

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/17**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.

**D. F. Javier Franco Suanzes**

En Madrid a los catorce días del mes de febrero del año dos mil diecisiete.

#### **Vocales**

Capitán de Navío

**D. Salvador Múgica Ruiz**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **49/2010**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada al Pesquero, subtipo "Arrastre", de bandera española y matrícula 3ª AM-2-1-91, de la Provincia Marítima de Almería y puerto base en la misma, denominado "**AZALEA**", de 21.80 metros de eslora, 5,95 metros de manga y Arqueo Bruto de G.T. 91,95, en su momento armado y propiedad de **Don G. L.- ya fallecido-**, por el también Pesquero, del mismo subtipo, con bandera española y

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**

matrícula 3ª MLL-1-925, nombrado "**ALCATRAZ DOS**", de la Provincia Marítima de Melilla y puerto base en la misma, de 21,34 (L) metros de eslora, 5,95 metros de manga y Arqueo Bruto de G.T. 78,31, armado y propiedad en su momento **de Don A. R. C.**, hecho ocurrido entre los días 29 y 30 de marzo de 1995 en aguas mediterráneas del caladero de Marruecos.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se iniciaron estas actuaciones a la recepción en el Juzgado Marítimo actuante de escrito del Letrado Sr. R. L. quien, en nombre y representación acreditada de Don A. R. C., y tras exposición de las vicisitudes del Juicio Declarativo de Menor Cuantía 255/1996 que se siguió ante el Juzgado de Primera Instancia

núm. 4,- *aparece como núm. 2 en el testimonio judicial incorporado-*, de Almería con ocasión de interponerse demanda sobre reclamación de cantidad por la prestación de asistencia marítima llevada a cabo entre los días 29 y 30 de marzo de 1995 por el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”, propiedad y armado por su ahora poderdante, al también Pesquero “**AZALEA**”, del que era propietario y armador Don G. L., y que estaba asegurado por la entonces entidad “Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A.”,- en la actualidad y desde junio de 2010 “**GENERALI ESPAÑA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS**”-, y procedimiento el citado en el que el Juzgado falló, en fecha 15 de enero de 1998, con estimación en parte de la pretensión deducida y, considerando “salvamento” la actividad del asistente, condenó a los demandados al abono solidario al actor de determinada cantidad, pero Sentencia contra la que se interpuso Recurso de Apelación- rollo núm. 283/98- ante la Audiencia de Almería cuya Sección Primera, en fecha 12 de abril de 1999, falló absolviendo en la instancia a los demandados al estimar la excepción de incompetencia de jurisdicción al no ser competente la Jurisdicción Civil y sí el Tribunal Marítimo Central para conocer de la cuestión planteada, y Sentencia ésta última contra la que se formuló Recurso de Casación núm. 3757/1999 ante la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que, en fecha 9 de octubre de 2006, dictó su Sentencia nº 939/2006 con el fallo de no haber lugar al mismo y declarar la firmeza de la dictada en grado de apelación, instaba la apertura de Expediente de los de su clase y la admisión de su personación expresando además que en las actuaciones judiciales inicialmente seguidas se había practicado prueba de dificultosa nueva práctica por el tiempo transcurrido y delicado estado de salud de las tripulaciones de ambos buques y que éstos ya habían sido desguazados.

Los extremos antes señalados, sintetizados, se obtienen del escrito y de los documentos aportados por la representación letrada instante. A su vez, y como otros particulares destacables tanto de los mismos como de la restante documental incorporada, pueden consignarse los siguientes: **1º.-** que el demandado Don G. L. se allanó a la demanda de instancia; **2º.-** que la codemandada entidad “Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A.” se opuso a la demanda en cuestión, oposición también formulada contra el Recurso de Casación antes reseñado; **3º.-** que la Sentencia de instancia, tras estimar procedente considerar la actuación del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” como “**salvamento**” por las condiciones de peligrosidad evidente en que se encontraba el Pesquero “**AZALEA**”,- *“a la deriva y sin gobierno”, “estado de la mar” y “posibilidad de ir tanto contra la costa española como embarrancar en la costa marroquí”-*, en la ponderación de los valores en presencia para la fijación de premio, SETENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESETAS (71.432.199-Ptas) a tenor de la declaración de obra nueva del Pesquero “**AZALEA**” señalado por la parte actora, y SESENTA MILLONES DE PESETAS (60.000.000-Ptas) como valor fijado en póliza de aseguramiento que

