

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00020/17

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 **24/2015** que se sigue por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 9 de Baleares, con motivo de la que fue prestada en aguas del Puerto Deportivo Marina Magna de Ibiza los días 8 y 9 de agosto de 2015, a la embarcación de recreo denominada **M/Y "FORCE INDIA"**, matrícula IMO 9459541, bandera de Malta y puerto de registro La Valetta, de 49,9 metros de eslora, 9,2 metros de manga y G.T. 295, armado por la empresa **FORCE INDIA LIMITED**, por la embarcación de recreo a motor **"N.CASTAVI"**, de bandera española, matrícula 6ª IB-1-4-14, de 11,95 (L) metros de eslora, 3,80 metros de manga y T.R.B. 18,14, armado y

propiedad de la entidad **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se iniciaron estas actuaciones a la recepción en el Juzgado Marítimo actuante de escrito, de fecha 11 de agosto de 2015, del Letrado Sr. R. L. del Despacho Profesional THOMAS COOPER LLP, quien, en nombre y representación, - *que se acreditaría posteriormente mediante poder general para pleitos que corre unido a los folios 168 a 175-*, de la mercantil **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, instaba la incoación de Expediente de los de su competencia por la asistencia de que

se ha hecho mención con anterioridad e indicaba, a su vez, que se estaba procediendo a redactar el parte reglamentario, documento que se trasladó el siguiente día 12, obrando a los folios 5 a 10 y del que se tratará en este mismo Antecedente de Hecho.

Antes hay que decir que, con la última fecha antes citada, se cursó también al Juzgado Marítimo nuevo escrito solicitando la adopción de la medida cautelar, dado su pabellón maltés, de “retención” de la embarcación asistida con prohibición de abandono de aguas españolas, sustituible por la prestación de garantía por importe de SEISCIENTOS MIL EUROS (600.000,00-€) o la que procediera tras la valoración en peritaje oficial del mismo, su cargamento, pertrechos, accesorios y flete; a tal fin e incorporando imágenes extraídas de internet, folios 13 a 23, se daban las características del **M/Y “FORCE INDIA”**,- y de otros megayates-, de su localización tras la asistencia, de su valor estimado en más de QUINCE MILLONES DE EUROS (15.000.000,00-€), y del valor de su flete diario por importe de VEINTICINCO MIL EUROS (25.000,00-€). En todo caso se dejaba interesado se requiriera a sus armadores la aportación de copia de sus pólizas de seguro y se certificasen las cantidades de combustibles, lubricantes, aceites y pertrechos a bordo los días de autos.

En relación con el parte de asistencia suscrito por el administrador de NÁUTICA **CASTAVI, S.L.** y Patrón de la **“N.CASTAVI”**, éste, tras reflejar los datos preceptivos de las embarcaciones, sus situaciones, modo de petición de asistencia,- a través tanto del puerto IBIZA MAGNA como del consignatario del **M/Y “FORCE INDIA”**,- la causa de tal petición,- peligro inminente de hundimiento-, la duración del servicio prestado,- 12 horas y 30 minutos-, la distancia navegada por la embarcación asistente,- 1 milla-, y demás particulares de exigible cumplimentación, con su calificación de la asistencia como **salvamento**, reflejaba como relato el siguiente, sintetizándolo: **1º.-** que en la noche del 8 al 9 de agosto de 2015, a partir de las 19:50 horas empezaron a recibir llamadas de Ibiza Magna y del consignatario del yate en solicitud de acudir con urgencia pues este, mientras pretendía atracar y a consecuencia del fuerte viento reinante, había tenido un percance en el puerto al succionar el cabo guía y provocársele una importante vía de agua que determinó bajase con rapidez su línea de flotación; **2º.-** que a las 20: 25 horas zarpó la **“N.CASTAVI”** de su base llegando a zona en 15 minutos, donde se observó al **M/Y “FORCE INDIA”** cruzado en medio del puerto bajo fuertes rachas de viento N/O e imposibilitado de recibir asistencia desde tierra, encontrándose su sala de máquinas prácticamente hundida y en un calado de unos 8/10 metros, con riesgo evidente de hundimiento, contaminación y afectación de la seguridad del puerto; **3º.-** que, analizada la situación, de inmediato embarcaron en el yate los tripulantes de la **“N.CASTAVI”** con bomba de achique de 63.000 litros/hora de capacidad,- *en posterior declaración indicaría fueron dos las motobombas embarcadas, manifestación también realizada por dos de los operarios de esta empresa y, asimismo,*

reflejada en las declaraciones de los dos testigos deponentes ajenos a la entidad-, para intentar evacuar el agua embarcada ya que el sistema de achique del M/Y “**FORCE INDIA**” era insuficiente; aunque la motobomba pasada funcionó durante 30 minutos, el nivel de agua no se estabilizaba al ser mayor la ingresada que la evacuada; **4º.**- que, atendiendo a las circunstancias existentes que harían se perdiera el yate, se determinó parar sus motores para que, mientras seguía en marcha la motobomba pasada, se sumergieran los buzos, lo que hicieron sobre las 21:20 horas, para detectar la vía de agua, lo que hicieron,- bajo condiciones de escasa visibilidad y riesgo por trabajar bajo una embarcación que podía hundirse en unos 40 minutos, según sus cálculos-, y comprobaron que el cabo guía, que había sido succionado por el túnel de la turbina del M/Y “**FORCE INDIA**”, se encontraba dentro de la fibra, lo que produjo la vía de agua, hallándose el yate enganchado al muerto por tal túnel y sin capacidad de maniobra; **5º.**- que los buzos trataron de detener la entrada de agua mediante trapos y, acto seguido, empezaron a aplicar masillas especiales en la vía de agua para taponarla; a todo esto la sala de máquinas amenazaba con cubrirse completamente de agua, lo que provocaría un cambio en su estado de estabilidad; **6º.**- que, controlada relativamente la vía de agua en el modo dicho, se procedió con dificultad a cortar la cadena del tren de fondeo y a retirar al yate, que obstaculizaba la entrada en puerto, para atracarlo con ayuda de la “**N.CASTAVI**”, maniobra dificultosa por el fuerte viento concurrente, las condiciones en que se hallaba el yate y la escasa visibilidad, y operación que se logró dejándolo amarrado a las 23:50 horas, habiendo sido parada la motobomba a las 01:00 horas pues el sellado aplicado permitió al yate usar sus propios medios; y **7º.**- que durante la noche y hasta las 08:00 horas en que se desembarcó del M/Y “**FORCE INDIA**” y la “**N.CASTAVI**” arrumbó a su base, donde llegó 10 minutos después, se siguió trabajando con el yate para buscar posibles daños ocultos, y ello con una visibilidad bajo el agua de menos de 20 centímetros, realizándosele inspecciones subacuáticas para buscar posibles daños ocultos y en todo caso taponar completamente la vía de agua, lo que se logró, habiéndose dejado parte de la cadena y la guía alojada en el eje de la turbina pues la masilla se aplicó sobre la misma por la urgencia de sellar tal vía y no causar daños en la sala de máquinas.

Segundo

Al recibo de los escritos reseñados, el Juez Marítimo inició el Expediente que nos ocupa y, mediante Auto de 13 de agosto de 2015, acordó la medida cautelar citada sin perjuicio de su levantamiento con la fijación de fianza cuando contase con datos suficientes de valores, notificando a la parte asistente. Para efectividad de lo así dispuesto se requirió a la Guardia Civil, que lo llevó a cabo mediante precintado del M/Y “**FORCE INDIA**”, folios 34 y 35; a su vez se encomendó a la Administración Marítima Periférica la notificación al armador con su derecho a recurso contra la misma.

En relación con la medida cautelar con fecha 19 de agosto se recibió en el Juzgado Marítimo correo electrónico del Letrado Sr. G. P., del Despacho Profesional ALBORS-GALIANO-PORTALES, quien, en representación acreditada de la entidad **FORCE INDIA LIMITED**, folios 56 a 61,- *hay que hacer constar que en representación de la parte asistida actúan, según la ocasión, diversos Letrados, todos ellos debidamente apoderados-*, y tras manifestar la intención de su representada de hacer zarpar el **M/Y “FORCE INDIA”** de inmediato hacia Barcelona para hacerle las reparaciones pertinentes, solicitaba con urgencia la fijación de fianza mediante la emisión de garantía por la compañía de seguros AMLIN EUROPE N.V., autorizada en España. Hay que señalar que la embarcación no acabó navegando hacia Barcelona para reparar sino a Palma de Mallorca, folios 73 y 74, dándose a su vez la circunstancia de que, solicitada a la Capitanía Marítima el 11 de septiembre de 2015,- *fecha de salida del oficio el 15-*, valoración de la embarcación asistida con indicación de la ubicación que era conocida, la diligencia en cuestión no pudo llevarse a cabo, folios 110 y 111, pues el **M/Y “FORCE INDIA”**, según informó su Capitán Sr. E. el 22 de octubre por correo electrónico, folio 112, ya se encontraba de invernada en el puerto de Imperia (Italia), sin fecha prevista de regreso a España.

El Juez Marítimo, ante lo solicitado, señaló una cuantía de **QUINIENTOS SESENTA MIL EUROS (560.000,00-€)**, folio 39, especificando el modo de constitución de tal garantía y notificando de ello a las partes personadas. Tras quedar configurada la garantía por la indicada aseguradora y recibido que fue en el Juzgado Marítimo el documento acreditativo, folio 38, por Providencia del 19 de agosto se dejó sin efecto la cautelar inicialmente adoptada, siendo retirado el precinto de la embarcación por la Guardia Civil en la mañana del día 20, folio 63. De lo proveído fueron notificadas ambas partes.

Tercero

Por el Juez Marítimo, en orden a integrar las actuaciones, se ofició a su promotor en solicitud de los exigidos extremos objeto de investigación, folio 92, haciendo lo propio al armador de la embarcación asistida, folios 95 y 96, al que a su vez, y tras recibirse nuevo escrito de la representación letrada de la contraparte recordando el enviado y ya meritado en el párrafo final del Antecedente de Hecho Primero, requirió copia de póliza de seguro completa, y cantidades de combustibles, lubricantes, aceites y pertrechos a bordo el día del suceso y valor del flete. La solicitud a la parte asistida de este último particular consignado, de fecha 16 de septiembre de 2015, hubo de ser reiterada en posteriores oficios de 9 de noviembre y 10 de diciembre de dicho año hasta que fue atendida este último día, fecha en que por correo electrónico se cursó únicamente copia de la póliza del seguro concertado por **FORCE INDIA LIMITED** con la entidad AON UK LIMITED, que corre unida a los folios 121 a 125, donde se cifraba como valor asegurado el de **VEINTITRÉS MILLONES DE DÓLARES (23.000.000,-€)**- en euros **VEINTIÚN MILLONES (21.000.000.-**

€)-, en caso de pérdida total. En todo caso, y no habiéndose remitido el resto de la documentación solicitada, el Juez Marítimo cursó el 22 de abril de 2016 nuevo oficio, folio 138, a la representación letrada de la parte asistida interesando su traslado; cabe decir que los extremos referidos a combustibles, lubricantes, aceites y pertrechos a bordo el día de autos así como el valor del flete no fueron remitidos.

