

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/000019/17

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 cuatro días del mes de octubre 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 **64/2013**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 6 de Ferrol, y relativo a la asistencia prestada al Pesquero, subtipo Arrastre, de bandera española, nombrado "**NUEVO MUGARDOS**", con matrícula 3ª CO-2-3-04, de la Provincia Marítima de La Coruña, de 30,52 (L) metros de eslora, 8,70 metros de manga, y T.R.B. 228,60, propiedad y armado por la mercantil **PESQUERA ARCADE,S.L.**, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR MIRFAK**", hecho ocurrido el día 25 de noviembre de 2013 en las proximidades de Punta Herminia a la altura de la Torre de Hércules, al haber encallado en posición Latitud 43º 23,372´N-Longitud 8º 23,928´W.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente Expediente por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado, mediante Providencia de 3 de diciembre de 2013, a la recepción de escrito, de fecha 2 anterior, de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) que, trasladando el Parte de Asistencia, folios 21 a 25, formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR MIRFAK**", basada en el Puerto de La Coruña, relativo al servicio prestado el día 25 del mes anterior al Pesquero "**NUEVO MUGARDOS**", instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de

venta del buque asistido, y que se requiriera a su armador o a su representante legal en puerto,- a fin de acreditar su valor-, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas así como cantidad de combustible y lubricante a bordo en el momento de la asistencia y el valor de las capturas cobradas al volver de faenar en Gran Sol. En el meritado Parte se reflejaba haber sido movilizada la “**SALVAMAR MIRFAK**” a las 20:30 horas,- *todas son UTC*-, por CCS La Coruña para prestar asistencia al “**NUEVO MUGARDOS**”, pesquero arrastrero varado en la costa,- *su situación en 43° 23,372’N-8° 23,928’W se facilitaría posteriormente*-. La Unidad de Salvamento con su Patrón y dos tripulantes,- *no seis como señala el Parte*-, una vez llegada a zona a las 20:52 horas UTC y concurriendo un viento NW fuerza 4 y una mar de fondo del NW de 2 metros, encontró al pesquero encallado en la costa y, tras comprobar que tenía la entrada de agua controlada y pasarle una estacha que se hizo firme en su popa, tiró del mismo hasta desencallarlo. Tras esto, y una vez situado el “**NUEVO MUGARDOS**” en la canal Oeste de entrada a La Coruña, se cambió el punto de tiro a su proa ya que el pesquero había informado que no tenía gobierno y en tal modo, con la ayuda del Remolcador “DAVID” y la escolta del Remolcador de **SASEMAR** “SAR GAVIA”, también movilizado por el Centro, se remolcó al pesquero hasta el muelle de La Palloza. Una vez allí se supo que el Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” tenía dos vías de agua a popa y una a proa si bien controladas al ser en tanques estancos. La “**SALVAMAR MIRFAK**” quedaría atracada en La Palloza a las 23:00 horas UTC,- *en su base a las 0:48 horas UTC*-.

El servicio prestado, que se calificaba como salvamento, tuvo una duración de 2 horas y 20 minutos, siendo la distancia navegada de 8 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, reflejándose asimismo la compañía aseguradora y la póliza suscrita.

Segundo

En la Providencia reseñada el Juez Marítimo, admitiendo la personación solicitada, dispuso, asimismo, la medida de garantía de “**prohibición de venta y gravamen sobre el Pesquero “NUEVO MUGARDOS”**”, con la pertinente comunicación de anotación a realizar por la Capitanía Marítima de Corme (sic),- *lo haría la de La Coruña a la que también se solicitó*-, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos,- *al folio 64 se une copia de su publicación en el B.O.E. nº 300, de 16.12.2013*-, la valoración del pesquero asistido por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de La Coruña, el recabar el informe de meteorología y la práctica de las demás diligencias de integración que en derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 62 y 63 el informe de la AEMET; a los folios 65 a 69 Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, Registro Ordinario, con la

anotación de la medida cautelar señalada, correspondiente al pesquero asistido; a los folios 72 y 72 el informe de la AEMET; y, por último, al folio 78 el informe de valoración del mismo llevado a cabo por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña. De estos extremos se hará referencia posteriormente.

Tercero

En lo referido a la información oficial antes señalada, el asiento registral del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” reflejaba, junto a los datos de su construcción en 2005, sus características principales y su titularidad, su valoración certificada en abril de 2006 de casco por importe de 1.818.089,00 euros y de maquinaria principal, auxiliar y resto de equipos por importe de 681.911,00 euros.

A su vez, el informe de la AEMET reseñaba que el día 25 de noviembre de 2013 y durante los hechos de autos, el estado de la mar fue de marejada con mar de fondo del NW de 1 a 2 metros, y el viento fue del NE 3 tendiendo al final del día a E 4.

Respecto a valoración de tal buque, el informe elaborado por el Técnico de la Administración Marítima, tras dar sus características y señalar que tenía importantes daños en la estructura, timón y tobera,- *sin perjuicio de los que pudieran surgir cuando se acometiera su reparación*-, lo cifraba, previa deducción de unos **DOSCIENTOS MIL EUROS (200.000,00-€)** por coste de reparación y puesta al día, en un valor estimado actual de **NOVECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (990.000,00-€)**, sin valorarse derechos de pesca que el pesquero pudiera tener.

Cuarto

Ha de hacerse constar que el Juez Marítimo actuante, conforme con su inicial proveído,- reflejado en nuestro Antecedente de Hecho Segundo-, había encomendado a la Capitanía Marítima de La Coruña la notificación al Patrón del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” tanto de la incoación de Expediente como de la cautelar acordada y, a su vez, para requerirle la aportación de la documentación necesaria y ser oído en declaración sobre determinados extremos, diligencias cumplimentadas por su titular y trasladadas al Juzgado Marítimo por oficio de 13 de diciembre de 2013 que obra al folio 70. En tal sentido, le fueron cursadas los siguientes documentos: Certificado de Propiedad, folio 71 y vuelto; Lista de Tripulantes, folio 72; Póliza de Seguro, folio 73, en que constaba como valor asegurado un total de **2.000.000,00 euros**; particulares en copia del Diario de Navegación del día de autos, folio 74 y vuelto; declaración del Jefe de Máquinas del “**NUEVO MUGARDOS**”, folio 75, con cifras sobre gas-oil, **8.800 litros**, y sobre aceite lubricante, **180 litros**; valoración de las capturas de pescado y marisco del pesquero en cuestión subastadas en la “Lonja de La Coruña, S.A.” el 26 de noviembre de 2013, certificada por el apoderado de la entidad “COPESA”, que alcanzaron la cifra

de **SETENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTISIETE EUROS (70.427,00-€)**, folio 76; y declaración del Patrón del Pesquero **“NUEVO MUGARDOS”**, folio 77, que calificaba la asistencia como remolque. Respecto a este último documento y dado que el declarante mencionó haber efectuado en su momento Carta de Protesta ante la Capitanía Marítima de La Coruña, el Juez Marítimo interesó la aportación de copia, que corre unida al folio 82, y que recoge el texto de las vicisitudes correspondientes al día del suceso a tenor de lo reflejado en el Diario de Navegación del pesquero.