postulaba la parte demandada, reconoció la suma de **VEINTIÚN MILLONES CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE (21.429.659-Ptas)**,- 30% del valor de lo salvado-, si bien la cantidad finalmente reconocida incorporaría otras cifras por gastos de gasoil y aceite, salarios y lucro cesante; y 4º.- que el patrón del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”, Sr. G. R., en escrito de fecha 31 de marzo de 1995 dirigido al Delegado Provincial de Banco Vitalicio con una pretensión de percepción económica,- y que aparenta ser un peculiar “Parte de Asistencia” en que aparece el sello de registro de entrada el 3 de abril de 1995 en la entonces denominada Comandancia Militar de Marina de Almería-, que corre unido al folio 72, reflejaba la intervención de su buque diciendo: “Que siendo las 21:00 horas del día 29 de marzo, encontrándonos en el Caladero de Marruecos, recibimos una petición de auxilio de la embarcación “AZALEA”, que se encontraba con avería en el reductor del motor principal en una situación de sin gobierno y a la deriva. Suspendimos de inmediato nuestra actividad extractiva-pesquera y nos dirigimos en su auxilio, llegando a su situación (Lat. 35° 22’ y Long. 04° 10’) a las 23:00 horas. Remolcándola al Puerto de Almería, donde arribamos a las 13:30 horas del día 30 de marzo, después de recorrer una distancia aproximada de 125 millas”.

### **Segundo**

Por el Juez Marítimo se proveyó disponiendo la incoación de Expediente de los de su clase con admisión de la personación del Letrado solicitante, acordándose la práctica de las pertinentes diligencias de integración; como tales la incorporación de copia de las Hojas de Asiento Registral de los buques involucrados en la incidencia y la información meteorológica, documentos que obran, respectivamente, a los folios 107 a 117 y 118 a 120, de los que se tratará posteriormente. En este mismo orden de cosas se procedió a oficiar a Don G. L. a efectos de su personación y con requerimiento de aportación de copia de la póliza de seguros del Pesquero “**AZALEA**”, folios 121 y 122.

### **Tercero**

En la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, Registro Ordinario, del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”, cerrada a 12 de enero de 2011, consta que el mismo causó **BAJA** por Desguace realizado por medios propios en agosto de 2002. A su vez, en la del correspondiente al Pesquero “**AZALEA**”, cerrada en la misma fecha, se refleja que en diciembre de 1991 la Inspección de Buques de la Provincia Marítima de Almería le expidió Certificado de Valoración por la suma total de CINCUENTA Y SEIS MILLONES DE PESETAS (56.000.000-Ptas),- compresiva de casco y equipo, motor y accesorios-, habiendo satisfecho su armador, el Sr. A. L., el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales, y siéndole cambiado el motor en enero de 1994, con unos gastos totales de CINCO MILLONES SEISCIENTAS MIL PESETAS (5.600.000-Ptas). Consta también el habersele realizado obras, no valoradas, en enero de 1999 consistentes en modificación de superestructuras, alojamientos, instalación de

un nuevo grupo electrógeno e instalación eléctrica, causando finalmente **BAJA** por Desguace en mayo de 2003.

Por lo que respecta a la meteorología concurrente, por la AEMET se trasladó informe sobre el tiempo reinante en la zona del Mar de Alborán el día 29 de marzo de 1995, en que se indicaba lo siguiente: **Viento**, de dirección variable, fuerza 2 a 3 de la Escala Beaufort; **Estado de la mar en la Escala Douglas**, -*del que se carecía de datos objetivos en la zona solicitada*-, se estimaba como altura significativa del oleaje el grado 2 (marejadilla), con la posibilidad en las horas centrales del día de intervalos de marejada en el extremo oriental; **Nubosidad y visibilidad**, áreas de visibilidad regular a mala con bancos de niebla y nubes muy bajas que nacieron de madrugada cerca del litoral norte mar de Alborán y se expandieron hacia el litoral y hacia alta mar hasta alcanzar la máxima superficie hacia las 08:00 TUC; el calentamiento solar iría despejando las zonas próximas al litoral pero los bancos nubosos serían advectados a tierra por las brisas de poniente entre Sacratif (aproximadamente) y el Cabo de Gata y acumulados en la zona del Estrecho por los vientos débiles del este, acercándose a lo largo de la tarde hacia el litoral los estratos muy bajos y los bancos de niebla.