En cuanto a organismos oficiales se demandó de la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares certificación del estado del tiempo reinante en la zona,- *para lo que señalaba la posición del M/Y "FORCE INDIA"*-, y día del suceso; en tal informe, obrante a los folios 107 y 108, consta lo siguiente: Cielo entre nuboso y cubierto con lluvias débiles; Viento sopló del Norte y Noroeste (350° 050°) con fuerza media Beaufort 4 (11 a 16 nudos) y rachas de fuerza Beaufort 6 a 7 (22 a 33 nudos); Oleaje entre marejada y fuerte marejada con altura significativa de olas de 1 a 2 metros. A su vez se interesó de la Capitanía Marítima de Ibiza tanto el asiento registral de la embarcación asistente,- que obra a los folios 104 a 106-, como la exposición de edicto que, asimismo, se publicaría en B.O.E. núm. 232 de 28.09.2015. Respecto a valoración del M/Y "FORCE INDIA", solicitada a la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, ya quedó indicada la imposibilidad de llevarla a cabo.

Cuarto

Por el Letrado Sr, R. L., en la representación ostentada y conforme a lo interesado por el Juzgado Marítimo, se remitió escrito el 20 de abril de 2016. En el mismo, unido al folio 130,- *y aunque todavía no obrase en el Expediente la documentación que había solicitado, y sobre cuya aportación volvió a insistir*-, señalaba como valor de lo salvado la cifra de **VEINTIÚN MILLONES DE EUROS (21.000.000,00-€)**, habiendo incurrido la entidad reclamante en unos gastos cifrados en **CATORCE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (14.369,67€)**. Tras esto, y calificando la asistencia como salvamento o, subsidiariamente, como auxilio en la mar, consideraba a la mercantil NÁUTICA **CASTAVI, S.L.** acreedora a un premio de **QUINIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (550.000,00-€)** al que se sumaría la cifra reclamada por el concepto de gastos.

A su escrito acompañaba como **DOC nº 1** copia de anuncio relativo a valor de una embarcación como la asistida, folios 135 a 137, y como **DOC nº 2** un certificado de su mandante sobre gastos y tres facturas, folios 131 a 134. Hay que señalar que sobre el gasto atribuible a personal bajo el concepto "*filmación (pedida por el perito) para hacer el traslado hasta varadero*",- que figura al folio 133-, el Juez Marítimo, para mejor integración del Expediente solicitó su remisión, resultando que de tal filmación la parte reclamante no se quedó con copia al ser entregado el original al propietario o patrón de la embarcación asistida, debiéndose reducir en **QUINIENTOS CINCUENTA EUROS (550,00-€)** el concepto en cuestión, folios 165 y 189.

Quinto

El Letrado Sr. G. P., en la representación que le corresponde y conforme se le había solicitado, presentó escrito el 12 de agosto de 2016,- que denominaba de alegaciones-, folios 145 a 152, y al que acompañaba informe de valoración, folios 153 a 159. En dicho escrito y tras oponerse a la versión reflejada en el relato contenido en el parte de asistencia formulado refleja diversos extremos, como tales: **1º.-** que la embarcación “**N.CASTAVI**” no lo es de salvamento profesional; **2º.-** que no hubo llamada de emergencia,- por no encontrarse en situación tal-, o de petición de auxilio del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, al ser solo apuros y dificultades los sufridos por esa embarcación, siendo su consignatario quien contactaría con la entidad **NÁUTICA CASTAVI, S.L.** por indicación del personal de **MARINA MAGNA** (sic); **3º.-** que el yate, que siempre mantuvo su capacidad de maniobra y sus máquinas operativas y que por una vía de agua submarina de escasas dimensiones, controlada con el propio equipamiento de a bordo, simplemente precisaba de un buzo que, taponándola, la reparara, no se encontraba en una situación de peligro urgente e inminente de hundimiento, siendo acreditativo de ello que no se llamase a la Autoridad Marítima, al Centro de Coordinación de Salvamento o a la propia **SASEMAR**; y **4º.-** que el informe pericial aportado,- *en lengua inglesa y sin traducción*-, de la entidad **OGDEN & ASSOCIATES**, cifraba el valor de mercado del **M/Y “FORCE INDIA”** en una banda entre **DIEZ MILLONES DE EUROS/DIEZ MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (10.000.000,00-€/10.500.000,00-€)**.

A continuación este Letrado, con cita doctrinal y jurisprudencial atinente al caso que nos ocupa, concluía manifestando su oposición a que el servicio prestado pudiera conceptuarse de genuino suceso de salvamento por ausencia absoluta de peligro, si bien y para el supuesto,- *harto improbable*, se decía-, de que tal calificación fuera la procedente para este Órgano de la Armada y debiéndose atender a los criterios establecidos en los artículos 13 y 18 del **CONSALVA 89**, de todos los cuales realizaba el oportuno comentario en favor de su tesis, consideraba la petición de premio en la cuantía reclamada como insólita, inédita, abusiva, especulativa y desproporcionada.

Sexto

En este Expediente, demorado en su tramitación por el único motivo de la intención trasladada en diversos momentos por las partes contendientes al Juez Marítimo actuante de tratar de llegar a un acuerdo,- *a la postre no alcanzado*-, y que este, dando muestra de su paciencia, asumió, se ha dado el caso de que, durante esas sempiternas negociaciones,- la primera noticia sobre las mismas se tiene, y consta por Diligencia al folio 142, el 9 de agosto de 2016, y la última se deduce del correo electrónico del **JUMAPER** 9 de 9 de enero del año en curso, folio 189-, el Juez Marítimo, en la competencia y atribuciones que nuestra normativa reguladora le atribuye, ofició el pasado 12 de enero a la Gerencia del Puerto Deportivo **IBIZA MAGNA**, folio 190, solicitando la emisión de informe sobre el suceso acaecido en sus

instalaciones. Para atender la solicitud se interesó la remitiera al correo electrónico del Contraмаestre de dicho centro, lo que hizo el 16 del mismo mes, recibiendo el informe, de fecha 17, que suscribía, en la calidad expresada, el Sr. P. R., que obra a los folios 196 y 197.

En el meritado informe, el Contraмаestre de IBIZA MAGNA reflejaba, sintetizándolo, lo siguiente: **1º.-** que el **M/Y “FORCE INDIA”** tenía prevista su entrada en puerto y asignado amarre, el núm. 8, entre las 18:00/19:00 horas; **2º.-** que en el momento de entrar soplaban rachas de 25/30 nudos, que duraron unos 45 minutos y que frustraron los diversos intentos de amarre por ir el yate de un lado a otro sin control y, si bien en el tercer intento parecía llevar buen rumbo, una nueva racha le llevaría, para controlar la situación, a realizar una brusca maniobra que dio lugar a que engancharse la guía de babor de otro yate situado a su estribor, momento en que el **M/Y “FORCE INDIA”** cambió la maniobra y dio a babor, desenganchando la guía del motor de estribor y yéndose, de modo descontrolado, hacia babor, engancharse la guía de babor de su mismo amarre que succionó con su turbina de babor; **3º.-** que tal guía, que era sujeta por la embarcación de apoyo de la Marina, distante entre 15/20 metros por razones de seguridad, al engancharse la soltó inmediatamente el marinero para no ser arrastrado, momento este en que la guía y la cadena durmiente fueron succionadas y, tras agujerear el casco, la cadena entró en la sala de máquinas abriendo una gran vía de agua, dejando al yate enganchado en medio del puerto sin posibilidad de maniobrar y de costado frente a la proa del yate situado en el amarre 11, cortando a su vez el paso a otros yates que esperaban fuera a que bajara la intensidad del viento; **4º.-** que, ante la llamada por canal 9 VHF del Capitán del yate en demanda, con carácter de urgencia, de buzos o salvamento por la gran vía de agua existente, y dado que el puerto no disponía de material suficiente para hacer frente a la situación extraordinaria surgida, llamó a la entidad **NÁUTICA CASTAVI, S.L.** a la que informó del suceso y requirió acudieran lo antes posible; también dio aviso de lo ocurrido a la Autoridad Portuaria y al jefe de Prácticos, que acudieron pero, dada la situación, poco pudieron hacer; **5º.-** que en un plazo de 10/15 minutos, que fue lo que tardaron en comparecer los buzos de la citada entidad con sus equipos, recibió unas doce (12) llamadas tanto del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”** como de su consignatario, V. de IBZYACHTSERVICES, notando en las tres/cuatro últimas del citado Capitán su nerviosismo, llegando a decirle que si no llegaban los buzos el yate se hundiría; **6º.-** que instantes antes de llegar los equipos de salvamento detectó que la popa del yate había bajado unos 40 centímetros, faltando poco para que el agua pasara por la plataforma de popa y accediera a la sala de máquinas, cuyo portón estaba abierto, y de la que salía gran cantidad de agua por el espejo de popa y plataforma, lo que observaba a simple vista pues en todo momento estuvo pendiente de la situación; **7º.-** que dio aviso al Capitán de la llegada de los buzos que metieron motobombas y, al cabo de una hora y media, controlaron la situación, lo que tranquilizó a la tripulación del yate; y **8º.-** que,

habiendo quedado, sobre las 22:30/23:00 horas, el **M/Y “FORCE INDIA”** atracado en su amarre con ayuda de los miembros de la entidad **NÁUTICA CASTAVI, S.L.** y colaboración de personal de la Marina, el informante se retiró si bien sabía que los buzos quedaron custodiándolo por si surgía algún problema.

Séptimo

Con fecha 18 de enero de 2016 el Juez Marítimo finalmente redactó Cuenta General de Gastos, folios 199 a 203, en la que, como Antecedentes de Hecho, se hizo constar: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada y posteriormente levantada al constituirse garantía; la personación de la representación letrada de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones y la también personación de la representación letrada de la parte asistida acompañada de un informe pericial de valoración de entidad extranjera; la exposición y publicación de edictos; el informe de meteorología; la imposibilidad de aportación de peritaje oficial y la correspondiente a la póliza de seguro de la embarcación asistida; y el informe evacuado por el Contramaestre del Puerto Deportivo IBIZA MAGNA. 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

En este estado procedimental la representación letrada de **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, que tras haber presentado su escrito de alegaciones el 3 de febrero de 2017, folios 215 a 236, sustituiría este, dentro de plazo, por otro definitivo el 6 del mismo mes alegando haber sufrido errata,- *el posterior formulado sólo se diferenciaba en realidad del primero en la reseña, folio 266, de una Resolución de este Tribunal Marítimo Central, la 660/0009/04 de 15 de julio de 2006-*, formalizaba, en base a lo actuado y destacando tanto la actuación del Juez Marítimo al recabar de oficio información atinente al suceso como la aportación por el asistido, ya señalada, de informe de valoración exclusivamente en lengua inglesa, su relato de hechos en el modo adecuado para justificar su calificación de la asistencia como supuesto de salvamento o, subsidiariamente, auxilio.

A tal fin, reseñando extractos del Parte de Asistencia y con remisión tanto a lo manifestado por el Contramaestre Sr. P. R. como a los extremos de meteorología certificados por la AEMET, con la aportación de citas doctrinales y jurisprudenciales, se estimaba concurría una evidente situación de peligro real, concreto, inminente y extraordinario para el **M/Y “FORCE INDIA”** al hallarse con una gran vía de agua, enganchado al muerto, sin capacidad de achicar el agua, sin maniobra ni gobierno, a expensas de una adversa

meteorología y con riesgo inminente o, cuando menos, grave de hundimiento, señalando también que la tripulación de su mandante,- los buzos debieron sumergirse de noche bajo un yate de casi 500 toneladas y 50 metros de eslora con una distancia entre su quilla y el fondo realmente escasa y distancia que descendía a causa del agua que se embarcaba-, había igualmente corrido peligro para su integridad física.