Quinto

Con fecha 22 de enero de 2014 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 86 a 89, en la que se hicieron constar extremos pertinentes de entre las diligencias incorporadas al Expediente en tramitación; como tales: particulares del Parte de Asistencia del Patrón de la **“SALVAMAR MIRFAK”** y de la declaración del Patrón del **“NUEVO MUGARDOS”**; la medida cautelar adoptada sobre el buque asistido; el informe de meteorología; la valoración por Perito Oficial; la personación de **SASEMAR** y la condición de interesado del Patrón del pesquero; y, por último, la calificación de la asistencia por parte de **SASEMAR** como salvamento y por parte del Patrón del pesquero como remolque y, asimismo, la no solicitud de gastos, daños y perjuicios hasta ese momento, disponiéndose el traslado de la misma a las partes personadas e interesados con concesión de plazo para formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó el mismo día, volviendo a servirse en lo referido al Patrón del **“NUEVO MUGARDOS”** de la Capitanía Marítima de La Coruña, que lo cumplimentó el 30 del mismo mes, folios 94 y 95.

Sexto

En el trámite de audiencia conferido, la representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del 5 de febrero de 2014, folios 96 a 103, presentó sus alegaciones. En las mismas, dando su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la **“SALVAMAR MIRFAK”** al Pesquero **“NUEVO MUGARDOS”** y aportando documentación,- de la que luego se tratará,- tomando en consideración los extremos ya obrantes en las actuaciones y los datos unidos ahora a su escrito, de todos los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como que el pesquero se encontraba en viaje de retorno con las capturas cobradas en Gran Sol, el haber encallado y solicitado remolque al Centro, la imposibilidad de dos pesqueros, desviados para asistirle, de acercarse al mismo, la meteorología reinante, y la activación de otros medios tanto de **SASEMAR** como de Organismos ajenos para facilitar la asistencia, calificaba el servicio prestado como **salvamento** por el grave riesgo corrido tanto por el asistido como por la Unidad armada por la Entidad que hubo de adentrarse hacia el lugar de encallamiento para, con mucho esfuerzo de sus motores, sacar de su varada al pesquero que había sufrido daños evidentes, y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 2 y

9 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre,- *la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, no estaba vigente-*, y artículos 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-, destacando la preservación del medio ambiente y propugnando como valor de los bienes salvados tanto el valor dado por el peritaje oficial obrante, cifrado en **NOVECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (990.000,00-€)**, como una estimación propia del valor de su pesca cifrada en **CIENTO SESENTA Y DOS MIL EUROS (162.000,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio cuantificado en **CIENTO SETENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS EUROS (172.800,00-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma, acreditada por certificado que acompañaba al meritado escrito, de **DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS CON SIETE CÉNTIMOS (286,07-€)**, resultando un total reclamado de **CIENTO SETENTA Y TRES MIL OCHENTA Y SEIS EUROS CON SIETE CÉNTIMOS (173.086,07-€)**.

La documentación aportada en este trámite por **SASEMAR** consistía en copia del Informe General de Emergencia levantado por CCS La Coruña, folios 104 a 107, noticia del suceso aparecida en prensa, folios 108 a 110, y el meritado certificado de gastos en que se reflejaba como duración del servicio prestado por la **“SALVAMAR MIRFAK”** la de 4 horas y 8 minutos,- *su Patrón había reflejado 2 horas y 20 minutos-*.

Séptimo

Con fecha 6 de febrero de 2014 compareció en el Juzgado Marítimo el Letrado Sr. P. G., como consta en Diligencia obrante al folio 112. En dicho acto el compareciente presentó escrito mediante el que, en la representación que acreditaba de la entidad armadora del Pesquero **“NUEVO MUGARDOS”**, **PESQUERA ARCADE, S.L.**, folios 113 y siguientes, instaba ser tenido por personado e interesaba tener constancia de lo actuado hasta la fecha con retroacción de las acciones llevadas a cabo.

El Juez Marítimo ante lo solicitado dictó Providencia en la misma fecha, folios 119 a 121, en la que, de una parte y tras dejar constancia del escrito de alegaciones de la representación letrada de **SASEMAR** y de su contenido, que admitía e incorporaba junto con la documental aportada, por otra acordaba no retrotraer las actuaciones como solicitaba el Letrado representante de los intereses del **“NUEVO MUGARDOS”** en virtud de la previsión de los artículos 33 y 35 del Reglamento de aplicación de la LAS si bien admitía su personación y disponía trasladarle copia de las actuaciones a excepción de las alegaciones a la Cuenta General de Gastos de la Entidad promotora del Expediente; a su vez y dado que el plazo para alegaciones ofrecido al Patrón del pesquero no

había transcurrido, expresaba la posibilidad de ser presentadas por el Sr. P. G. De lo así acordado practicó la pertinente notificación.

Octavo

Conforme a lo señalado en la Providencia meritada, la representación letrada de la entidad **PESQUERA ARCADE, S.L.** dirigió al Juzgado Marítimo escrito el 13 de febrero de 2014 con formulación de sus alegaciones, que corre unido a los folios 126 a 132, incorporando a su vez un total de cinco (5) anexos, folios 133 a 143,- de los que luego se tratará-.