En tal informe, tras reflejarse bancos de niebla cifrados por el aeropuerto de Almería en las cercanías entre las 10 y las 13:30 TUC con una visibilidad mínima de 5000 metros y entre las 17 y las 18 TUC con una visibilidad mínima de 7000 metros, como también en el aeropuerto de Málaga en que la visibilidad mínima se cifraba en 7000 metros durante las primeras horas del día, 7:30 TUC, pero con nubes muy bajas, bases de 210 metros entre las 6:15 y las 7:00 TUC, que a partir de las 22:30 TUC fue menor de 2000 metros, en que se observó niebla y visibilidades entre 300 y 800 metros de las 22:30 del 29 a la 1:30 TUC del día 30, mientras que en el aeropuerto de Melilla la visibilidad fue buena durante toda la jornada, se acababa diciendo que por encima de los bancos de nubes bajas y nieblas los cielos estuvieron casi despejados la primera mitad del día si bien durante la tarde la nubosidad fue aumentando de oeste a este hasta cielos nubosos por nubes medias y altas. Por último se reflejaba una temperatura de entre unos 14 y 18º mar adentro.

#### **Cuarto**

Ante la imposibilidad de poderse valorar el Pesquero asistido, el Juez Marítimo requirió al promotor de las actuaciones manifestase lo conveniente a su derecho, gestión que el Letrado Sr. R. L. llevó a cabo presentando escrito de fecha 10 de abril de 2012, que obra a los folios 126 a 129; en el mismo y considerando ser una cuestión pacífica la valoración dada al Pesquero “**AZALEA**” en la Sentencia de instancia de 15 de enero de 1995,- que transcribiría en su Antecedente de Hecho Segundo la Sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2006, de la que volvía a acompañar copia como Documento núm. 1-, que la cifraba en SETENTA Y UN

MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESETAS (71.432.199-Ptas),- equivalentes a CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL TRESCIENTOS DIECISEIS EUROS CON DIECISEIS CÉNTIMOS (429.316,16-€)-, valor obtenido en base a la “Escritura de Construcción, Descripción y Entrega de Nave con Motor”,- de la que ahora acompañaba copia como Documento núm. 2-, y haciendo constar que ni en la Sentencia en grado de apelación ni en la reseñada del Tribunal Supremo se había entrado a debatir tal extremo de valoración del buque, y que, a su vez, la aseguradora de la parte asistida había mantenido como valor el asegurado por importe de SESENTA MILLONES DE PESETAS (60.000.000-Ptas),- equivalentes a TRESCIENTOS SESENTA MIL SEISCIENTOS SIETE EUROS CON VEINTISÉIS CÉNTIMOS (360.607,26-€)-, propugnaba como valoración no controvertida por las partes la primera de las anteriormente consignadas en euros, es decir la de **CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL TRESCIENTOS DIECISEIS EUROS CON DIECISEIS CÉNTIMOS (429.316,16-€)** y en su defecto, con carácter subsidiario, la segunda por importe de **TRESCIENTOS SESENTA MIL SEISCIENTOS SIETE EUROS CON VEINTISÉIS CÉNTIMOS (360.607,26-€)**.