Reseñado el requisito del peligro integrador necesario de la calificación alternativa propugnada, entendía el alegador quedaba también acreditado el resultado útil en cuanto que se evitó el hundimiento del yate y, además, tal asistencia conllevó una innegable utilidad económica para el armador del **M/Y “FORCE INDIA”** por la explotación comercial a que es dedicado. En este mismo orden de cosas, la relación de causalidad entre la actividad desplegada por el asistente y el resultado útil obtenido era evidente y manifiesta, constando asimismo ausencia de prohibición expresa por parte del Capitán del mismo en cuanto que fue quien requirió en diversas ocasiones la presencia urgente de buzos o salvamento, solicitud complementada y ampliada con las llamadas que al Contramaestre de IBIZA MAGNA realizó el consignatario de dicha embarcación.

En su consecuencia, seguía diciendo el Letrado de la parte asistente, concurrían los elementos determinantes para calificar la asistencia que nos ocupa como salvamento.

A continuación, y tras invocar el artículo 2 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, y analizar y pormenorizar las circunstancias prevenidas en su artículo 9,- *habrá de entenderse que la cita se refiere, respectivamente, a los artículos 12. 1, “Condiciones para que haya derecho a recompensa”, y 13, “Criterios para determinar la recompensa”, del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, vigente para España desde el 27 de enero de 2006, por mor de las previsiones del párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera en relación con la letra f) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dada la fecha en que ocurrieron los hechos que se examinan-*, respecto al valor de los bienes salvados se consideraba como tal el señalado en póliza de seguros de casco y máquinas del **M/Y “FORCE INDIA”**, cifrado en **VEINTITRÉS MILLONES DE DÓLARES (23.000.000.-€)**- en euros **VEINTIÚN MILLONES (21.000.000.-€)**-, y valor al que debería adicionarse **UN MILLÓN DE EUROS (1.000.000.-€)** en concepto de fletes que se permitieron obtener y salvar por la actividad de los salvadores.

Por último, y en cuanto a la solicitud de remuneración por la asistencia prestada, se concretaba la misma, para el caso de conceptuarse como salvamento, en la cifra de **UN MILLÓN DE EUROS (1.000.000.-€)** y, si la calificación fuera de auxilio, en la cifra de **QUINIENTOS SESENTA MIL**

EUROS (560.000,00-€), a la que se sumarían, en uno u otro caso, los gastos reclamados por importe de **TRECE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (13,869,67€)**, - esta cantidad llevaba descontado el concepto señalado en el último párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Cuarto-.

En lo referente a pruebas y junto con la ya obrante en las actuaciones se solicitaba la testifical de varios integrantes de la embarcación asistente,- su Patrón, un marinero y dos buzos, del Contra maestre del Puerto Deportivo Ibiza Magna, y del consignatario de la embarcación asistida, a cuyo fin y de admitirse lo interesado se aportarían pliegos de preguntas. Por último se dejaba anunciada la aportación de informe pericial sobre las circunstancias de la asistencia y valoración del **M/Y “FORCE INDIA”**.

Noveno

La representación letrada de la entidad armadora del **M/Y “FORCE INDIA”** presentó a su vez alegaciones a la Cuenta General de Gastos el 6 de febrero de 2017, folios 237 a 249, en las que, si bien reiterando extremos ya consignados en el anterior de 12 de agosto de 2016, el objetivo manifiesto viene a ser el desvirtuar la versión facilitada sobre el suceso por el Contra maestre del Puerto Deportivo a cuyo fin llega a reseñar que *“probablemente conoce ya,...,hasta el anterior escrito de alegaciones de esta parte o al menos su esencia fundamental”*.

En tal sentido relacionaba detalles que llevarían a dudar de la imparcialidad del testigo, como tales y el primero su referencia a “una gran vía de agua” cuando este no estuvo nunca a bordo del yate; a tal fin volvía a incorporar dos fotografías,- *esta vez de perfecta nitidez*,- folio 239, demostrativas de las escasas dimensiones de tal vía que acreditaban que la incidencia estructural no puso a la embarcación en peligro. Como segundo detalle traía a colación la expresión “nerviosismo” como referida al Capitán del yate con ocasión de las diversas llamadas efectuadas que, aventuraba el alegador, transmitían la sensación de que por este se lanzó un MAYDAY cuando lo cierto es que simplemente se solicitó asistencia a IBIZA MAGNA. El tercer detalle lo encontraba en el hecho de que la llamada del testigo, atendiendo a la demanda del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, - y del consignatario del yate-, fuera hecha a una entidad privada, **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, y no a la Autoridad Portuaria o a Prácticos,- SASEMAR se incluiría-, quizás por una mejor relación del Puerto Deportivo con tal mercantil. Por último, y en esta cuestión relativa a las manifestaciones del Contra maestre Sr. P. R., el cuarto detalle venía referido al tema horario en cuanto que en su escrito aquel no señalaba horas concretas y las que consignaba sobre llegada de la embarcación asistente e inicio de actividades eran distintas de las reflejadas en el Parte de Asistencia

Conclusión que de todo lo anterior deducía el Letrado suscriptor de las alegaciones era: que no hubo emergencia ni urgencia y el **M/Y “FORCE INDIA”**, que no había perdido su capacidad de maniobra y mantenía sus máquinas operativas salvo cuando se sumergieron los buzos, no estaba en peligro inminente de hundimiento sino necesitado de un servicio privado, y por ello no se llamaron o activaron servicios oficiales por el mando del yate; que la visibilidad reducida en las aguas portuarias no es un plus de peligro para buzos profesionales; que el efectivo taponamiento de la vía de agua se llevó a cabo cuando el yate ya estaba atracado; y que la actividad desplegada por el asistente debía contraerse a un período temporal de 3 horas y 45 minutos de asistencia estricta desde su embarque en el yate hasta que se controló la vía de agua.

Tras esto, y si bien reflejaba el valor asegurado del **M/Y “FORCE INDIA”**, se reiteraba en el obrante en el informe pericial ya aportado y cifrado en **DIEZ MILLONES DE EUROS/DIEZ MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (10.000.000,00-€/10.500.000,00-€)**, hecho mención en nuestro Antecedente de Hecho Quinto-, estimando oportunista y especulativa la cantidad reclamada de contrario y susceptible de un enriquecimiento injusto.

En cuanto a los requisitos configuradores de un genuino supuesto de salvamento negaba su concurrencia trayendo a colación citas doctrinales y jurisprudenciales, si bien y para el supuesto,- *nuevamente se dice que “harto improbable”*-, de que se calificase como tal deberían tenerse en cuenta los criterios moderadores que previene el artículo 13 del CONSALVA 89 y, como tales, tanto el valor de lo salvado, que no sería el asegurado sino el de mercado, como las restantes consideraciones que su texto relaciona y ello con la necesaria ponderación de la incidencia de las mismas en el caso de autos.

Respecto a prueba se solicitaba la testifical mediante cuestionario escrito del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”** Sr. E., del que se daba su dirección de correo electrónico y se indicaba que no podría personarse ante el Juzgado Marítimo por motivos profesionales, y asimismo la de los testigos propuestos por la contraparte.

Décimo

Por el Juez Marítimo actuante, unidas que fueron las alegaciones de las representaciones letradas de **NÁUTICA CASTAVI, S.L.** y **FORCE INDIA LIMITED**, se proveyó el pasado 9 de febrero, folio 275, sobre las pruebas solicitadas por tales en sus respectivos escritos, admitiéndolas en su totalidad. Para su práctica, y disponiendo la notificación de lo así acordado a las partes personadas, libró los escritos pertinentes interesando de ellas la aportación de cuestionarios de preguntas, recibándose los de la parte asistida, que obran a los folios 291 a 297, y los de la parte asistente, folios 298 a 306, con las direcciones de los testigos propuestos, folio 307.

Décimo Primero

En cuanto a las testificales admitidas, el Juez Marítimo, mediante auxilio administrativo, interesó el 24 de febrero pasado a la Ayudantía Naval de Ibiza las llevase a cabo en su totalidad,- a excepción de la declaración del Capitán del yate cuya cumplimentación recabó de la parte proponente-, a cuyo fin cursó los cuestionarios aportados por ambas partes. Practicadas el 10 de marzo de este año, obran copias a los folios 317 a 331 y sus originales, con oficio remisorio de fecha 13 de marzo del año en cursos, a los folios 340 a 356.

Respecto a lo declarado por los dos primeros testigos,- *para lo que se seguirá el orden de su relación en el escrito de la parte que lo propuso-*, sintetizando sus respuestas al cuestionario de ambas partes y teniendo en cuenta, para prescindir de ellas por reiterativas, similitudes en las mismas, cabe decir lo siguiente:

Patrón de la embarcación “N.CASTAVI”, Sr. E. T., folios 343 a 346.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que se ratificaba íntegramente en el Parte de Asistencia dado inmediatamente después de haber asistido al **M/Y “FORCE INDIA”**, asistencia que se le pidió a través de muchas llamadas telefónicas de IBIZA MAGNA y del propio consignatario del yate; **2.-** que la primera llamada, a las 19:50 horas, fue desde el puerto y a título informativo por la posibilidad de que la embarcación se hubiera enganchado a un tren de fondeo mientras que en las siguientes ya se manifestaba que era muy urgente porque se estaba hundiendo; **3.-** que tras la llamada inicial se empezaron a movilizar el personal y el material, lo que se hizo en 15/20 minutos, embarcando en la “**N.CASTAVI**” el declarante aunque no estaba de servicio y otros cuatro tripulantes además de otro personal de tierra de su empresa; **4.-** que al llegar a zona encontraron al yate, del que no sabía el número de tripulantes y pasajeros, apopado e intentando achicar la sentina mediante un equipo que evacuaba el agua a través de sus motores, pero sin éxito pues la sala de máquinas estaba inundada, por lo que colocaron dos motobombas de gran caudal en su popa con las aspiraciones en las sentinas de tal sala, consiguiéndose con el uso de unos medios y otros estabilizar algo la situación y ganar tiempo aunque el caudal de entrada de agua seguía siendo algo superior a la que se extraía, por lo que era preciso utilizar buzos para taponar la vía de agua, lo que, a su vez, exigía parar los motores del yate para que aquellos se sumergieran; **5.-** que el Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, que hablaba español, estaba muy preocupado porque la altura del agua estaba a punto de alcanzar los cuadros eléctricos, lo que aumentaría el alcance de las averías; **6.-** que tras preparar sus equipos, en unos diez minutos, se sumergieron dos buzos, quedando un tercero como refuerzo; **7.-** que la altura entre la quilla del yate y el fondo del puerto sería de unos 5/6 metros; **8.-** que no sabía si se había llamado a SASEMAR pero que sí conocía que allí la misma carecía de buzos; **9.-** que los buzos, que reconocieron el casco localizando la vía de agua