En su escrito la indicada representación, dando su relato sobre lo acaecido, negaba todo atisbo de asistencia o salvamento conforme a lo declarado por el Patrón del pesquero. En tal sentido expresaba: que el **“NUEVO MUGARDOS”** no estuvo en peligro y simplemente había embarrancado en zona poco rocosa y bastaría con que la marea subiera para hacerlo reflotar; que no hubo peligro de contaminación dado que las vías de agua sufridas estaban controladas y se encontraban en tanques estancos, habiendo contratado la mercantil los servicios de una empresa especializada para afrontar una situación que no se dio; que ni el Patrón del pesquero ni su armador solicitaron auxilio o remolque a Capitanía Marítima ni a **SASEMAR** si bien la propiedad contrató los servicios del remolcador de puerto **“DAVID”**, servicios que le fueron abonados en la cifra de **SEIS MIL QUINIENTOS EUROS (6.500,00-€)**. Se concluía este expositivo diciendo que la actuación de la Unidad de **SASEMAR**, por un remolque compartido, debería ser reintegrada en la misma cuantía consignada o resarcida con las tarifas que la Entidad Pública Empresarial tiene aprobadas para la facturación de servicios de remolque que, en el supuesto de que tratamos, tuvo una duración de 2 horas y media.

A mayor abundamiento de lo dicho en el escrito se trataba de la buena meteorología reinante y total visibilidad, de la voluntariedad en cuanto que la Unidad de Salvamento fue movilizada al conocerse la llamada del Patrón del pesquero a su armador, del resultado útil que se hubiera producido aunque no hubiera intervenido **SASEMAR** dados los medios que la entidad armadora había contratado, de los daños reales sufridos por el pesquero cifrados en **TRESCIENTOS VEINTINUEVE MIL EUROS (329.000,00-€)** y en parte debidos a la actuación de la **“SALVAMAR MIRFAK”** al no aprovechar la pleamar y carecer de la potencia suficiente, y de que la intervención de otros medios en escena por decisión de la Administración ninguna virtualidad tuvo. A su vez, y en el mismo sentido, se cuestionaba la duración del servicio, la inclusión de tripulantes en la Unidad de Salvamento superiores a los realmente embarcados, y la distancia navegada por esta.

Respecto al valor asignado al **“NUEVO MUGARDOS”** y si bien se admitía el cifrado en **NOVECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (990.000,00-€)**, se cuestionaba por irreal la cuantía estimada para sus reparaciones en cuanto que

las mismas habían alcanzado el importe consignado de **TRESCIENTOS VEINTINUEVE MIL EUROS (329.000,00-€)**, folio 141, y debían incorporárseles a su vez los gastos de varadero y primera reparación por importe de **DOS MIL QUINIENTOS VEINTISIETE EUROS CON DOCE CÉNTIMOS (2.527,12-€)**, folio 143, de modo que el valor del pesquero debía fijarse en **OCHOCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (858.472,88-€)**. En todo caso se negaba el derecho de la Entidad reclamante a gastos, daños y perjuicios por un inexistente salvamento haciendo constar el abono de gastos ya abonados a las empresas, REMOLCADORES DAVID, S.L., folio 135, y MARITIME GLOBAL SERVICES, S.L., folio 137, a las que la entidad **PESQUERA ARCADE, S.L.** había contratado.

Para finalizar se interesaba la práctica de prueba testifical de diversas personas y, como documental, junto con la admisión de la aportada, tanto la solicitud de informe ampliatorio a la AEMET y de informe, también de meteorología, a la Autoridad Portuaria de La Coruña, como de certificación de costes exactos de reparación del pesquero a la entidad ASTILLEROS ARMÓN BURELA, S.A. donde se llevaron a cabo tales trabajos.

Noveno

El Juez Marítimo, mediante Providencia de 4 de abril de 2014, folios 146 y 147, acordó incorporar al Expediente el escrito de alegaciones y la documental que le acompañaba, admitiendo la práctica de las pruebas solicitadas. De lo acordado se notificó a las partes personadas.

Conforme con lo proveído, si bien con ostensible demora, el Juzgado Marítimo señaló fecha para las testificales,- que iría variando según las vicisitudes que se fueron produciendo-, y ofició a las entidades oficiales y a la entidad particular en relación con la prueba documental solicitada por la parte asistente.

Décimo

Respecto a la documental practicada obra a los folios 196 y 197 el informe ampliatorio de la AEMET que reseñaba, si bien como aproximadas, las condiciones meteorológicas concurrentes el día de autos, siendo las siguientes: Viento de componente E fuerza 4; Marejada; Mar de fondo del noroeste de 1 a 2 metros; y Visibilidad buena.

A su vez, la Autoridad Portuaria de La Coruña excusó informar sobre lo solicitado al no ser cuestión de su competencia.

Por último, y en lo referente a la acreditación de costes reales de reparación del Pesquero "**NUEVO MUGARDOS**" solicitada por el Juez Marítimo, la empresa ASTILLEROS ARMÓN BURELA, S.A. no llegó a cumplimentarla a pesar de quedar enterada de lo requerido, folios 174 a 177. No obstante ello, su falta

puede suplirse con la factura proforma aportada por la representación letrada de la entidad armadora del citado pesquero, que obra al folio 141 de las actuaciones y que señala un importe de **TRESCIENTOS VEINTINUEVE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS (329.505,00-€)**, aunque en Nota a pie de página incluye una partida de **SEIS MIL EUROS (6.000,00-€)** de difícil asunción sobre la que se tratará en su momento,- *y ello a pesar de que esta figura del tráfico mercantil, simple "factura borrador" que no forma parte de la contabilidad, no sea realmente una factura sino, simplemente, un presupuesto, una oferta comercial, un documento que declara el compromiso del comerciante de proporcionar bienes o servicios especificados al cliente a un precio determinado, pero que, en definitiva, no es un justificante de pago-*, tanto porque tal documento fue admitido y quedó unido al Expediente conforme resulta de la Providencia reflejada en el Antecedente de Hecho Noveno como, en todo caso, para no alargar aún más la tramitación de estas actuaciones..

Décimo Primero

En cuanto a la prueba testifical llevada a cabo, celebrada en la sede del Juzgado Marítimo con intervención de la representación letrada proponente de la misma y sin presencia voluntaria de representante de **SASEMAR**, obra ésta a los folios 198 a 201,- que incorpora declaraciones del armador del Remolcador "DAVID", del representante de la entidad MARITIME GLOBAL SERVICES, S.L., y del Patrón de la "**SALVAMAR MIRFAK**"-, al folio 206,- declaración del Jefe de Máquinas del Pesquero "**NUEVO MUGARDOS**"-, y a los folios 217 y 218,- declaración del Patrón de tal pesquero.