#### **Quinto**

Por nueva Providencia se dispuso por el Juzgado Marítimo solicitar de la representación letrada de la parte asistente se fijase la relación de gastos incurridos. A tal fin, el Letrado Sr. R. L. presentó escrito, de fecha 15 de octubre de 2012, folios 170 a 172,- con documental incorporada a los folios 173 a 176 consistente en informe pericial obrante en los Autos Judiciales de instancia y redactado por el Ingeniero Naval Sr. D. C. en el que, junto a otros extremos, se cifraba como gastos de combustible y aceite la suma de **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS (290,85-€)**-, señalando como Premio solicitado la cifra de **CIENTO VEINTIOCHO MIL SETECIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS (128.795-€)**, lo que daría una remuneración total de **CIENTO VEINTINUEVE MIL OCHENTA Y SEIS EUROS (129.086-€)**. En su escrito se interesaba, asimismo, recibir como prueba las actuaciones correspondientes al Procedimiento de Juicio de Menor Cuantía seguido ante el Juzgado de Primera Instancia núm. 4 de Almería junto con las generadas en las posteriores instancias incluidos los Autos del Recurso de Casación.

Resta decir que, mediante escrito del propio Don A. R. C. de fecha 10 de julio de 2013, obrante a los folios 177 y 178, se comunicó al Juzgado Marítimo el quedar sin efecto la representación que venía ostentando el Letrado Sr. R. L. y se designó a efectos de notificaciones la sede del Despacho Profesional “LENER ABOGADOS” en Sevilla. En el escrito citado se solicitaba dar a las actuaciones el impulso procesal oportuno, solicitud esta que se reprodujo con posterioridad instando el dictado de Cuenta General de Gastos y la notificación

tanto al armador,- o sus sucesores-, como a la entidad aseguradora del buque asistido, folio 179.

### **Sexto**

Con fecha 13 de marzo de 2015 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 180 a 183, en la que se hicieron constar extremos pertinentes de entre las diligencias incorporadas al Expediente en tramitación, señalando como Antecedentes de Hecho: la personación del armador del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” mediante representación letrada, posteriormente dejada sin efecto, y la no personación de la parte asistida; la meteorología concurrente según informe de la AEMET; el señalamiento de gastos incurridos en la asistencia cifrados en **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS (290,85-€)**; y la valoración del buque asistido asumida en las actuaciones judiciales de las que trae su causa este Expediente, y que acepta la parte asistente, cifrada en **SETENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESETAS (71.432.199-Ptas)**, atendiendo a la declaración de obra nueva del Pesquero “**AZALEA**”, si bien consignando además su valor asegurado a tenor de póliza, cifrado en **SESENTA MILLONES DE PESETAS (60.000.000-Ptas)**. A su vez y como Fundamentos de Derecho se señalaban: la ausencia de calificación concreta de la asistencia por parte del asistente y sin personación del asistido; el valor contribuyente en cifra de **CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL TRESCIENTOS DIECISEIS EUROS CON DIECISEIS CÉNTIMOS (429.316,16-€)**; la solicitud de gastos, daños y perjuicios reclamados por la parte asistente en cuantía de **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS (290,85-€)**; y, por último, y como precio de la remuneración,- *habrá que entender total*-, la suma de **CIENTO VEINTINUEVE MIL OCHENTA Y SEIS EUROS (129.086-€)**, disponiéndose el traslado de la misma a los interesados con concesión de plazo para formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que se cumplimentó el día 17 del mismo mes.

### **Séptimo**

Con ocasión de notificarse a la parte asistida la Cuenta General de Gastos, se trasladó al Juzgado Marítimo por Doña I. A. R. escrito, de fecha 10 de abril de 2015, para hacer constar y acreditar el fallecimiento de su esposo Don G. L. acaecido el 19 de julio de 2007, trasladando a su vez, folios 188 a 193, copia de la póliza de seguro concertada por el mismo con la entidad “Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A.”,- en la actualidad “**GENERALI ESPAÑA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS**”-, a fin de que, si fuera de interés del perjudicado, pudiera continuar su reclamación contra la aseguradora.

### **Octavo**

Con la firma, *“por orden de DON A. R. C.”*, de la Letrada Sra. P. L., del Despacho Profesional “LENER ABOGADOS” ya citado, se presentó escrito de alegaciones el 15 de abril de 2015,- admitido por el Juez Marítimo actuante a pesar de tan irregular representación en el actuar administrativo a la luz del artículo 32 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero, vigente durante la tramitación de este Expediente, y de aplicación a tenor de la Disposición Transitoria Tercera letra a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, *salvo que se entendiese estar en presencia de un acto o gestión de mero trámite*, si bien, y anticipándonos en el seguimiento de las actuaciones que se examinan, habrá que reseñar que la indicada Letrada instaría su personación en este Expediente a través de correo electrónico, de fecha 11 de enero de 2016, con el que cursaba escrito a tal efecto fechado a 11 de enero de 2015 (sic) al que acompañaba Escritura de Poder General y Especial para Pleitos otorgado el 31 de diciembre de 2015 por Don A. R. C., folios 349 a 360-.