en una tobera, en la que encontraron la cadena de un tren de fondeo enrollada en su eje, lo que había ocasionado la rotura de la fibra del casco, sellaron la vía de agua con una masilla especial denominada "IVEGOR" y, una vez controlada la vía, cortaron la cadena para poder trasladar el yate a su amarre; y **10.-** que sin la actuación de la parte asistente, y dado que ni el puerto deportivo ni los bomberos hubieran podido asistir y salva al yate, este hubiera terminado hundiéndose en el puerto.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que, *tras reflejar su cualificación y experiencia profesional*-, la primera llamada para asistir al yate la recibió de Ibiza Magna y la segunda de su consignatario; **2.-** que, aun siendo la primera llamada, la hecha a título informativo a las 19:50 horas, la que determinó se empezasen a movilizar los medios humanos y materiales, se zarparía de su base en Botafoc a las 20:25 horas debido a que Ibiza estaba colapsada por los fuegos artificiales de aquella noche, llegando a IBIZA MAGNA en veinte minutos y embarcando en el yate donde, siguiendo el procedimiento de seguridad, se efectuó una inspección visual de su interior para averiguar el verdadero alcance de las averías y se interrogó a su Capitán quien informó que el sistema de achique del yate era incompatible con buzos trabajando en el casco, motivo que determinó se embarcasen dos motobombas para achicar las sentinas. Conforme a ello y cuando la altura de la inundación permitió con seguridad parar las máquinas se sumergieron dos buzos a las 21:20 horas; **3.-** que no se cortó de inmediato la cadena de fondeo para retirar el yate de la zona y repararlo en muelle porque, por una parte, había rachas fuertes de viento lo que no aconsejaba dejarlo amarrado sólo por su proa, y por otra porque para cortarla se precisaban buzos que con los motores encendidos, precisos para achicar, no podían sumergirse; **4.-** que la vía de agua se controló a las 23:30 horas y el yate quedó atracado veinte minutos más tarde; **5.-** que a partir de su ataque en dicha hora los trabajos de los buzos seguían sometidos al riesgo inminente a toda inmersión, a lo que se añadía el trabajo nocturno; **6.-** que no era cierto que tras el sellado inicial de la vía de agua el yate pudiera achicarla por sus propios medios dado que tal sellado era provisional y requería de múltiples capas que necesitaban de un tiempo de fraguado entre una y otra de modo que hasta que no fraguase la última no estaba terminado el sellado. El trabajo de los buzos era incompatible con el encendido de los motores, único medio de achique; **7.-** que antes de prestar la asistencia no se trató de la remuneración ni con el consignatario ni con el Capitán del yate; **8.-** que su tarifa habitual por esta clase de trabajos es de unos 3.500 euros/hora por el día y de 7.000 euros/hora por la noche por los medios marítimos a los que se sumarían unos 2.500 euros/hora por los medios desplegados, considerándose acreedor a una remuneración de 560.000 euros porque sin su rápida actuación los daños sufridos por el yate hubiesen sido mucho mayores pudiendo incluso haber dado lugar a su pérdida total por hundimiento con los costes, además, de descontaminación del puerto por aceites y combustibles y la obligación

consiguiente de reflotarlo para dejar libre el puerto; y **9.-** que sí han intervenido en salvamentos marítimos y sí han recibido premio por ello.

Tripulante de la embarcación “N.CASTAVI”, Sr. J. G., folios 347 a 349.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que el día de autos se encontraba en su domicilio no recordando a qué hora se le movilizó, tardando en llegar a su embarcación unos 10/15 minutos donde esperaron al último compañero otros 10 minutos hasta zarpar hacia el yate, al que no subió, que se encontraba apogado en el puerto; **2.-** que el M/Y “**FORCE INDIA**” estaba usando las aspiraciones de sus dos motores como bombas de achique y que las dos motobombas que se le pusieron precisaron una puesta en funcionamiento de unos 10/15 minutos por cada una; **3.-** que entre los medios del yate y las dos motobombas el nivel de agua embarcada comenzó a disminuir, no conociendo las zonas en que estaba inundado el yate por no entrar en el pero, por lo que se decía, era en su sala de máquinas; **4.-** que se sumergieron dos buzos, I. y D. B., quedando un tercero y el Patrón Sr. E., en stand-by, todos los cuales se fueron preparando desde su salida de Botafoc, estimando en 5 minutos el tiempo necesario empleado para completar su equipamiento; **5.-** que entre la quilla del yate y el fondo del puerto habría unos tres metros aproximadamente; **6.-** que no sabía si se llamó de emergencia a SASEMAR pero conocía que en el Isla no disponía de buzos para combatir una vía de agua; **7.-** que los buzos revisaron el casco del yate hasta localizar la avería,- una cadena de un tren de amarre dentro de una turbina-, aplicando luego una masilla selladora que precisa de varias aplicaciones con un tiempo de fraguado y, cuando la vía estuvo taponada, cortaron la cadena para poder trasladar el yate; y **8.-** que el yate se hubiera hundido sin la intervención de su empresa pues ni el puerto ni los bomberos hubieran podido asistirlo y salvarlo con los medios a su alcance.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que,-*tras reflejar su cualificación y experiencia profesional*- la llamada para asistir al yate la recibió de su jefe Iván Bonet, desconociendo por qué no acudió SASEMAR; **2.-** que aunque la llamada inicial pidiendo asistencia fue a las 19:50 horas no se zarpó de su base hasta las 20:25 horas pues hubo de esperarse a otros tripulantes y, además, había mucho tráfico en Ibiza por fuegos artificiales; **3.-** que no sabía, por estar ocupado con el material, lo que se tardó en llegar a zona; **4.-** que no recordaba la hora en que se controló la vía de agua ni la de su ataque; **5.-** que,- *tras responder de modo semejante a lo manifestado por el Sr. E. sobre que el sellado inicial era provisional, precisaba de múltiples capas y hasta el fraguado de la última el trabajo no estaba terminado*-, como medida de seguridad se le dejó al yate instalada una de las dos motobombas durante dos días; **6.-** que no sabía si se discutió con el consignatario o el Capitán del yate sobre la remuneración, desconociendo las tarifas de su empresa; y **7.-** que estimaba que sin su intervención el yate podría haber llegado a hundirse y desde luego sufrir averías mucho mayores.

Décimo Segundo

En el día ya citado fue tomada declaración a los buzos Sres. B. G., V. e I. Respecto a lo declarado por ambos, sintetizando sus respuestas a los cuestionarios de las partes y con la previsión anunciada en el anterior Antecedente de Hecho de prescindir de las coincidentes, cabe decir lo siguiente:

Buzo en la “N.CASTAVI”, Sr. B. G., V., folios 342 y 341.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que sin saber la hora exacta, al recibir la llamada de su hermano movilizándolo, se desplazó sobre las siete de la tarde desde donde se encontraba; **2.-** que tardaron unos 20 minutos en llegar junto al M/Y “**FORCE INDIA**”, encontrándolo un poco apopado con agua en la cámara del motor hasta los cárteres; **3.-** que no creyó que el yate, en el que entró, fuera capaz de contener por sus propios medios la entrada de agua pues, aunque tenía los motores encendidos con las aspiraciones en la sentina para ir achicando, el caudal de entrada era superior a lo que podía expulsar; **4.-** que no se sumergió aunque daba apoyo a los buzos; **5.-** que un buzo tardaba unos cinco minutos en preparar su equipo si, como es el caso en su empresa, el mismo ya está debidamente preparado y estibado; **6.-** que el punto exacto de la vía de agua no se localizaba desde el interior por lo que puso en marcha las dos motobombas de la “**N.CASTAVI**” para combatir la inundación, y que localizada aquella por los buzos se empezó a taponarla tardando entre 2/3 horas en conseguirlo definitivamente, empleando para ello una masilla bicomponente especial para esos menesteres; y **7.-** que, en su opinión, sin la intervención de su empresa el yate se hubiera terminado hundiendo en el puerto pues este, ni los bomberos, hubieran podido asistirle por carecer de buzo, imprescindible para el caso.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que, *tras reflejar su cualificación y experiencia profesional*, había intervenido en treinta salvamentos, percibiendo premio en una ocasión; **2.-** que no se sumergieron nada más llegar junto al yate pues, siguiendo el protocolo de seguridad, primero se inspeccionó su interior para comprobar el estado de la vía de agua y, a continuación, se conectaron las motobombas a fin de apagar sus motores y así, lo que era indispensable, poderse sumergir los buzos; **3.-** que no se cortó la cadena para que el yate atracase al muelle porque en su situación lo primordial era encontrar la vía de agua para que siguiera flotando, y sería después de ello cuando se le podría mover con seguridad; **4.-** que la masilla se aplicó sobre la cadena alojada en la vía de agua por seguridad dado que, si se retiraba tal cadena, la vía de agua se reabría y no se tenía certeza de que en tales condiciones se la pudiese controlar; **5.-** que se tardaron 2 horas en aplicar la masilla y sellar la vía de agua porque donde esta se hallaba, interior de la tobera, era de difícil acceso y el producto aplicado requería ser aplicado por capas sucesivas y dejarse fraguar cada una de dichas capas; y **6.-** que cuando el yate quedó atracado se

siguieron haciendo inspecciones y aplicando más masilla hasta eliminar la entrada de agua, quedando la cadena embutida dentro de la masilla selladora.

Buzo en la “N.CASTAVI”, Sr. B. G., I., folios 350 y 351.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que sobre las seis de la tarde de aquel día y encontrándose en su domicilio se le informó de que un yate se había enganchado en el tren de amarre del puerto IBIZA MAGNA y, ante ello y aunque era una incidencia menor, previno al resto del equipo; **2.-** que llegó a la zona de la incidencia en unos 15/20 minutos tras ser movilizad; **3.-** que encontró al yate aporado y, en su opinión, incapaz de contener la entrada de agua por sus propios medios; **4.-** que, como buzo, se sumergió aunque no recordaba la hora exacta; **5.-** que no conocía exactamente la distancia entre la quilla del yate y el fondo de la marina pues era de noche cuando se sumergió; **6.-** que durante su trabajo bajo el yate su popa seguía hundiéndose siendo la visibilidad prácticamente nula; **7.-** que se tardó en taponar provisionalmente la vía de agua unas dos horas, empleándose toallas y material textil para contenerla y después la recubrió con masilla “IVEGOR” y que, a su vez, el taponamiento definitivo llevó toda la noche pues tal masilla necesitaba de una hora de fraguado tras cada aplicación y la vía de agua era de grandes dimensiones; **8.-** que, en su opinión, sin la actuación de su empresa el yate hubiera terminado hundido en el puerto deportivo pues este y los bomberos carecían de buzo y no tenían experiencia en esos trabajos; y **9.-** que temió por su seguridad mientras se encontraba debajo del **M/Y “FORCE INDIA”**.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que, *tras reflejar su cualificación y experiencia profesional*-, había intervenido en salvamentos y percibido premios; **2.-** que cuando se sumergió encontró la vía de agua en el interior del hueco de la turbina de babor en la que se había incrustado la cadena del tren de fondeo haciendo un agujero de aproximadamente un metro de largo por un palmo de ancho; **3.-** que la cadena no se cortó por seguridad ya que las condiciones meteorológicas eran desfavorables y, además, se corría el riesgo de que se hundiera en un lugar más peligroso para otras embarcaciones; **4.-** que se aplicó la masilla sobre la cadena en vez de retirarla porque se corría el riesgo de agrandar la vía y además estaba muy incrustada en el casco por lo que no era seguro que se hubiera podido soltar; **5.-** que se tardaron dos horas en aplicar la masilla tanto por los tiempos de fraguado de la misma como porque la misma presión del agua dificultaba que quedase en su sitio mientras fraguaba y a través de la vía la masilla entraba en el interior del casco; **6.-** que se siguió aplicando masilla sobre la superficie aun con el yate atracado hasta que quedó completamente sellada la vía agua, cortando la cadena de la que quedó un trozo embutida en la masilla; y **7.-** que temió por su vida.