Respecto a tales testificales, sintetizando lo declarado, se reflejaba lo siguiente: El Sr. F. F., armador y patrón del "DAVID", a preguntas del Letrado Sr. P. G., manifestó: que, llamado por el armador del citado pesquero al precisar auxilio pues este se encontraba sin gobierno y cerca de las piedras, salió tras contactar con la Torre de Control que le indicó quedase a popa del "SAR GAVIA",- *que en todo momento estuvo presente pero sin necesidad de intervenir-*, lo que no hizo pues el menor calado de su remolcador le permitía llegar más rápido a la posición del pesquero, en las piedras y en la entrada W, y dar asistencia a su tripulación,- *en carta náutica que se le mostró, y que se unió a las actuaciones, folios 202 a 204, señaló el punto de localización dentro de un círculo rojo situado al N de la Torre de Hércules-*; que a su llegada ya la "**SALVAMAR MIRFAK**" tiraba del "**NUEVO MUGARDOS**" por lo que el "DAVID" se mantuvo al costado del pesquero y supo que no tenían agua en máquinas y bodega; que la Unidad de Salvamento, que no tenía fuerza suficiente para tirar del remolque, quizás por patinarle las turbinas a causa del oleaje, pidió que le diese un cabo para ayudarle en el tiro y coger calado pues, de otro modo, volvían contra las piedras; que, superada la situación, el "DAVID" y la Unidad remolcaron al pesquero hacia puerto donde su remolcador lo atracó; que, ya en puerto, el riesgo de contaminación fue mínimo pues de

inmediato se realizaron en el “**NUEVO MUGARDOS**” labores de taponamiento y se le cercó con una barrera anticontaminación; y que los servicios que el “DAVID” prestó le fueron debidamente abonados según acreditaba la factura obrante al folio 135.

A su vez, y a preguntas del Juez Marítimo, el declarante dijo que la situación del pesquero era de peligro y con riesgo para el mismo y su tripulación aunque no era inminente pues la “**SALVAMAR MIRFAK**” ya tiraba de él y no tenía entradas de agua con riesgo de inundación.

El Sr. V. R., representante de MARITIME GLOBAL SERVICES, S.L., a preguntas del citado Letrado, dijo: que, ratificándose en el contenido de la factura obrante al folio 137 como comprensiva de los trabajos llevados a cabo sobre el Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, las medidas adoptadas fueron preventivas pues, en principio, no se presentaba riesgo de contaminación aunque tenía pequeñas fisuras que se taponaron y que, dado el estado de las aguas del puerto, no era fácil apreciar si había pérdida de combustible.

El Sr. C. C., Patrón de la “**SALVAMAR MIRFAK**”, a preguntas de la representación letrada del pesquero, dijo: que se ratificaba en el Parte de Asistencia formulado; que la tripulación la integraban el día de autos tres personas si bien la dotación es de seis; que el aviso lo recibió la Unidad de la Torre de Control y de los propios armadores del “**NUEVO MUGARDOS**” que se acercaron al punto de atraque de la misma requiriendo se les prestase auxilio aunque la Torre ya los había movilizado; que al llegar a la posición del pesquero lo encontraron encallado tocando tierra y sin posibilidad de que, dado su franco bordo muy alto, su tripulación saltase a tierra; que los tripulantes de la Unidad actuaron correctamente dando un remolque al pesquero con lo que se logró sacarle de las piedras donde, en situación de peligro, se encontraba; que, ya a la altura del canal de entrada, el remolcador “DAVID” colaboró dando al “**NUEVO MUGARDOS**” otro cabo de remolque y entre ambos se le trasladó a puerto; que en ningún momento hubo riesgo de contaminación; y que en el momento de mayor riesgo temió por la vida de ambas tripulaciones por la existencia de unos bajos peligrosos, siendo precisa toda la potencia de la Unidad para tirar del pesquero y conseguir sacarlo de su encallamiento, todo ello en las circunstancias más idóneas para el éxito de la operación, especialmente la marea.

El Sr. G. V., Jefe de Máquinas del “**NUEVO MUGARDOS**”, a preguntas del Letrado Sr. P. G., manifestó: que, si bien encallado el pesquero entre las piedras, en ningún momento tuvo su tripulación sensación de situación de peligro ni respecto al buque ni a sus tripulantes pues, aunque hubo cierto nerviosismo por el encallamiento, con la mar en calma la situación no podía

empeorar; que, de haber sido necesario, la tripulación hubiera podido saltar a tierra por proa; y que en ningún momento hubo riesgo de contaminación.

A su vez, y a preguntas del Juez Marítimo, el declarante dijo que al llegar el Remolcador "DAVID" la "**SALVAMAR MIRFAK**" ya había sacado del encallamiento al "**NUEVO MUGARDOS**" y ya estaba en disposición de navegar hacia puerto, siendo remolcado por la Unidad y por el remolcador "DAVID".

El Sr. C. M., Patrón del "**NUEVO MUGARDOS**", a preguntas del ya mencionado Letrado y tras ratificarse en su escrito obrante al folio 77, dijo: Que en el momento de encallar llamó a Tráfico Marítimo y a los armadores pero en ningún momento a Salvamento Marítimo, no solicitando por tanto remolque; que mientras esperaba la decisión de los armadores, en buenas condiciones de la mar, buena visibilidad, viento fuerza 3 a 4, y prácticamente sin oleaje, apareció la "**SALVAMAR MIRFAK**" a la que, aunque no había situación de peligro pues incluso podría haber saltado la tripulación del "**NUEVO MUGARDOS**" a tierra, dieron la malleta para que lo sacasen; que la "**SALVAMAR MIRFAK**" les dio un tirón mientras que el pesquero ayudaba a la maniobra con su máquina pues lo que había fallado era el timón; que librado el pesquero, la Unidad, con ayuda del remolcador "DAVID" pues aquella no tenía fuerza suficiente, lo remolcó; que este remolque conjunto finalizó al llegar al espigón de entrada, momento en que el "DAVID" por sí solo lo continuó hasta el puerto; que ni él ni su dotación apreciaron sensación de peligro alguno pues el pesquero apenas se movía durante el encallamiento; y que, salvo un tanque de lastre (agua dulce), no hubo otro tipo de vertido ni de contaminación.

Décimo Segundo

Trasladadas a las representaciones letradas de las partes personadas el resultado de las pruebas documentales y testificales practicadas y dado un plazo de cinco días para la formulación de sus conclusiones antes de llevar a cabo Reunión Conciliatoria fijada para el 19 de mayo pasado, sólo el Letrado Sr. P. G. las formuló, corriendo unido su escrito a los folios 236 a 241.