En el escrito en cuestión, que corre unido a los folios 194 a 214 al que se acompañaba Documental en número total de cinco obrante a los folios 215 a 251,- siendo la identificada al núm. 1 la correspondiente al Acta de Confesión Judicial del ya fallecido armador del Pesquero “**AZALEA**”, Don G. L., folios 215 y 217, y la identificada al núm. 5 la referida al Acta de Prueba Testifical, interrogatorio de repreguntas, a efectuar a D. J. M. F.,- *presumible patrón de dicho Pesquero a tenor de la repregunta “A LA DÉCIMO TERCERA” formulada por la representación procesal de la entonces aseguradora Banco Vitalicio de España, S.A., que obra al folio 250, y su respuesta al folio 251-*, y tras traerse a colación las actuaciones en sede jurisdiccional del orden civil del que trae su origen este Expediente de Asistencia Marítima y reseñarse que el propio armador asistido se allanó y confirmó los hechos en cuestión por lo que no existiría controversia entre las partes en lo concerniente a los hechos, se postulaba la calificación de la asistencia como **SALVAMENTO** o **AUXILIO** al concurrir los tres requisitos de *“situación de peligro de la embarcación asistida y para la asistente”, “resultado útil conseguido por el buque asistente” y “relación de causalidad”*. Sobre la primera circunstancia se procedía a su desarrollo con la transcripción de diversos particulares tanto del parte de asistencia dado por el patrón del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” como de declaraciones obrantes en los Autos de instancia tanto del mismo como del armador del Pesquero “**AZALEA**”, del técnico de pesca y de otro tripulante del buque asistente, de la información meteorológica, folio 201 in fine,- *de la que se dice : “Viento variable fuerza media de 2 a 3 con rachas de 4 y 5” según el parte meteorológico del Centro Territorial de Andalucía Occidental obrante en los Autos del Procedimiento en primera instancia-*, e incluso del Fundamento Jurídico Tercero de la Sentencia dictada en dicha instancia, consignando la

cualidad no profesional de la tripulación del Pesquero asistente en labores de asistencia marítima, de todo lo cual infería la existencia de situación de peligro real, inminente y grave en que se hallaba el Pesquero asistido, como la jurisprudencia ha configurado, a cuyo fin incorporaba las necesarias referencias. Sobre la segunda circunstancia, se volvía a reseñar, junto a las citas jurisprudenciales pertinentes, el ya citado parte de asistencia del patrón del buque asistente y la concreción de tal resultado útil con el arribo seguro del buque asistido al Puerto de Almería. Por último y sobre la tercera circunstancia se concretaba en la meritoria labor llevada a cabo por el asistente que fue causa directa de la puesta en franquía del asistido. A continuación, y respecto a la solicitud de premio por la asistencia prestada, con nuevas referencias jurisprudenciales y mediante el examen y desarrollo de las previsiones pertinentes de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, especialmente de las circunstancias establecidas en su artículo 9, y su existencia e incardinación tanto en la actividad desplegada por el buque asistente y sus tripulantes como en el peligro corrido por el buque asistido y su tripulación, destacando la ausencia de negativa expresa a la prestación de la asistencia y citando tanto el valor asignable al Pesquero asistido como los gastos soportados en el servicio, se concretaba tal remuneración en la cifra total de **CIENTO VEINTINUEVE MIL OCHENTA Y SEIS EUROS (129.086-€)**.