Décimo Tercero

Por último, y también el día 10 de marzo pasado, testificaron D. R. P. R. y D. V. J. M. De sus manifestaciones se sintetiza lo siguiente:

Contra maestre de IBIZA MAGNA, Sr. P. R., folios 354 y 352/353.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que se ratificaba en la información facilitada al Juzgado Marítimo actuante en escrito cursado por correo electrónico el 17 de enero de 2017; **2.-** que a las 19:50 horas del día de autos se encontraba en el puerto de IBIZA MAGNA; **3.-** que la primera llamada de solicitud de auxilio del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”** la recibió sobre las 7/7.10 de esa tarde, y, a su vez, la de su consignatario unos minutos después de la anterior; **4.-** que, dado que era el encargado de dar entrada a los yates, se encontraba en el cantil del contramuelle de poniente del martillo y desde allí presenció la asistencia; **5.-** que desconocía el número de tripulantes y pasajeros del yate; **6.-** que el yate, con sus medios de achique, no era capaz de evacuar el agua, lo que se logró con el auxilio de las dos motobombas que trajo la **“N.CASTAVI”**; **7.-** que, por lo que le informó el Capitán del yate estaba inundada la sala de máquinas; **8.-** que por el Capitán, con el que vía VHF estuvo en contacto en todo momento, se le informó al principio que tenía una vía de agua que superaba su capacidad de achique, por lo que precisaba buzos urgentemente, petición que le reiteró más de 30 veces hasta que aquellos llegaron. A su vez, y mientras el Capitán atendía a los buzos, no tuvieron contacto durante una hora, volviendo a contactar para decirle que la inundación estaba siendo controlada con el auxilio de la **“N.CASTAVI”**; **9.-** que el yate hubiera terminado hundándose sin la intervención de la empresa **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, siendo cierto que ni el puerto deportivo ni los bomberos lo hubieran podido asistir con los medios disponibles.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que, *tras reflejar su cualificación, Patrón Mayor de Cabotaje, y experiencia profesional-* su función en IBIZA MAGNA era de Contra maestre y que sus manifestaciones en escrito obrante en autos le fueron requeridas por el Juez Marítimo; **2.-** que, aunque no existía un diario o registro oficial del suceso, recordaba éste con detalle porque acaeció el día de máximo ajeteo del año en el Puerto de Ibiza, con fuegos artificiales y, además, porque llevaba una libreta personal con los trabajos a realizar e incidencias destacadas de modo que su relevo supiera lo pasado en su guardia y lo que hacer en la suya; **3.-** que no había leído el Parte de Asistencia de la empresa asistente; **4.-** que la embarcación de apoyo de la Marina en el ataque de yates y con condiciones meteorológicas adversas podía ayudar a dar refuerzos con las estachas pero sin hacer funciones de remolcador o empujadora; **5.-** que el puerto estaba abierto por la autoridad competente y que la idoneidad de entrar o no en puerto la debía valorar el Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, no teniendo competencia para impedir la entrada en puerto. A esto añadía que, en aquellos momentos, había otros tres yates esperando fondeados en Talamanca a que remitiese el viento para entrar en puerto; **6.-** que en catorce años nunca había sucedido un incidente similar y que cualquier puerto es inseguro con una meteorología adversa como la que concurría en

esos momentos; **7.-** que conoció el suceso primero por el Capitán del yate por VHF y, a los cinco minutos, por su consignatario; **8.-** que no fue llamada de socorro la que le hicieron ambos pues fue por el canal 9 como una incidencia, debiendo haber utilizado el Capitán del yate el Ch 16 en caso contrario; **9.-** que no llamó a SASEMAR y sí a la empresa asistente tanto por tener muchos recursos materiales y humanos con experiencia demostrada en muchos salvamentos y asistencias marítimas como, por su proximidad geográfica, su rapidez en la respuesta; **10.-** que llamó a la Autoridad Portuaria justo después de recibir las llamadas del Capitán y del consignatario, y ello en cumplimiento del protocolo de seguridad, atendiéndole el jefe del equipo que agradeció el aviso y dijo irían al lugar, lo que hicieron; **11.-** que se presentó también el Jefe de los Prácticos pero poco podían hacer dada la naturaleza de la avería, vía de agua, y no tener medios, sin poder ser remolcado el yate, enganchado por la cadena, a lado alguno pues se hubiera destrozado el fondo de su casco y ocasionado con ello su hundimiento inmediato; **12.-** que la asistente llegó a los 15 minutos aproximadamente de llamarla; **13.-** que no se cortó la cadena, a pesar de quedar atravesado el yate en el puerto cortando el paso a otro a fin de atracarle en otro sitio para su reparación, porque, siguiendo el protocolo de seguridad, primero se debía asegurar que no tenía otros desperfectos ocultos que pudiesen resultar un peligro y, además, porque había que achicar la inundación y, tras pararse los motores del yate, sumergirse los buzos para trabajar. A esto añadía que el corte de la cadena podría haber llevado al yate a estrellarse dado los fuertes vientos, aunque de todos modos no era cuestión de su competencia; **14.-** que llegó a temer que el yate se hundiese en el puerto, lo que hubiera inutilizado el contramuelle de levante; **15.-** que no avisó a SASEMAR porque el Capitán del yate le pidió que llamase a una empresa de buzos, sabiendo a su vez que esta Entidad carecía de los medios precisos para actuar en esta emergencia; y **15.-** que IBIZA MAGNA colaboró con sus marineros desde tierra y su embarcación tendiendo guías y cabos para aproximar la embarcación al muelle.

Consignatario (IBIZA YACHT SERVIVES), Sr. J. M., folios 355 y 356.

A preguntas de la parte asistente dijo: **1.-** que el día de autos se encontraba en su oficina desde cuya balcón, situado justo enfrente, presencié la asistencia, habiendo recibido la primera llamada de auxilio del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, del que era consignatario, sobre las 18:30/18:50 horas; **2.-** que la empresa asistente llegó en unos 25/30 minutos desde que comenzó a llamarla; **3.-** que a bordo del yate se encontraban unos 9/10 tripulantes en sus puestos de trabajo y unos 10 invitados en la bañera de popa; **4.-** que el yate fue capaz de evacuar el agua entre sus propios medios y las bombas que trajo la empresa, sabiendo por su Capitán que la sala de máquinas estaba inundada; **5.-** que durante las tareas de intento de achique se mantuvo en contacto continuo con el Capitán del yate quien al principio le dijo que la inundación estaba fuera de control y después que precisaba ayuda pues si el agua llegaba

a cubrir los motores perdería los medios de achique y el control de la situación, si bien cuando los de la empresa subieron a bordo se relajó y le informó que el nivel del agua comenzaba a bajar; **6.-** que el propio Capitán del yate le dijo que en caso de no recibir asistencia inmediata se hundiría; y **7.-** que ni el puerto deportivo ni los bomberos con los medios a su alcance hubieran podido asistir y salvar al yate.

A preguntas de la parte asistida dijo: **1.-** que, sin recordar exactamente la hora, llamó a la empresa asistente en cuanto recibió la llamada del Capitán del yate; **2.-** que la asistente, objetivamente, no tardó mucho en llegar a la zona; **3.-** que no contrató a la empresa pues solo llamó para un servicio requerido por el Capitán del yate; y **4.-** que asistió como traductor a una reunión entre la empresa y el abogado de la aseguradora del yate, no participando en ninguna negociación o discusión entre las partes sobre remuneración.

Décimo Cuarto

Tras las testificales relacionadas se integraron en las actuaciones y obran a los folios 358 a 360 y 361 a 390, respectivamente, la declaración del Capitán del yate asistido, Sr. E., y el informe pericial, de fecha 6 de abril pasado, aportado por la parte asistente y realizado por el Ingeniero Naval Sr. B. L.

De lo así declarado por el indicado testigo, obrante su deposición, en lengua inglesa exclusivamente, a los folios 360 y 359, sintetizándolo, podemos destacar:

A preguntas formuladas por la representación letrada de NÁUTICA CASTAVI, S.L., dijo: **1.-** que, tras reseñar su titulación náutica, era el Capitán del M/Y “**FORCE INDIA**” desde el año 2013; **2.-** que sólo realizó un intento de atraque el día de autos; **3.-** que a su consignatario y al Contramaestre de IBIZA MAGNA, según creía, les hizo dos (2) llamadas; **4.-** que, tras señalar los medios de achique del yate de su mando, dos bombas eléctricas de achique en sentina de las que una bombeaba 220 litros/minuto y la otra 390 litros/minuto, e indicar su ubicación en estribor de la sala de máquinas con la succionadora de sentina en los motores de babor y estribor, indicó que la empresa asistente puso en marcha su propia motobomba en el pasillo entre el motor central y el de estribor de dicha sala; **5.-** que se sumergieron dos buzos y otros 2/3 operarios quedaron en su propia embarcación; y **6.-** que se selló la vía de agua aunque hasta que la masilla se secó seguía entrando una pequeña cantidad.

A preguntas formuladas por la representación letrada de FORCE INDIA LIMITED, armadora del M/Y “FORCE INDIA”: **1.-** que era Capitán desde hacía trece años; **2.-** que cuando detectó la vía de agua llamó a su consignatario; **3.-** que en su llamada había urgencia pero no pánico; **4.-** que no mandó un MAYDAY pues estaba en el puerto y creyó que llamar a su consignatario para asistencia era lo adecuado. Añadió que lo que necesitaba eran más bombas

para parar el agua que entraba; **5.-** que tras llamar a su consignatario los buzos llegaron en unos 20 minutos; **6.-** que el yate no perdió su fuerza motriz pero paró el motor de babor por no saber sus daños; **7.-** que la cadena se cortó para, como siguiente paso, atracar el yate, una vez que se estabilizó el nivel de agua en la sala de máquinas; **8.-** que la empresa asistente no le presentó un contrato hasta que el yate quedó atracado en seguridad; **9.-** que el nivel de agua estaba a punto de tocar los sumideros de los motores; **10.-** que no prestó mucha atención a los medios de achique empleados por la parte asistente, recordando simplemente que el agua empezó a bajar; **11.-** que, aunque sus propios medios de achique pudieran haber sido suficientes, no quiso asumir ese riesgo; y **12.-** que los buzos atajaron la entrada de agua poniendo masilla en el agujero hasta que el agua casi dejó de entrar, y continuaron poniendo más mientras se iba secando hasta que, finalmente, paró su entrada.