En el escrito en cuestión, tras señalar que la prueba practicada corroboraba la postura mantenida desde un principio por la parte a la que representaba, *-reflejada en el Antecedente de Hecho Séptimo-*, el indicado Letrado dejaba por señalado lo siguiente sobre su resultado: que el pesquero encallado, con mar en calma y meteorología normal tirando a buena, y con unos daños iniciales que no podían agravarse, no estuvo en peligro y sus tripulantes, que no tenían tal sensación, podrían haber saltado a tierra de ser preciso; que en modo alguno hubo riesgo de contaminación por no tener entradas de agua ni daños en tanques ni vertidos de ningún tipo, y que, en todo caso, se había contratado a una empresa especializada para la adopción de medidas preventivas, que

fueron abonadas; que ni el Patrón del pesquero ni su armador, que había contratado los servicios de un remolcador que, igualmente, recibió su correspondiente remuneración, solicitaron auxilio o remolque ni hubo solicitud de servicio alguno a Capitanía o a **SASEMAR**; que la Unidad de Salvamento, que no tenía tiro suficiente, tuvo que precisar de la colaboración del remolcador contratado, siendo además necesaria la ayuda de la propia máquina del pesquero para salir de su encallamiento; y, por último, que los otros medios que la Administración movilizó, no tuvieron intervención alguna.

Tras esta valoración de la prueba, propugnando la no existencia de peligro, la no existencia de voluntariedad,- aunque admitiendo que el propio armador acudió al punto de ataque de la “**SALVAMAR MIRFAK**” para solicitar un servicio sujeto a tarifas públicas-, y un resultado útil que no hubiera sido diferente aunque dicha Unidad no hubiera intervenido por los medios que el armador puso en escena, y, por último, que los otros medios que la Administración movilizó, no tuvieron intervención alguna, solicitaba se calificase el servicio de **SASEMAR** como remolque facturable mediante tarificación.

Décimo Tercero

En cuanto a la Reunión Conciliatoria, que se celebró el indicado 19 de mayo al que asistió únicamente el Letrado P. G. y requerido este para manifestar si había llegado algún acuerdo o estaba en disposición de alcanzarlo, expresó que no había sido posible por lo que se ratificaba en el contenido de sus anteriores escritos de alegaciones. En su consecuencia, se levantó Acta de su celebración Sin Avenencia. Tras esto el Juez Marítimo elevó el Expediente de su razón a este Tribunal Marítimo Central el 30 del mismo mes.

HECHOS

Primero

Con ocasión de volver de marea en aguas de NEAFC el 25 de noviembre de 2013 el Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, con su Patrón y once tripulantes a bordo y con unas existencias de 8.800 litros de gasoil y 180 litros de aceite lubricante, en demanda del Puerto de La Coruña donde se vendería en lonja el pescado y el marisco logrado en los lances de la faena que había estado realizando en el Gran Sol,- *en la que se alcanzó en subasta el importe acreditado de **SETENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTISIETE EUROS (70.427,00-€)***-, por causas no acreditadas,- *pues en modo alguno puede atenderse al tenor de la noticia aparecida en prensa de Galicia de 27 del mismo mes en cuanto no está contrastada ni confirmada de modo oficial*-, a las 20:15 horas UTC perdió su gobierno y acabó embarrancando en posición 43°23,3N-008°23,9W, proximidades de Punta Herminia. El embarrancamiento en rocas ocasionó al pesquero daños importantes, inicialmente apreciados en su estructura, timón y tobera y, definitivamente, en los conceptos detallados en

factura proforma obrante en las actuaciones. En todo caso hay que significar que el pesquero sufrió entrada de agua en dos tanques de combustible de popa, que se encontraban vacíos, y en uno de proa en el que sí lo tenía, pero sin que en modo alguno se llegase a producir su derrame y consiguiente contaminación.

Ante lo sucedido, el Patrón del **“NUEVO MUGARDOS”** a las 20:25 horas UTC y por VHF solicitó remolque a CCS La Coruña si bien indicando que en principio no se corría peligro. Tal llamada determinó que el Centro dispusiera en un principio se desviasen a la zona dos pesqueros, que no pudieron acercarse, por lo que, ante tal circunstancia, se movilizaron el HS HELIMER 209, la Embarcación de Salvamento **“SALVAMAR MIRFAK”** y el Remolcador de Salvamento **“SAR GAVIA”**, que, hasta su retirada a las 22:31 horas, se limitó a acompañar en la operación en curso. Hay que reseñar también que, no pudiendo salir por problemas el helicóptero de **SASEMAR** se movilizó a través del 112 al H/S PESCA DOS, y, por el mismo medio, se movilizaron también Bomberos de Coruña y Protección Civil.

La **“SALVAMAR MIRFAK”**, a cuyo punto de ataque había acudido personalmente el titular, o sus representantes, de la mercantil **PESQUERA ARCADE, S.L.**, armadora del **“NUEVO MUGARDOS”**, en solicitud de auxilio, salió de inmediato de su base en La Coruña y llegó a zona a las 20:52 horas UTC mientras que el **“SAR GAVIA”** lo haría a las 21:12 horas UTC. A todo esto la mercantil en cuestión había contratado los servicios del remolcador **“DAVID”**,- *también contrataría a la empresa MARITIME GLOBAL SERVICES, S.L. ante la posibilidad de que se hubiera producido o se acabara produciendo contaminación medio ambiental, que no se produjo, que adoptó las medidas preventivas atinentes al servicio contratado*-, que salió hacia la zona a las 20:57 horas UTC y llegó a la posición en momento no concretado pero que no debió ser superior a los 15 minutos.

Lo cierto es que cuando llegó el **“DAVID”** la **“SALVAMAR MIRFAK”** ya había empezado la maniobra de desvarada del **“NUEVO MUGARDOS”**, operación iniciada a las 21:00 horas UTC y que dio el oportuno resultado a las 21:24 horas UTC cuando el pesquero desencalló y quedó firme, si bien, quizás por las características de la Unidad de Salvamento, el tiro precisó de la actividad del **“DAVID”** e incluso de la máquina del pesquero embarrancado que seguía operativa.

