, propugnada por la parte asistida, como simple desempeño de un servicio demandado y susceptible de reintegro mediante el abono de una tarifa,- a la que incorrectamente se llega a llamar premio-, o, en su caso, de un remolque de fortuna que hubiera precisado expresa solicitud del sujeto a la tribulación y que sería retribuido con un precio mediante los términos del artículo 305 de la LNM.

Cuarto

Expuesta nuestra calificación sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación del premio. Sobre este particular resulta necesario señalar en primer lugar que, aunque extemporáneo, se asume a título informativo el escrito de alegaciones de **SASEMAR** en cuanto a los criterios que Londres/89 previene en su artículo 13.1 para determinar el premio a que se haya hecho merecedor el salvador, tras haber fijado previamente en su artículo 12 las condiciones para que haya derecho al mismo con la exigencia incuestionable de resultado útil, pero, dicho lo anterior y por la indicada extemporaneidad, apreciada por la Diligencia obrante al folio 331, no se tendrán en cuenta el total de sus alegatos referidos a la impugnación del valor según peritaje oficial y remuneración total solicitada entre premio y gastos ocasionados a la entidad representada con la incorporación de tabla de precios de la casa oficial VOLVO PENTA. A su vez y en cuanto al asistido, a los fines que ahora nos interesan de concretar el valor de lo salvado, habrá de tenerse en cuenta lo alegado, y consignado en el último párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Noveno, de que se tenga en cuenta el desvalor de la motora por la necesidad de reparaciones a que debía ser sometida, y ello sin perjuicio de inadmitir de antemano cualquier referencia a servicios compensables mediante tarifas.

Respecto a la argumentación de la aseguradora, y dado que rechaza de plano la asunción de cobertura a tenor de las previsiones de las condiciones obrantes en la póliza contratada, se omite cualquier pronunciamiento al respecto, sin perjuicio de las pretensiones y, en su caso, acciones legales que el tomador del seguro pueda entablar.

Quinto

En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, y aunque este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de atender a la

presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto, y considerando que el documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente, la Marítima Periférica en este caso, es peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, hay que señalar que tal peritaje, en el que se hace constar una mera referencia a “según cuadro de valoraciones que aparece publicado en el BOE núm. 305 de 21 de diciembre de 2015”,- *sin duda pretendiendo reflejar el uso de la Orden HAP/2763/2015, de 17 de diciembre, que aprobó los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre determinados medios de transporte*-, lo cierto es que una motora como la asistida, de la marca WINDY modelo 37´GRAND MISTRAL, no figura en los listados que en dicha Disposición General se incorporan y, a su vez, ni se detallan de modo fehaciente las operaciones llevadas a cabo para justificar la asignación de un valor de mercado cifrado, para su casco, en **VEINTIOCHO MIL CIENTO SIETE EUROS (28.107,00-€)**, ni se refleja el desvalor resultante por los daños sufridos por la “**LUDIA**”, daños que, siguiendo a la mejor doctrina y jurisprudencia, Profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa, han de tenerse en cuenta para determinar el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia mediante la deducción, en su caso, de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida.

Así las cosas, y rechazando también el valor consignado en el seguro que, aunque asumido por este Tribunal Marítimo Central en alguna de sus determinaciones anteriores, por ser un valor convenido ha merecido crítica de la doctrina,- los ya citados Profesores-, por, dicen, ser “criterio que resulta totalmente inadmisibles tanto jurídica como prácticamente” y “ser valor mucho menos fiable”, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el informe pericial de los Sres. M. S. y R. S., de la entidad RE&A Girona Embarcacions,- que, como va dicho, les fue encargado por la entidad LIBERTY SEGUROS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., aseguradora de la embarcación de recreo a motor “**LUDIA**”-, y cuantificada en **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)**, cantidad que resulta de aminorar a **CIENTO OCHENTA MIL EUROS (180.000,00-€)**, precio de mercado de la asistida, la suma referida a averías y daños por importe de **CIENTO QUINCE MIL EUROS (115.000,00-€)**, IVA incluido, y cifra casi coincidente con el presupuesto de reparaciones emitido por la entidad NAUTIC LUIS y aportado por la parte asistida.