A su vez y por lo que respecta al informe pericial, - al que se acompañaban varios Anexos-, solicitada su confección el 15 de febrero de este año con el objeto tanto de valorar el M/Y “FORCE INDIA” como de evaluar técnicamente y dictaminar las consecuencias que para el mismo hubiese tenido la no intervención de la parte asistente-, y tras referenciar datos documentales utilizados de entre los incorporados al Expediente como, asimismo, datos relativos a las características de la embarcación asistida, MANGUSTA 165, y enlaces a yates del modelo en cuestión y de su constructor, si bien haciendo expresa mención de la imposibilidad de acceder al yate, constan en el mismo, como extremos más significativos, los siguientes: 1.- que la profundidad del puerto en la zona del suceso era de 5/7 metros; **2.-** que su precio medio de mercado en 2015, tras señalar valores representativos de yates similares, era de **VEINTIDÓS MILLONES SETECIENTOS CUATRO MIL QUINIENTOS SETENTA Y TRES EUROS (22.704.573,00-€)**, - se señalan otras cifras tales como la de **DIECISÉIS MILLONES DE EUROS (16.000.000,00-€)** como valor de reposición, y **VEINTITRÉS MILLONES DE EUROS (23.000.000,00-€)** como valor asegurado en caso de pérdida total, - (sic) debe entenderse en dólares y, al cambio, **VEINTIÚN MILLONES DE EUROS (21.000.000,00-€)**-; **3.-** que su valor de flete, según lo anunciado en páginas especializadas, - ver folio 16-, sería de **SIETE MILLONES DOSCIENTOS MIL EUROS (7.200.000,00-€)**, como valor de perjuicio por su no explotación durante un año; **4.-** que el valor de accesorios estibados a bordo, - según páginas de publicidad del yate-, sería a nuevo de **SETENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS EUROS (78.400,00-€)** y según póliza de seguros de **CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (45.000,00-€)**; **5.-** que, a tenor de los valores señalados, el valor de los bienes salvados se encontraría en un abanico de entre **DIECISÉIS MILLONES DE EUROS (16.000.000,00-€)** y **VEINTITRÉS MILLONES DE EUROS (23.000.000,00-€)**; **6.-** que, en lo referido al suceso en concreto, tras señalar como dimensiones de la vía de agua las de, aproximadamente, 20 centímetros de longitud y 3,5 centímetros de anchura, ranura por la que se introdujeron dos eslabones de cadena de 26 milímetros de diámetro, siendo el calado de proyecto del yate de

1,60 metros y siendo de suponer que en el momento de la avería habría al menos 1 metro de columna de agua sobre la grieta, vendría a resultar que el caudal que entraría en la sala de máquinas sería de 55 metros cúbicos por hora, (máximo 84), de modo que los medios de achique del yate, diseñados para extraer el agua que accidentalmente pudiera penetrar por causas distintas a una avería que produjera entrada continua de agua, no llegaban a ese caudal e, incluso, con la adición de la motobomba del asistente, el nivel de agua embarcada no empezó a bajar hasta pasados 30 minutos, habiendo alcanzado en tal sala una altura que prácticamente llegaba hasta cubrir el cárter del motor, cerca del motor de arranque, lo que supondría una altura sobre la quilla de más de 2 metros; **7.-** que, para el caso de que la inundación solo afectase a la sala de máquinas, el peso del agua embarcada desplazaría al yate que o bien se hundiría 3 metros, si se hundiera de forma uniforme, o tomaría un trimado de 770 centímetros, que, dada la profundidad del puerto, le llevaría a tocar fondo; **8.-** que, dada la situación del yate, con 2 metros de agua en su sala de máquinas y estimando en 3 metros la altura de las rejillas de ventilación, para que embarcase 1 metro de agua más sería necesario un tiempo de 1 hora y 20 minutos, con una grieta mínima, o de 53 minutos, con una grieta máxima, debiéndose tener además en cuenta que los medios de achique propios del yate quedarían inutilizados tan pronto el agua llegase a los cuadros de distribución eléctrica; **9.-** que el yate, por lo dicho, quedaría a expensas del funcionamiento de la bomba externa aportada por la empresa asistente, que solo podría retrasar la inundación, de modo que, sin taponar la vía de agua, el yate se hubiera ido al fondo del puerto.

Como conclusiones de su informe, el Sr B. L. indicaba que el valor total de lo salvado o contribuido alcanzaba la cifra de **TREINTA MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (30.245.000,00-€)**, y que **“los cálculos realizados en base a la información recabada llevaban al convencimiento razonable de que, con toda probabilidad, de no mediar la actuación de NÁUTICA CASTAVI, S.L. achicando agua y taponando la grieta, el yate se hubiese hundido o tocado fondo en un tiempo entre una hora y una hora y media”.**

Décimo Quinto

El Juez Marítimo dispuso convocar Reunión Conciliatoria, lo que trasladó a las partes manifestando la parte asistida, folio 396, la inutilidad de su celebración, siendo elevado el Expediente a este Tribunal Marítimo Central el pasado 26 de abril.

A su recibo, y mediante Providencia de 2 de junio, se devolvieron las actuaciones al Juzgado Marítimo actuante a fin tanto de trasladar previamente a la parte asistente el resultado de la testifical del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”** y a la parte asistida el informe pericial del Sr. B. L., como de acreditar si en la Isla de Ibiza SASEMAR contaba con medios capacitados para trabajos de

buzos; en todo caso, se daría a las partes un nuevo trámite de alegaciones una vez instruidas de las pruebas precitadas.

Conforme a lo proveído, se ofició lo procedente por el Juez Marítimo resultando de ello le remitiera la representación letrada de parte asistida sus nuevas alegaciones el 27 de julio, haciendo lo propio el 31 del mismo mes la representación letrada de la parte asistente. A su vez, la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, mediante correo electrónico le cursó escrito, folio 418, indicando que el día de autos SASEMAR contaba para operaciones de salvamento con las embarcaciones “SALVAMAR MARKAB” y “GUARDAMAR CALÍOPE” si bien no contaba con ningún medio de buceo.

Décimo Sexto

La representación letrada de la parte asistida, en su último escrito de alegaciones y redundado en argumentos expuestos con anterioridad, respecto al último material probatorio incorporado centraba sus conclusiones finales en que no hubo llamada de socorro,- *lanzamiento de un MAYDAY*-, por parte del Capitán del yate; en que no se llamó a SASEMAR,- *señal indicativa de que no había un peligro grave e inminente*-; y en que no se evacuó a la tripulación.

Tras estas consideraciones iniciales, tal escrito, cuestionando diversos extremos del informe pericial de la contraparte,- *con un curioso remedo, folio 433, de las dimensiones reseñadas en dicho informe, (ver numeral 6 en penúltimo párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Décimo Cuarto), de la grieta por la que el yate embarcaba agua que alcanzaría en su largo 9,1 centímetros y en su ancho 1,6 centímetros (sic)*-, porque no había una gran vía de agua y porque dicho informe planteaba conjeturas, hipótesis, valoraciones y no certezas, argumentaba sobre la prescindibilidad de los buzos, el posible remolque del yate para lo que hubiera bastado cortar la cadena, la posibilidad de realización de las reparaciones al abrigo del contramuelle de levante, concluyendo con el comentario de que la situación del yate no era desesperada.

Por último, y ante la pretensión remuneratoria de la parte asistente,- donde se volvían a utilizar los epítetos de insólita, inédita, abusiva, especulativa y desproporcionada, se propugnaba tomar en consideración como valor de lo salvado el de mercado del yate,- *reflejado en el informe en lengua inglesa reseñado en el párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Quinto*-, y no así los valores meramente especulativos del informe pericial aportado por el asistente, llegando incluso a reflejar la siguiente frase, si bien entre paréntesis, “en ausencia de un informe de valoración efectuado por la Capitanía Marítima”.

Décimo Séptimo

La representación letrada de la parte asistente, en el trámite procedimental conferido, formuló sus alegaciones, destacando de la última prueba practicada tanto el tenor de lo manifestado por el Capitán del yate como lo consignado en el informe de su perito, señalando que era éste el único obrante en autos. En todo caso destacaba lo informado por SASEMAR de no disponer de buzos.

Respecto a lo anteriormente actuado destacaba tanto la coincidencia plena de lo declarado por los diversos operarios de **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, como las manifestaciones del Contramaestre de IBIZA MAGNA y del propio consignatario del yate, haciendo especial mención de extremos tales como: haberse prestado la asistencia en plena temporada alta de uno de los principales destinos turísticos mundiales en un día especialmente significativo en la Isla de Ibiza; la meteorología concurrente; la prontitud en el acudir a prestar los servicios; la situación de apopada del yate; la insuficiencia de los medios de achique de la embarcación asistida ante la entrada de agua y la utilización de los medios aportados por el asistente a tal fin; el desarrollo de la actividad de los buzos de noche y bajo la quilla de un yate de 290 toneladas que se estaba hundiendo.

Por último, ratificándose en su calificación inicial de salvamento, destacaba la ausencia de valoración en el informe de la contraparte de los alquileres, charters o fletes salvados.

Décimo Octavo

El Juez Marítimo actuante, cumplimentada que fue la meritada Providencia de este Tribunal Marítimo elevó las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central el pasado 1 de agosto, previa notificación a las partes personadas.

HECHOS

Primero

Sobre las 19:00 horas de la tarde del día 8 de agosto de 2015 el yate **M/Y "FORCE INDIA"**, que tenía previsto su atraque en el amarre nº 8 del contramuelle del puerto deportivo IBIZA MAGNA, al tratar de realizarlo bajo rachas de viento de fuerza Beaufort 6 a 7 (22 a 33 nudos) que dificultaban su maniobra, llegó a enganchar la guía de babor del yate que se encontraba a su estribor para, finalmente y tras soltarse de tal guía, acabar enganchando la guía de babor de su propio amarre que succionó la turbina de su motor de la misma banda que era sujeta por una embarcación del puerto y cuyo marinero la soltó para no ser arrastrado. Esta incidencia determinó que tal guía y la cadena durmiente, tras ser succionadas y con las revoluciones del motor, agujereasen su casco y abrieran una vía de agua en su sala de máquinas, quedando a partir de ese momento el **M/Y "FORCE INDIA"** enganchado en

medio del puerto sin opción de maniobra y totalmente de costado enfrente de la proa del yate situado en el amarre 11 de modo que cortaba el paso a otras embarcaciones que fuera del puerto esperaban que bajara la intensidad del viento.

Segundo

Ante esta situación, el Capitán del citado yate solicitó la asistencia urgente para poder controlar la vía de agua dado que el propio achique de la embarcación no podía controlar la entrada de agua a su interior. Para ello llamó al consignatario del **M/Y “FORCE INDIA”** y se requirió la asistencia inmediata de buzos a través del VHF del canal 9 del puerto al Contramaestre de IBIZA MAGNA, Sr. P. R., a quien llegaron a llamar, uno y otro, en numerosas ocasiones hasta que llegó la asistencia. En todo caso y aunque, ciertamente, no se lanzó un MAYDAY por el canal 16, la situación relatada demuestra la existencia de una urgencia real dada la situación en la que se encontraba el yate asistido, confirmada por los testigos y por su propio Capitán.

Dado que era necesario controlar la vía de agua el Contramaestre del puerto deportivo IBIZA MAGNA llamó a la entidad NÁUTICA **CASTAVI, S.L.** por su proximidad al lugar de los hechos y por constarle contar con buzos con experiencia y poseer el equipo necesario. En todo caso hay que destacar, como consta en el Expediente, que SASEMAR no contaba con ningún medio de buceo en la zona y que no realizó ninguna operación al respecto.

A tenor de lo dicho por las partes y los testigos, NÁUTICA **CASTAVI, S.L.** y sus buzos tardaron entre 20 y 30 minutos en llegar al lugar de la asistencia. Cuando llegaron al **M/Y “FORCE INDIA”** éste tenía la cámara de máquinas inundada y seguía ingresando agua. En una labor inicial los tripulantes de la embarcación **“N.CASTAVI”** colocaron una o dos bombas de achique de gran capacidad, al objeto de intentar evacuar el agua que entraba a la sala de máquinas. Mientras la bomba de achique estaba en funcionamiento y una vez apagados los motores del yate por evidentes motivos de seguridad de los buzos, dos de ellos se sumergieron con el fin de detectar el lugar del ingreso del agua y poder taponarlo. Esta actividad se debió de realizar por debajo del casco de un yate de grandes dimensiones, en aguas portuarias y con una escasa visibilidad, así como prácticamente de noche desde el inicio de las labores de asistencia. Esta actuación, pues, no carecía de cierto riesgo, aunque el mismo ha de considerarse inherente al asumible por unos buzos profesionales.