Acto seguido, y ya en franquía el **“NUEVO MUGARDOS”**, la **“SALVAMAR MIRFAK”** ayudada por el **“DAVID”** iniciaron su remolque con la compañía del **“SAR GAVIA”** a las 21:36 horas UTC hacia el muelle de descarga de La Palloza en el Puerto de La Coruña, largando su remolque la Embarcación de Salvamento a las 22:29 horas UTC que continuó el **“DAVID”** como remolque portuario hasta dejar atracado al pesquero a las 23:00 horas UTC,

acompañando en esta última maniobra la “**SALVAMAR MIRFAK**” que, a continuación y siguiendo órdenes del Centro, revisaría si había vertido de combustible al costado del “**NUEVO MUGARDOS**” e iría indicando al CCS las actividades que se fueron llevando a cabo para prevenir contaminación, trabajos que desempeñó hasta que se le ordenó retirarse y atracar en su base, donde quedó a las 0:48 horas del día 26 de noviembre de 2013.

El servicio prestado por la “**SALVAMAR MIRFAK**” al Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” tuvo una duración real y efectiva de 4 horas y 8 minutos aunque su Patrón reseñe menor duración en su Parte de Asistencia porque lo cierto es que, como se ha acreditado en el Informe General de Emergencia obrante en autos y se ha reseñado anteriormente, salió de su base a las 20:40 horas UTC del día 25 de noviembre de 2013 y no atracó en la misma hasta las 0:48 horas UTC del día siguiente, siendo de 8 millas la distancia navegada. A su vez y en cuanto a la meteorología concurrente y certificada por la AEMET el día del suceso, esta fue de Viento de componente E fuerza 4, Marejada, Mar de fondo del noroeste de 1 a 2 metros y Visibilidad buena.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la “**SALVAMAR MIRFAK**”, ratificado y ampliado en su declaración, del escrito del Patrón del “**NUEVO MUGARDOS**”, asimismo ratificado en su declaración, y de los particulares incorporados del Diario de Navegación, de la declaración del armador y Patrón del remolcador “**DAVID**”, del IGE del CCS La Coruña, del informe de meteorología de la Delegación Territorial en Galicia de la AEMET, y demás prueba documental y testifical obrante en las actuaciones.

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, texto legal de plena aplicación,- *ya se dijo en el Antecedente de Hecho Sexto-*, conforme a la previsión del párrafo primero de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el caso que nos ocupa la representación letrada de la “**SALVAMAR MIRFAK**” armada por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), articula su postulación para calificar el servicio prestado por la misma como **salvamento** en los extremos consignados en su correspondiente

escrito de alegaciones incorporado a las actuaciones y reseñado en el Antecedente de Hecho Sexto, mientras que la representación letrada del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, armado por la entidad **PESQUERA ARCADE, S.L.**, mantiene, a tenor de sus escritos de alegaciones y conclusiones, igualmente unidos y reflejados, la postura de haber constituido la asistencia prestada al dicho buque como un remolque abonable mediante tarifas legalmente establecidas.

Tercero

Enfrentadas así las partes, la primera cuestión a examinar vendrá a ser la de ponderar 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 el buque asistido como la realización de servicios extraordinarios por los buques asistentes, - *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*.-

En tal sentido deben traerse a colación tanto las Sentencias del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 1962, de 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, de 15 de marzo de 1967, de 25 de mayo y 1 de junio de 1973, de 1 y 15 de junio de 1982, de 28 de octubre de 1987, de 15 de febrero de 1988,- de la que se haría eco el mismo Tribunal en su Sentencia de 13 de julio de 2006 al ver y fallar un recurso de casación para la unificación de doctrina-, de 30 de octubre de 1996, y de 18 de octubre de 2011,- que relaciona algunas de las antes reflejadas-, como también la de la Audiencia Nacional de 27 de mayo de 2009, en cuanto que en ellas se ha exigido y demandado que para que una asistencia sea considerada salvamento se precisa 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.

Dicho lo anterior, atendiendo de una parte a la totalidad de los medios probatorios que se han ido relacionando en los Antecedentes de Hecho, y de un modo especial tanto a la prueba testifical llevada a cabo en el armador y patrón del remolcador “**DAVID**”, folios 198 a 200, como a la prueba documental obrante en el Expediente configurada en lo que aquí nos interesa por el IGE de CCS La Coruña, el informe de la AEMET, el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la “**SALVAMAR MIRFAK**”, e incluso la declaración escrita y luego ratificada del Patrón del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, y de otra a los

parámetros configuradores jurisprudencialmente establecidos para delimitar esta modalidad de asistencia, a tenor de lo actuado y conforme a los hechos declarados probados ha de rechazarse la calificación de salvamento que postula la parte asistente por no quedar acreditada la concurrencia de la totalidad de tales requisitos devenidos como esenciales para llegar a tal apreciación. A tal fin y sin dejar en el olvido que el **“NUEVO MUGARDOS”**, sin perder su máquina sí perdió su gobierno y acabó embarrancando en la costa entre rocas, deben desde este momento dejarse por manifestados y destacarse determinados datos obrantes en el Expediente: 1º.- Que en el Informe General de Emergencia abierto por CCS La Coruña, si bien calificado genéricamente como salvamento marítimo, se reseñan como Datos de la Emergencia: “Pesquero **“NUEVO MUGARDOS”** embarrancado en Punta Herminia, que no afectaba a la Seguridad Marítima”, y, en el concepto de Servicios Asociados a la intervención, se usan los términos “Reflotamiento y Remolque”, señalándose en el Seguimiento la referencia a que “a las 20:25 horas UTC el pesquero solicitó remolque.- (en datos de emergencia se indica que la vía de contacto fue por VHF)-, e informó que en principio no corría peligro”; 2º.- Que en el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la **“SALVAMAR MIRFAK”** se refleja expresamente que la movilización ordenada por el Centro lo fue por “varada en costa”,- en su declaración obrante al folio 201 indicaría que el pesquero se encontraba encallado y tocando tierra-, lo que determinó su inmediata salida, si bien y al llegar junto al mismo se comprobó que tenía la entrada de agua controlada y, tras pasarle una estacha que hizo firme en su popa, se tiró del mismo hasta desencallarlo para, a continuación, remolcarlo con otro Remolcador hasta el muelle de La Palloza del Puerto de La Coruña; y 3º.- Que el remolcador **“DAVID”** al llegar a la posición del **“NUEVO MUGARDOS”** lo encontró en las piedras y no sería hasta que quedó superada la situación de peligro para el mismo y su tripulación, peligro que no era inminente por estar ya tirando del pesquero la **“SALVAMAR MIRFAK”**, cuando se dio comienzo a la operación de remolque. Por último, y en cuanto a la meteorología concurrente, la misma tampoco puede ser considerada notoriamente adversa.