Respecto a prueba se solicitaba y proponía como documental la obrante en el Expediente que se daba por reproducida y la aportada con este escrito así como los documentos obrantes en el Procedimiento de Menor Cuantía 255/1996 del Juzgado de Primera Instancia núm. 4 de Almería, para lo que se dejaban citados sus archivos y se interesaba se le oficiase para remisión de copia si bien, subsidiariamente, se dejaban simplemente citados por si era preciso comprobar o complementar la información pertinente. A su vez, y como testifical, se solicitaba declaración mediante pliego de posiciones a presentar en su momento del armador del Pesquero **“ALCATRAZ DOS”** y de dos de sus tripulantes el día de autos, los Sres. R. S. y G. R. Por último, se interesaba del Juzgado Marítimo la citación de la entidad aseguradora del Pesquero **“AZALEA”**.

#### **Noveno**

A la recepción de los sendos escritos de alegaciones meritados en los dos inmediatamente anteriores Antecedente de Hecho, el Juez Marítimo proveyó notificar a la aseguradora del buque asistido la existencia del Expediente a los fines de posible personación, y dejar condicionada la prueba solicitada por la parte asistente a lo que se proveyese una vez se diese por notificada la entidad de seguros. Con tal objeto, con fecha 18 de mayo de 2015, ofició a las partes interesadas incluyendo al Letrado Sr. L. M. de **“GENERALI SEGUROS”** al que reiteró la notificación de lo acordado mediante fax de 9 del mes siguiente.

A tenor de lo oficiado a la entidad aseguradora, en su nombre y representación debidamente acreditada e incorporando firma del Letrado Sr. L. M., el Procurador Sr. H. C. presentó ante el Juzgado Marítimo actuante escrito de fecha 18 de junio de 2015 interesando su personación y ser tenido como interesado en las actuaciones en curso con vista de las mismas y concesión de plazo para la formulación de alegaciones y proposición de prueba, folios 261 a 276. En su vista el Juez Marítimo proveyó admitiendo la personación en la calidad manifestada y accediendo a los restantes pedimentos, lo que notificó a las partes personadas, folios 277 a 283.

### **Décimo**

En nombre y representación de “**GENERALI SEGUROS**” y bajo la dirección del Letrado antes indicado, el Procurador Sr. H. C. presentó el 26 de noviembre de 2015 escrito de alegaciones que obra a los folios 305 a 327. En el mismo se impugnaba la calificación de “salvamento” propugnada de contrario y se postulaba la de **SIMPLE REMOLQUE**. A tal fin se tomaban en consideración las determinaciones jurisprudenciales que han venido fijando la línea divisoria entre una y otra, *- situación de peligro real, inminente y grave bien por el estado de la mar, bien por las circunstancias del buque, y de tal entidad que haga temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida o grave daño de la embarcación, y, a su vez, la prestación por parte del buque salvador de unos servicios extraordinarios, con riesgo para la tripulación o el buque, que excedan de lo normalmente exigible al remolcador-*, manifestando la no acreditación de peligro y sí solo de la situación del buque asistido como “sin gobierno y a la deriva”, destacando a su vez la meteorología existente, *- ilustrando sobre las escalas Beaufort y Douglas-*, buena aunque no óptima, lo que desvirtuaba todo alegato de peligro. Expuesto lo anterior y tras referirse a la regulación de la LAS sobre el remolque en la mar de su artículo 15, con reflejo de sus parámetros configuradores, *- no hallarse el buque ante un peligro real, objetivo, inminente y grave, y, además, no haberse fijado de antemano las condiciones de su prestación y precio-*, consideraba los mismos de plena concurrencia en el asunto debatido y no así las alegaciones de contrario de existir situación de grave peligro y fuerte temporal que, decía sobre esta última, se desvirtuaba por los partes y declaraciones de dos testigos y del propio armador del “**ALCATRAZ DOS**”, traídos a las actuaciones, que habían manifestado “estar faenando con normalidad al recibirse la llamada de auxilio”, como tampoco era de apreciar la prestación de servicios extraordinarios que implicasen riesgo para los auxiliadores. En este mismo orden de cosas, y por su incidencia tanto en el coste del remolque como en la pérdida de pesca y lucro cesante, traía a colación que tal remolque no se produjo hasta el puerto más cercano sino hasta el de Almería, señalando con tal objeto diversas distancias en millas náuticas.