Los buzos, tras detectar que el túnel de la turbina había succionado completamente el cabo guía, encontrándose éste dentro de la fibra y provocando la vía de agua, comenzaron los trabajos conducentes al taponamiento de tal vía de agua mediante la aplicación de masillas especiales, lo que consiguieron.

Tercero

Valorada toda la prueba existente en el procedimiento, este Tribunal Marítimo Central entiende existía un peligro real y de cierta inminencia para el yate **M/Y “FORCE INDIA”**, de modo que, si no llega a ser por la intervención de **NÁUTICA CASTAVI, S.L.**, mediante su aportación de una o dos bombas de achique adicional y mediante el taponamiento de la vía de agua a través de sus buzos, el yate asistido podría haberse hundido en el puerto o al menos hubiera tenido daños muy superiores a los sufridos aunque hay que indicar que no se ha aportado por la parte correspondiente acreditación alguna de la entidad de tales daños y de su coste de reparación.

Para llegar a la anterior conclusión este Tribunal Marítimo Central, que ha valorado con la cautela necesaria todo lo manifestado en el Parte de Asistencia y en los interrogatorios de los asistentes actuantes como, asimismo, lo señalado en su declaración por parte del Capitán del **M/Y “FORCE INDIA”**, considera que lo realmente concluyente en estas actuaciones es que terceras personas, el Contraмаestre de IBIZA MAGNA, el citado Sr. P. R., y el propio consignatario de la embarcación asistida, Sr. J. M., llamadas a declarar como testigos presenciales, y quienes no son meros testigos sin conocimiento alguno del medio marino sino personas con mayor o menor grado de conocimientos marítimos por ser uno Contraмаestre del puerto deportivo IBIZA MAGNA y Patrón Mayor de Cabotaje, y el otro consignatario del **M/Y “FORCE INDIA”**, declararon, el primero de ellos, que *“el yate, con sus medios de achique, no era capaz de evacuar el agua”*, que *“su Capitán le informó que la vía de agua superaba su capacidad de achique”*, y que *“llegó a temer que el yate hubiera terminado hundiéndose en el puerto inutilizando el contramuelle de levante”*, y, el segundo de ellos, que *“el Capitán del yate le dijo que la inundación estaba fuera de control precisando ayuda porque si el agua llegaba a cubrir los motores perdería los medios de achique y el control de la situación”*, y que *“el mismo Capitán le dijo que en caso de no recibir asistencia inmediata el yate se hundiría”*, manifestaciones que, de forma indubitada, acreditan la circunstancia particularmente grave en que se halló el **M/Y “FORCE INDIA”**, a punto de perder sus medios de achique y quedar en trance de poderse hundir.

Cuarto

Llama la atención de este Tribunal Marítimo Central la forma en la que se ha intentado desacreditar la manifestación escrita y el interrogatorio del Contraмаestre de IBIZA MAGNA. Sin embargo, este Órgano de la Armada no puede atender ese mero alegato pues no se ha aportado prueba alguna que desacredite lo manifestado por dicho Contraмаestre ni se ha tachado al testigo, por lo que el testimonio de este último tiene para este Tribunal una consideración de absoluta independencia, máxime cuando no fue la parte asistente quien requirió al Contraмаestre del puerto donde ocurrieron los hechos a que relatase por escrito lo acaecido durante la asistencia marítima

sino que consta en las actuaciones que fue el propio Juez Marítimo Permanente quien requirió esa prueba que consta en el Expediente.

Asimismo, se observa que el Contraмаestre en cuestión testifica sobre el suceso una serie de hechos relevantes muy similares a los señalados por el propio consignatario del yate **M/Y “FORCE INDIA”**. Ambos testigos presenciales declaran que sin la ayuda de los asistentes el yate asistido se podría haber hundido pues no existían otros medios que le hubieran permitido evitar el peligro inminente de hundimiento. Es decir, el propio consignatario del yate asistido,- *conceptuado en el artículo 259.1 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, y en el artículo 319 de la Ley 14/2014, de 25 de julio, de Navegación Marítima-*, es quien confirma estos hechos. Asimismo, el riesgo de hundimiento ha sido abordado pericialmente en el informe del Sr. Blanco López aportado por la parte asistente, siendo por otra parte el único informe técnico que consta en el Expediente.

Quinto

Por todo ello, y a tenor de lo actuado, se considera acreditado que en el servicio prestado durante la tarde y la madrugada de los días 8 y 9 de agosto de 2015 por la embarcación “**N.CASTAVI**”, armada y equipada, por su tripulación y sus buzos, al yate **M/Y “FORCE INDIA”**, desde el que se había demandado asistencia/auxilio por tener una vía de agua que, inundando su sala de máquinas, no podía ser controlada por sus propios medios y le eran precisos otros medios externos, tanto en lo que respecta al achique del agua embarcada como en lo referido a localización de tal vía y su compostura, concurren circunstancias que suponían un riesgo real, grave y con una inminencia próxima en el tiempo que hacían que la embarcación asistida podría haberse hundido o al menos tocar fondo provocando su pérdida.

Sexto

Los hechos que han sido valorados y se declaran probados se obtienen de todo lo actuado en el Expediente de Asistencia Marítima, en general, y en especial de lo concretado por el Juez Marítimo Permanente de Baleares a través de la formulación de su Cuenta General de Gastos, folios 199-203; por las respuestas ofrecidas por el Capitán del yate **M/Y “FORCE INDIA”**, Sr. T. E., folios 359 y 360; por la declaración escrita y el interrogatorio del Contraмаestre del puerto deportivo IBIZA MAGNA, Sr. P. R., folios 196, 197, y 352-354 y 377; por las respuestas al interrogatorio realizado al consignatario del yate Sr. J. M., folios 330, 355 y 356; por los interrogatorios de los buzos y de la tripulación del “**N.CASTAVI**”, folios 341– 351; por el Parte de Asistencia formalizado por el gerente de NÁUTICA **CASTAVI**, S.L. y Patrón de la embarcación asistente, folios 6-10; por el parte meteorológico obrante en Autos, folio 108; por la valoración del buque presentada por el asistido obrante en el Expediente, folios 153-159; por el informe pericial sobre la asistencia y la valoración de lo salvado

presentado por el asistente obrante en el Expediente, folios 362-391; y finalmente por la respuesta de SASEMAR señalada en el Hecho Segundo, folio 418.

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.

Segundo

En el caso que nos ocupa la representación letrada de los asistentes articula sus postulaciones para calificar el servicio prestado como un salvamento en los extremos consignados en sus correspondientes escritos incorporados a las actuaciones y reseñados en los Antecedentes de Hecho, mientras que la representación letrada del **M/Y “FORCE INDIA”** mantiene, a tenor de sus escritos, igualmente unidos y reflejados, la postura de que el servicio prestado no es un salvamento, sin solicitar de forma expresa algún otro tipo de calificación.

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, lo cierto es que, a tenor de lo actuado y atendiendo a los hechos declarados probados,- véase especialmente lo reflejado en el Hecho Cuarto in fine-, debe entenderse que la situación de peligro corrida por el yate **M/Y “FORCE INDIA”** se empezó a manifestar, sin duda, cuando se produjo por accidente una vía de agua que trajo consigo la entrada de la misma a su interior y la inundación de su sala de máquinas.

Así pues, la situación del **M/Y “FORCE INDIA”** nos permite llegar a la conclusión de que, en una racional previsión de los acontecimientos, la embarcación asistida pudo haberse perdido pues estuvo en riesgo real y de cierta notoriedad en cuanto a la gravedad de tal situación, de la que pudo salir por la presencia y la asistencia de la embarcación asistente “**N.CASTAVI**” y de los buzos actuantes. Por consiguiente, tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados y siendo de apreciar una situación de peligro real, grave y de evidente inminencia corrido por el buque asistido, y ello aunque no puedan calificarse de extraordinarios los servicios realizados por los asistentes, concretamente los dos buzos que se sumergieron, porque el riesgo generado por el desempeño de su actividad bajo el casco del yate, de noche, y con escasa visibilidad, es inherente a su cualificación profesional y experiencia acumulada, ha de convenirse expresamente con el criterio de que estamos ante un salvamento, acudiendo para ello al artículo 358.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y ello porque la situación de peligro real y serio en que el **M/Y “FORCE INDIA”** se encontraba, con probabilidad cierta de su pérdida con, incluso, una posible producción de derrame de los diversos hidrocarburos y lubricantes que estaban en su interior y que pudo evitarse con la ayuda prestada por los buzos y la embarcación asistente y los medios puestos en escena por la entidad ahora reclamante, concurriendo asimismo los requisitos de resultado útil, relación de causalidad entre tal resultado obtenido y el acto de salvamento llevado a cabo, y ausencia de prohibición expresa por parte del Capitán del yate asistido, conforme previene nuestra positividad vigente.

Con esta nuestra calificación resulta, por innecesario, el entrar a considerar la posición mantenida al respecto por la representación letrada de la parte asistida.

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 y que nuestra jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concurrían todos y cada uno de los requisitos que tipificaban un salvamento con grave peligro tanto para el asistente como para el asistido. Derogado el Título Primero de la meritada Ley 60/62, 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 normativa 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 concepto que se integra con dos elementos básicos, de una parte por el inicio del auxilio o asistencia y por otra por el peligro de la embarcación asistida.

Por tanto, 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.

Cuarto

Expuesta nuestra conceptualización sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación de los bienes salvados con el fin de poder determinar una remuneración o premio, - *término de mayor acervo en nuestra tradición marítima que el de recompensa usado por el CONSALVA 89, y término que también utiliza la vigente Ley de Navegación Marítima*-, de forma correcta.

Respecto a esta cuestión, y trayendo a colación la reseña de lo alegado por la representación letrada de la parte asistida de “en ausencia de un informe de valoración efectuado por la Capitanía Marítima”, que se reflejó en el último párrafo del Antecedente de Hecho Décimo Sexto, debemos señalar, por ser cierto, que es criterio de este Tribunal Marítimo Central, salvo carencia absoluta de motivación o errores determinantes, el de atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de sus informes de valoración correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, 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.).

Sin embargo, en el presente caso, no pudo realizarse ningún informe de valoración del yate asistido por parte de la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, a la que se demandó por el Juez Marítimo actuante, pues el mismo había salido de aguas españolas cuando se solicitó, como se ha reseñado en el párrafo primero de nuestro Antecedente de hecho Segundo, y su no realización, a consideración de este Tribunal, no nos permite tener un dato de absoluta imparcialidad al que acudir a fin de zanjar la discrepancia existente entre las partes respecto a este punto.