Sexto

Dicho lo anterior, en este Expediente instruido bajo el marco de normativa varia, tanto con rango legal como con rango reglamentario, esta última de aplicación transitoria, cuya Resolución nos compete como Tribunal Marítimo Central conforme a la previsión del párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera, y siendo así que el artículo 358.1) de la LNM dispone que “Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables,...”, y que el artículo 362.1) del mismo Texto Legal establece que “Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados”, y toda vez que no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

Séptimo

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la “**SALVAMAR CASTOR**” a favor de la embarcación de recreo a motor “**LUDIA**”, considerando como valor contribuyente el de **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)** y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), así, por una parte, y de modo expreso y por su especial incidencia, a la meteorología concurrente reflejada en el IGE del CCS Barcelona, y, de otra, a que la embarcación asistida, sin gobierno y con vía de agua que la ponía en una previsible situación de peligro lo que hacía presumir que sin la intervención de la Unidad de Salvamento pudiera haberse perdido, y ello, claro está, sin notorio y extraordinario esfuerzo de los salvadores, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cifra de **SEIS MIL QUINIENTOS EUROS (6.500,00-€)**, 10% de tal valor-, cantidad a la que deberá adicionarse la de **NOVENTA Y DOS EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (92,28-€)**, por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte de la “**SALVAMAR CASTOR**”, acreditados en las actuaciones.

Octavo

Al tratarse la “**SALVAMAR CASTOR**” de un buque adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armado y equipado especialmente para prestar socorro,

no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

Noveno

Dado que la representación letrada de la aseguradora, como se ha reflejado en el Antecedente de Hecho Décimo,- *y ello sin perjuicio de otras reflexiones sobre el sometimiento de nuestro parecer al exclusivo valor dado en peritaje oficial y la atribución de un premio correspondiente al 2% del tal valor asignado a la motora “LUDIA”, que ya se han tratado anteriormente-*, plantea que tal premio tenga un reparto al 50% entre **SASEMAR** y el patrón de la embarcación de recreo “GIN TONIC”, cuyo comportamiento y actuación ya hemos tildado de benemérita, no estaría de más recordar que por el Juez Marítimo, sin solución de continuidad con la apertura de estas actuaciones, se dispuso e interesó la oportuna exposición de edicto en Tablón de Anuncios,- *oficio, de fecha 25 de agosto de 2016, dirigido a la Jefatura del Distrito Marítimo de Roses, obrante la folio 20-*, y publicación del mismo en el B.O.E,- *oficio de la misma fecha cursado a su Director-Administrador, unido al folio 35, y edicto aparecido en su núm. 221 de 13.09.2016-*, y ello en cumplimiento de la previsión, respectivamente, de los artículos 38 de la LAS de 1962 y 22 de su Reglamento de aplicación aprobado por Decreto 984/1967, de 20 de abril, a fin de que los posibles interesados en esta Asistencia Marítima pudieran personarse en el Expediente en trámite en el plazo de 30 días.

En este mismo orden de cosas, y complementando lo señalado, habrá que acudir a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas,- texto de aplicación en la actualidad a este expediente administrativo en base a lo dispuesto en el artículo 1º del Reglamento antes citado-, que en su artículo 4.1, al conceptual al interesado, establece: *“Se consideran interesados en el procedimiento administrativo: a) Quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos. b) Los que, sin haber iniciado el procedimiento, tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte. c) Aquellos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva”*.

A su vez, el artículo 8 de la misma Ley, al regular la figura de nuevos interesados en el procedimiento, establece: *“Si durante la instrucción de un procedimiento que no haya tenido publicidad, se advierte la existencia de personas que sean titulares de derechos o intereses legítimos y directos cuya identificación resulte del expediente y que puedan resultar afectados por la resolución que se dicte, se comunicará a dichas personas la tramitación del procedimiento”*.

En este Expediente lo cierto es que el patrón del “GIN TONIC”, cuya labor hemos hecho objeto de alabanza, no se personó en las actuaciones ni estas han estado carentes de publicidad, y, por tanto, y aunque sea loable el interés que esta parte muestra en recompensar tan abnegada labor, su no personación nos obliga a no formular determinación o pronunciamiento al respecto.

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 salvamento en la mar el servicio prestado por la “**SALVAMAR CASTOR**” a la embarcación de recreo a motor, de bandera española, denominada “**LUDIA**”, y fija como remuneración total por el servicio prestado la cantidad total de **SEIS MIL QUINIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (6.592,28-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. A. B.**, armador/propietario de la embarcación asistida “**LUDIA**”,- y ello sin perjuicio de una posible asunción de deuda que correspondiera a su aseguradora por mor de la póliza de seguro contratada sobre dicha embarcación-, a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, 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 60/1962, y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.