Cuarto

En afianzamiento de nuestra apreciación ya manifestada de no existencia de salvamento, es constante el criterio de este Tribunal de que el sólo hecho de que un buque o una embarcación se encuentre varado no implica necesariamente que se encuentre en peligro de perderse o de sufrir graves daños,- *condición necesaria para calificar una asistencia marítima como salvamento*,- sino que su situación de peligro habrá de evaluarse tomando en consideración otra serie de factores, tales como las condiciones meteorológicas, las características del fondo, las mareas, las corrientes, las condiciones estructurales del buque en relación con su apoyo sobre el fondo, etc., todos ellos considerados en función de datos objetivos demostrados durante la instrucción del expediente y presentes cuando tuvo lugar la asistencia.

De la misma forma, la maniobra de reflotamiento de un buque o embarcación varado no constituye un salvamento a menos que esté presente la condición de peligro de perderse o de sufrir graves daños en el momento de la asistencia.

Por todo ello este Tribunal Marítimo Central, considera en la asistencia de autos, lo siguiente:

- a) El Pesquero **“NUEVO MUGARDOS”** quedó embarrancado en la zona denominada Punta Herminia en posición 43°23,372´N-8°23,928´W, en aguas de La Coruña, y en piedras que le llegaron a producir vías de agua, quedando, asimismo, sujeto al oleaje existente en la zona en cuestión.
- b) Si bien sufrió daños que, objetivamente, fueron de consideración, y por la varada se le produjeron dos vías de agua en sendos tanques de combustible, vacíos, de su popa, y otra vía de agua en un tanque de proa, que sí tenía combustible pero que no dio lugar a su derrame y consiguiente contaminación al ser unos y otros estancos, por los tripulantes del pesquero se controlaron del modo adecuado tales vías evitando una posible inundación y el riesgo de pérdida del pesquero.
- c) Aunque se atendió con la necesaria urgencia la demanda de remolque efectuada desde el propio pesquero al Centro,- *aunque su Patrón lo niegue sin que conozcamos la necesidad de mudar tal incuestionable verdad so pena de atribuir falsedad al Informe General de Emergencia, documento oficial de la Administración, que así lo refleja tal como se señaló en el inmediato anterior Antecedente de Hecho-*, y que incluso apuntalaría/reforzaría su propio armador al acudir personalmente al punto de atraque de la **“SALVAMAR MIRFAK”** en demanda de auxilio que no de un remolque cuando esta ya se encontraba activada, la situación del buque, atendida la meteorología reinante, no era de peligro inminente para él ni para la Unidad de Salvamento que intervino en la operación, que por su escaso calado siempre se encontró en aguas de profundidad suficiente.

Se deduce de todo ello, que el **“NUEVO MUGARDOS”** y su tripulación, tanto por el estado de la meteorología como por las circunstancias en que se hallaba, si bien se encontró en situación de peligro, esta no tuvo la inminencia requerida para hacer temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida del mismo o el que se aumentasen con otros daños distintos y superiores los ya sufridos con ocasión de su embarrancamiento. Por otra parte, la **“SALVAMAR MIRFAK”** no hubo de prestar unos servicios extraordinarios, con riesgo para la tripulación o el mismo buque, que excedieran de lo normalmente exigible a la actividad que llevó a cabo de reflotamiento al principio y de remolque con posterioridad.

Quinto

Por tanto, la pretendida calificación que la parte asistente promueve no puede ser compartida por este Tribunal Marítimo Central que, como va dicho, la rechaza.

A su vez y dicho lo anterior, en cuanto a la calificación propuesta por la representación letrada del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” de remolque compartido y abonable en idéntica cuantía a la girada al remolcador “DAVID” o remolque sujeto a tarificación oficial,- *sobre este último particular hay que decir que se rechaza tal conceptualización de la asistencia como un remolque abonable mediante tarifas legalmente establecidas, pues, de estimarse, dicho sea en hipótesis, que el servicio llevado a cabo por la “**SALVAMAR MIRFAK**” debiera quedar incluido en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, el asunto sería ajeno a la competencia de este Órgano de la Armada-*, debe señalarse que en la actividad llevada a cabo por la dicha Unidad de Salvamento sobre tal pesquero, tras la vicisitud de quedar sin gobierno, embarrancado entre rocas aunque no sujeto a un peligro inminente que determinase su pérdida y que acarrease la consiguiente producción de daños al medio ambiente,- *recordemos que llevaba para consumo propio **8.800 litros de gasoil y 180 litros de lubricante-***, hubo de afrontarse una situación inicial de peligro en la maniobra de su desvarada determinada por la existencia de rocas y en la que hay que considerar además un plus de actividad al deberse tener en cuenta las características principales de ambas embarcaciones,- mayores dimensiones y tonelaje en el pesquero que en la Unidad asistente-, si bien y una vez superada, el resto de la operación consistiría en su remolque, compartido en momentos determinados de su tránsito a puerto con el remolcador “DAVID”, mediante tracción, ínsita en el remolque, y tal actividad inicial, dadas las circunstancias reflejadas en los anteriores Antecedente de Hecho, si bien en modo alguno puede calificarse de salvamento tampoco puede conceptualizarse de remolque en la mar de los señalados en el artículo 15 de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, pues el peligro, aunque no inminente, existió y hubo de ser afrontado por la Unidad asistente, y la dificultad de su desempeño, aunque no supuso la realización de servicios extraordinarios, excedió en su conjunto de las condiciones ordinarias de un simple remolque. En apoyo de nuestro criterio nos remitimos a las citas jurisprudenciales efectuadas con anterioridad

Sexto

Tras lo antes consignado, dadas las circunstancias reflejadas en los anteriores Antecedente de Hecho, la asistencia marítima de que tratamos debe ser conceptualizada como auxilio marítimo y ello porque, aun no concurriendo todos y cada uno de los requisitos que tipifican un salvamento,- que se han sintetizado en los párrafos primero y segundo del Fundamento de Derecho Tercero-, se aprecia en la asistencia prestada por la “**SALVAMAR MIRFAK**” la

conurrencia de las circunstancias que vendrían a configurar un "**auxilio**" de los recogidos en los artículos 1 y 2 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, en cuanto que esta calificación, bajo los parámetros que la jurisprudencia, como acaba de señalarse, ha establecido al configurar el salvamento, son perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad, si no concurren 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. Ello es así porque, atendiendo a las circunstancias concurrentes en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central y que se reflejan en los hechos que se han declarado probados, la intervención llevada a cabo por la Unidad de Salvamento, determinante del resultado útil obtenido al sacar al "**NUEVO MUGARDOS**" de la situación en que se encontraba, sin gobierno y encallado entre rocas, evitó que la emergencia existente pusiera al pesquero en trance inminente de perderse o de sufrir daños de superior entidad a los inicialmente ocasionados, con riesgo, incluso, de provocar contaminación medioambiental.