Por otra parte, y para la fijación de los hechos objeto de debate, el Procurador citado hacía suyas las manifestaciones obrantes en el escrito de conclusiones

del letrado que había representado en la instancia los intereses de la entidad aseguradora con su anterior denominación, quien, sobre la testifical practicada a solicitud de la parte demandante, llegó a atribuir a dos de tres testigos deponentes el mentir al atribuirles, dicho en síntesis, *evidente interés de los mismos en el resultado del pleito; meras hipótesis o suposiciones de un peligro debido al mal tiempo por la velocidad del viento y estado de la mar; y contradicciones sobre la situación geográfica de la asistencia en cuanto a distancias a puertos de posible arribada*, obteniendo de ello la conclusión de que la parte actora no había concretado la existencia de un peligro concreto e inminente de la pérdida del Pesquero “**AZALEA**” o de sus tripulantes ni la prestación de unos servicios extraordinarios.

Por último, en este escrito de alegaciones de que tratamos, su suscriptor, con mantenimiento de la calificación efectuada y reiterando su frontal oposición a la propuesta por el asistente y sus pedimentos, en lo referido a la fijación del derecho a premio y su importe cuestionaba el valor dado al buque asistido, basado en nota simple de la escritura de constitución del mismo, en cuanto que no se ha tenido en cuenta su deterioro por obsolescencia; a su vez, y respecto a gastos reclamados expresaba que no se había considerado el factor corrector preciso al haberse generado un incremento por el traslado del pesquero a puerto más lejano; en todo caso acababa indicando debía ser este Tribunal Marítimo Central el que utilizase la previsión del artículo 16 de la LAS para concretarlo.

En cuanto a pruebas, y dando por reproducida la documental aportada al Expediente, solicitaba la práctica de testifical en las mismas personas propuestas por la parte asistente.

#### **Décimo Primero**

Por el Juez Marítimo, tras la incorporación de los escritos de alegaciones, con fecha 3 de diciembre de 2015 se proveyó sobre las pruebas propuestas disponiendo la admisión de las documentales con excepción de la intitulada “Más documental” interesada por la parte asistente la cual, no obstante, se practicaría caso de formularse impugnación de los documentos aportados mediante fotocopia e incorporados al escrito de la misma; a su vez se acordó la admisión de las testificales a realizar mediante auxilio administrativo a interesar de la Comandancia Naval de Almería, disponiendo requerir a las partes para la aportación de pliegos de preguntas que, una vez recibidos, se trasladarían a las contrapartes para formulación de pliegos de repreguntas, de todo lo que quedaron debidamente notificadas. Hay que señalar que la parte asistente desistió, folios 380 y 381, de la práctica de una de sus testificales, la del Sr. R. S., por estar ilocalizable, proveyendo el Juez Marítimo actuante lo procedente.

En tal sentido obran a los folios 402 a 404 los pliegos de preguntas de la parte asistida y sus repreguntas a los folios 444 a 448, y corren unidos a los folios

405 a 411 los de preguntas de la parte asistente con sus repreguntas a los folios 433 a 439. Tras esto, y preparado por el Juzgado Marítimo un a modo de formulario acumulativo de preguntas y repreguntas, folios 458 a 470 para el testigo Don A. R. C., y folios 471 a 482 para el testigo Sr. G. R., se ofició a la Autoridad Naval de Almería el 19 de abril de 2016 interesando se llevasen a cabo tales interrogatorios, solicitando se comunicase su fecha para comunicación a las partes interesadas.

Practicadas las testificales, la Comandancia Naval de Almería las cursó al Juzgado Marítimo donde tuvieron entrada el 6 de junio siguiente, según Diligencia de Constancia obrante al folio 561.