Así, por una parte, consta en el Expediente, folios 153-159, un informe de valoración presentado por la parte asistida que, sin embargo y tal y como resalta la representación letrada de la parte asistente, se encuentra en lengua inglesa sin que se haya aportado por la parte asistida una traducción al español del mismo. En dicho informe, al que se acoge la representación letrada del asistido, se señala que el M/Y “FORCE INDIA” tendría un valor de entre **DIEZ MILLONES DE EUROS/DIEZ MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (10.000.000,00-€/10.500.000,00-€)** excluyendo IVA, sin hacer mención a otros posibles valores contribuyentes como cantidades de combustibles, lubricantes, aceites y pertrechos a bordo el día del suceso y valor del flete, requeridos con insistencia a dicha parte por el Juez Marítimo sin resultado alguno, como consta en el párrafo primero in fine del Antecedente de Hecho Tercero.

Por otra parte, el asistente presenta un informe sobre la asistencia y el valor del M/Y “FORCE INDIA”, folios 362-391, en el que el valor de lo salvado sería un total de **TREINTA MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (30.245.000,00-€)**, incluyendo el valor de mercado del yate asistido buque, más sus accesorios y fletes.

Antes de avanzar en el tema del que ahora se traemos a colación en este momento la Sentencia núm. 584/2013, de 19 de julio, de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que, en su Fundamento de Derecho Cuarto, dijo lo siguiente:

“Una vez que por este Tribunal se ha realizado la necesaria revisión y análisis del material probatorio aportado por las partes personadas, debe procederse a la valoración de la prueba practicada. En relación a las pruebas periciales debemos tener en cuenta lo que dispone el artículo 348 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil, que determina que deberán valorarse conforme las reglas de la sana crítica. Igualmente debe tenerse en consideración la doctrina del Tribunal Constitucional a estos efectos, por todas, la Sentencia 36/2006 en la que se expresa: “(...) la tarea de decidir ante distintos informes periciales cuál o cuáles de ellos, y con qué concreto alcance, deben ser utilizados para la resolución de un determinado supuesto litigioso es una cuestión de mera interpretación y valoración, conforme a las reglas de la lógica y de la sana crítica, de la

prueba, que en virtud del artículo 117.3 de la CE, constituye una función exclusiva de los órganos judiciales ordinarios (por todas SSTC 229/1999, 61/2005)". Dicha doctrina viene siendo acogida por el Tribunal Supremo, por todas, en las Sentencias de fecha 14/7/2003, la de fecha 19/4/2004, 29/10/2010 , 14/5/2010 y 7/12/2011. En el presente caso, una vez que se han analizado las pruebas practicadas, en lo que concierne a las pruebas periciales, de un lado las que constan aportadas a instancia de las partes en el expediente administrativo, las aportadas por las partes personadas y la pericial practicada en sede jurisdiccional, por insaculación, esta Sección se inclina a la hora de realizar un juicio de verosimilitud, por conferir una valoración determinante y preeminente a las conclusiones obtenidas a través de la prueba practicada por insaculación, dado el carácter de aleatoriedad que la misma reviste, teniendo en cuenta que se ha practicado a instancia de una de las partes recurrentes".

Como va dicho, en el Expediente que se somete a nuestro conocimiento y fallo no se cuenta con un informe pericial oficial y habrá de estarse al contenido en los aportados por las partes, pero ello no es óbice para que anticipemos que los mismos, como el resto del material probatorio obrante en autos, se han valorado por este Tribunal Marítimo Central según las reglas de la lógica y de la sana crítica, y las conclusiones de tales dictámenes han sido ponderados con la necesaria cautela pues, a nuestro juicio, ninguna de las valoraciones presentadas por las partes puede estimarse como totalmente concluyente.

Quinto

Por otra parte, y en esta segunda cuestión de cuantificación de los bienes salvados, la toma en consideración del valor asegurable como valor índice del buque salvado en buen estado lo ha entendido la doctrina más caracterizada, – Profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa-, como: "*un criterio inadmisibles tanto jurídica como prácticamente pues se trata de un valor convenido en un contrato de seguro para los fines particulares de éste y sujeto a las reglas propias del mismo, que ninguna relación guarda con el valor real en el salvamento*"-, opinión a la que da su asentimiento este Órgano de la Armada aunque se haya servido de tal valor cuando ha sido preciso.

Nos queda por último y para agotar este tema decir que, volviendo a acudir a la doctrina maritimista antes citada, que considera que 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, opinión de entidad suficiente como para merecer nuestra aquiescencia, si bien, siendo tan diferentes y distantes, cuantitativamente hablando, las cifras reflejadas en los informes periciales reseñados, este Tribunal Marítimo Central es del criterio que, en uso de la equidad que enmarca su actuación,- y que el derogado artículo 2 de la Ley 60/1962 prevenía-,

parámetro a tomar en consideración para la fijación del premio y como sustento determinante del mismo el valor de lo salvado, el valor contribuyente debe configurarse conforme a la media aritmética de varias de las cantidades que han ido reseñándose en los Antecedentes de Hecho Tercero, Quinto y Décimo Cuarto, siendo tales y de una parte las consignadas en el informe del perito de la parte asistida, **DIEZ MILLONES DE EUROS a DIEZ MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (10.000.000,00-€ a 10.500.000,00-€)**, del que resultaría la cifra promedio de **DIEZ MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (10.250.000,00-€)**, y, asimismo y de otra parte, las reseñadas en el informe pericial de la parte asistente como un abanico de valores, **DIECISÉIS MILLONES DE EUROS a VEINTITRÉS MILLONES DE EUROS (16.000.000,00-€ a 23.000.000,00-€)**, del que resultaría la cifra promedio de **DIECINUEVE MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (19.500.000,00-€)**, desestimándose el incorporar a tal cómputo, por entenderse excesiva, la máxima cifra señalada por el último perito citado de **TREINTA MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (30.245.000,00-€)**, - que recogía el valor de mercado del yate en 2015 con inclusión de accesorios y flete-; no obstante cabe decir que de la citada cifra sí se admitirá la correspondiente a pertrechos,- en cuanto pueden concretarse por reseñarse en la póliza de seguro, en la cuantía de **CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (45.000,00-€)**-, pero no la referida al flete al no contarse con elementos de juicio suficientes salvo la propaganda incorporada a las actuaciones y quedar incierto el tiempo necesario para que el **M/Y “FORCE INDIA”** pudiera volverse a dedicar a su actividad.

De tal operación aritmética, cuya utilización amparaba y consideraba razonable y equitativa el Tribunal Supremo en Sentencia de la Sección 4ª de su Sala de lo Contencioso-Administrativo de 18 de octubre de 2005 que desestimaba recursos de casación interpuestos contra Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 18 de diciembre de 2002, vendría a resultar un valor contribuyente total de **CATORCE MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL EUROS (14.875.000,00-€)**, cifra a la que se sumaría por los pertrechos o accesorios la de los dichos **CUARENTA Y CINCO MIL EUROS (45.000,00-€)**, dando un total de **CATORCE MILLONES NOVECIENTOS VEINTE MIL EUROS (14.920.000,00-€)**, importe que, a tenor de lo reseñado, este Órgano de la Armada entiende debe estimarse, y así se considera, como valor de lo salvado en cuanto solución equitativa, correcta, y razonable, a falta de la valoración que debiera haberse realizado, y no pudo hacerse, por la Inspección de Buques.

Debemos señalar, en todo caso, que no se ha detraído ningún valor de daños ni reparaciones en el **M/Y “FORCE INDIA”**, - *tenidos sin duda*-, pues no se ha aportado en el Expediente evidencia alguna sobre la existencia de daños o reparaciones ciertas que pudieran aminorar el valor del buque al tiempo de concluir su asistencia.

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" señalando el párrafo segundo de este último artículo que "El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque ... ", 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, 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 Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

Séptimo

En tal sentido, una vez reflejado el valor contribuyente en la cuantía señalada en el Fundamento de Derecho Cuarto y antes de entrar en la ponderación que nos compete de los criterios que, conforme al artículo 13 del Convenio de 1989, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados y reiterando lo consignado en el Fundamento de Derecho Tercero sobre el resultado útil de las operaciones de salvamento llevadas a cabo, debemos reseñar que, sobre tal particular, se dejan ya por rechazados los argumentos argüidos por la representación letrada del **M/Y "FORCE INDIA"**.

Entrando, pues, a considerar lo ya reflejado sobre ponderación de criterios a fin de decidir la remuneración por las operaciones llevadas a cabo, y como tales: el valor del buque y otros bienes salvados, la pericia y esfuerzos desplegados por los salvadores tanto para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente como para salvar el buque y otros bienes, la medida del éxito logrado por los salvadores, la naturaleza y el grado del peligro, el tiempo empleado, los medios profesionales (materiales y personales) utilizados, el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo, la prontitud con que se hayan prestado los servicios, la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento, y el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo, y, una vez señalados, utilizando bien la usual clasificación a la que, en su momento y entonces vigente el artículo 9 de la LAS sobre circunstancias a tener en cuenta por el Tribunal Marítimo Central para fijar la remuneración, hacía referencia el Profesor G. L. distinguiendo entre las

de carácter objetivo, como tales las circunstancias de mar y tiempo, duración de los servicios, valor de los buques y lugar donde se encontraba el buque en peligro, y las que denominaba conjeturales de apreciación subjetiva tal como el peligro, bien la de los elementos concernientes al salvador y al salvado, y siendo así que de los criterios hoy legalmente previstos se ha ido haciendo amplia o sucinta relación en lo que va dicho, tratando como se ha tratado de la emergencia desencadenada y, para afrontarla, la urgencia de la puesta en escena de los buzos y la embarcación asistente, del resultado útil obtenido con su intervención, de los esfuerzos y el mérito de tal embarcación, tripulantes y buzos que prestaron el auxilio, del peligro, serio y cierto, corrido por el yate **M/Y "FORCE INDIA"**, de haberse evitado una posible contaminación de las aguas portuarias, a ello nos dirigimos para justificar la toma en consideración.

Con lo que va dicho sobre valor contribuyente y toma en consideración de los extremos consignados previstos en el ya citado artículo 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, tras estimarse excesiva la remuneración reclamada por la parte asistente cifrada en la cantidad de UN MILLÓN DE EUROS (1.000.000,00-€) a la vista de todas las circunstancias concurrentes en el presente salvamento, este Tribunal Marítimo Central, ponderando todos los intereses y las circunstancias expuestas anteriormente para determinar un premio que sea justo y razonable sin perder de vista que un salvador debe ser premiado por los intereses que se han puesto en salvaguarda con un resultado útil y como contraprestación a la evitación de un mal mucho mayor para los propietarios o los aseguradores de los bienes salvados, considera que la asistencia examinada merece ser remunerada en concepto de premio en la cuantía de **CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS EUROS (447.760,00-€)**, - 3 % del valor contribuyente-, a la que se sumaría la cantidad de **TRECE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (13.869,67-€)** en concepto de gastos y perjuicios reclamados por la parte asistente y acreditados.

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 de los previstos en el artículo 358.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, los servicios prestados por la embarcación de bandera española denominada “**N.CASTAVI**” y sus buzos a la embarcación de bandera de Malta nombrada **M/Y “FORCE INDIA”**, y fija como remuneración total por dichos servicios la cantidad de **CUATROCIENTOS SESENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (461.469,67-€)**, cantidad comprensiva de las cantidades antes referenciadas como premio más los gastos de la asistencia.

La expresada cantidad deberá de ser abonada a **NÁUTICA CASTAVI, S.L.** por **FORCE INDIA LIMITED** como armador/propietario del **M/Y “FORCE INDIA”**, y ello sin perjuicio de una posible asunción de deuda que correspondiera a su aseguradora por mor de la póliza de seguro contratada sobre dicho buque.

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.