Séptimo

Así calificada esta asistencia, y siendo así que el artículo 2º de la Ley 60/1962, establece que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa, estableciéndose a su vez en su párrafo tercero que la remuneración no podrá exceder en ningún caso del valor de las cosas salvadas, procede como segunda cuestión a tratar la de determinar su importe.

En tal sentido, partiendo como valor del pesquero asistido el fijado en el informe pericial oficial suscrito por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, cifrado en un importe de **NOVECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (990.000,00-€)**, este habrá de ser reducido en la suma de **CIENTO VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS CINCO EUROS (123.505,00-€)**, diferencia entre costes de reparación estimados por la Administración Marítima con los acreditados como realmente abonados al astillero donde se llevaron a cabo las reparaciones. En todo caso hay que significar que no se admiten los **SEIS MIL EUROS (6.000,00-€)** de la Nota a pie de página de la factura proforma, *- que hemos dado por admitida en los términos reseñados en nuestro Antecedente de Hecho Décimo-*, en cuanto no queda debidamente acreditado que se hayan suministrado dos proyectores, ni los gastos de varadero y primera reparación por importe de **DOS MIL QUINIENTOS VEINTISIETE EUROS CON DOCE CÉNTIMOS (2.527,12-€)**, que constan en factura obrante al folio 143, porque, siguiendo a la mejor doctrina maritimista, Profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa, el valor de lo salvado debe ser el de los bienes en el momento, lugar y estado en el que se encuentran al término de las operaciones de auxilio, de modo que sucesos posteriores a la terminación de tal auxilio no influyen en tal valor por haber terminado el servicio llevado a

cabo, términos perfectamente trasladables al caso que nos ocupa aunque, como ha quedado dicho, no se estime salvamento la asistencia llevada a cabo.

Así pues, el valor del **“NUEVO MUGARDOS”** se estima en la cifra de **OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS (866.495,00-€)**.

A su vez, y para configurar el total del valor contribuyente, habrá de adicionarse a la suma antes indicada la cifra de **SETENTA MIL CUATROCIENTOS VEINTISIETE EUROS (70.427,00-€)**, certificada por el apoderado de la entidad **“COPESA”** y referida al precio obtenido en la **“Lonja de La Coruña, S.A.”** el 26 de noviembre de 2013 por la subasta del pescado y marisco capturado por el pesquero en el Gran Sol, reflejada al folio 76 del Expediente.

Así las cosas,- y *no habiendo sido valorados el combustible y el lubricante del “NUEVO MUGARDOS”*-, el valor total estimado tanto sobre el mismo tras el suceso como sobre sus derechos de pesca, se cifra en **NOVECIENTOS TREINTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS VEINTIDÓS EUROS (936.922,00-€)**.

Por tanto, no habiendo resultado posible que las partes llegasen a un acuerdo en los términos previstos en el artículo 43 de la citada Ley, una vez especificado el valor contribuyente en el modo expuesto y teniendo en cuenta las circunstancias que establece su artículo 9,- *que se han ido considerando en los anteriores Fundamentos de Derecho, a los que nos remitimos*-, este Tribunal Marítimo Central, en virtud de la competencia que le atribuye el artículo 6 de nuestra Ley Reguladora de 1962, fija como premio de esta asistencia la cantidad de **CUARENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS (46.846,00-€)**, 5% del valor contribuyente.

Octavo

Por último, y porque el artículo 9 de la LAS antes citado recoge expresamente el derecho al abono al armador del buque auxiliador de los gastos, daños y perjuicios que se le hubiese ocasionado, la tercera cuestión a tratar será la de concretar la virtualidad y probanza de tales conceptos que cuantifica la parte asistente en un total de **DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS CON SIETE CÉNTIMOS (286,07-€)**, cifra a su vez desglosada en **DOSCIENTOS VEINTINUEVE EUROS CON SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (229,64-€)** por consumo de combustible y lubricantes, y en **CINCUENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS (56,43-€)** por gastos de personal en el servicio.

En relación con el detalle de cuantías, la correspondiente a consumos resulta plenamente asumible pues han de tenerse en cuenta tanto la distancia navegada por la **“SALVAMAR MIRFAK”** de 8 millas como el tiempo en que desempeñó su actividad por un total de 4 horas y 8 minutos pues, a pesar de lo

reflejado por su Patrón en el Parte de Asistencia, lo cierto es que la Unidad salió de su base a las 20:40 horas UTC del día 25 de noviembre de 2013 y no atracó en la misma hasta las 0:48 horas UTC del día siguiente. Por otra parte, y respecto a la cuantía reclamada por gastos de personal, mínima, no empece a su admisión por este Tribunal Marítimo que la dotación de la Unidad el día de autos fuera de su mitad aunque su Patrón consignase el total de sus tripulantes.

En su consecuencia, se reconocen como gastos la totalidad de los reclamados por **SASEMAR** antes cuantificados.

Noveno

Al tratarse la “**SALVAMAR MIRFAK**” 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.

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 auxilio marítimo el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “**SALVAMAR MIRFAK**” al Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**” y fija como premio la cantidad de **CUARENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS (46.846,00-€)**, y como gastos la cantidad de **DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS CON SIETE CÉNTIMOS (286,07-€)**.

Las expresadas cantidades, que totalizan una remuneración de **CUARENTA Y SIETE MIL CIENTO TREINTA Y DOS EUROS CON SIETE CÉNTIMOS (47.132,07-€)** habrán de ser abonada por la entidad armadora del Pesquero “**NUEVO MUGARDOS**”, “**PESQUERA ARCADE, S.L.**” a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), armadora de la “**SALVAMAR MIRFAK**”.

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.