### **Décimo Segundo**

En lo referido a la declaración de Don A. R. C., obrante a los folios 517 a 522, ambos inclusive con sus anversos y reversos, y sintetizándola, consta lo siguiente: 1.- Que era conocedor de tener derecho a participar del premio y que percibió lo reflejado en la Sentencia de instancia repartiéndolo con los tripulantes del **“ALCATRAZ DOS”** aunque, cuando esta fue revocada, no les pidió devolución alguna; 2.- Que el **“AZALEA”** no se hallaba más próximo a los puertos de Ceuta y Melilla que al de Almería y que el arrumbar a este puerto, lo que ni él ordenó ni lo pidió su armador ni se concertaron entre ellos, era la mejor opción porque con el temporal de levante era más seguro navegar aproado al viento con el remolque; 3.- Que el **“ALCATRAZ DOS”** no estaba faenando cuando recibió la llamada del **“AZALEA”** al no poder hacerlo con normalidad por haber temporal y que estaban capeando en espera de que amainase, por lo que no hubo de abandonarse ninguna faena de pesca en curso; 4.- Que hubo situación de peligro para el **“ALCATRAZ DOS”** con riesgo para la integridad física de sus tripulantes y estado de su carga de pesca por las maniobras peligrosas para dar al **“AZALEA”** el cabo de remolque y también peligro durante su remolque hasta Almería, por lo que, ante circunstancias extraordinarias que exigieron un servicio extraordinario, la tripulación del **“ALCATRAZ DOS”** puso todo su esfuerzo, incluso arriesgándose, para asegurar al **“AZALEA”**; 5.- Que el **“AZALEA”** se encontraba, cuando se recibió su llamada de auxilio, en grave peligro, con riesgo de hundimiento o pérdida, incluso de naufragio, suponiendo además un grave peligro para la seguridad del tráfico marítimo al estar sin gobierno y a la deriva con riesgo de perderse, de embarrancar en la costa marroquí o de colisionar contra cualquier objeto o de ser abordada en una zona conocida como *“zona de vapores”*, dada la meteorología existente, por lo que su situación era crítica; 6.- Que a bordo del **“ALCATRAZ DOS”** no había instrumento de medición del viento pero se sabía que el reinante en la zona era de temporal de levante a través de Tarifa Tráfico; 7.- Que las condiciones meteorológicas no eran buenas pues el levante, al venir de la mar, levanta mucho la ola, concurriendo aquel día una visibilidad muy baja por brumas, un viento de aproximadamente 40 nudos, lo que sabía por sus 70 años de experiencia en la mar, y una fuerte marejada con

áreas de mar gruesa al inicio del remolque siendo muy peligroso su desarrollo hasta el puerto de Almería; 8.- Que no existía amistad entre él y el otro armador sino la simple relación por verse en el puerto sin especial confianza y sin que entre ellos se compartiera ningún tipo de negocio, no acordándose entre ellos nada sobre el remolque a Almería ni sobre su contenido económico, llegando el **“ALCATRAZ DOS”** a perder días de marea con ocasión de haber acudido de inmediato a auxiliar al **“AZALEA”**, cuya tripulación estaba muy nerviosa, acompañándolo y poniéndolo en seguridad primero en el puerto de Adra y posteriormente en el de Almería.

### **Décimo Tercero**

Respecto a la declaración del Sr. G. R., obrante a los folios 523 a 528, ambos inclusive con sus anversos y reversos, y sintetizándola, se refleja lo siguiente: 1.- Que sabía de su derecho a participar del premio; 2.- Que no se encontraban más cerca de Ceuta y Melilla que de Almería, y el remolque se hizo a este puerto no por orden del armador sino como mejor opción por las circunstancias meteorológicas y sin tener en cuenta otro interés que el de asegurar al **“AZALEA”** y a sus tripulantes; 3.- Que al recibo de la llamada de auxilio no tuvieron que abandonar ninguna faena de pesca para acudir a prestar ayuda porque había muy mal tiempo, temporal de levante, y no se podía pescar con normalidad; 4.- Que hubo mucho peligro en la aproximación del **“ALCATRAZ DOS”** al **“AZALEA”** y en las maniobras para dar el cabo de remolque, y llevarlo a puerto, poniéndose en riesgo la integridad de sus respectivas tripulaciones y la de su propio buque, con sacrificio de su carga de pesca, para así asegurar el auxilio que requería el otro pesquero, al que se pudo poner en seguridad primero en Adra y luego en Almería; 5.- Que el **“AZALEA”** se encontraba en situación crítica con peligro real, inminente y grave de pérdida por estar sin gobierno y ser inexistente su capacidad de maniobra, concurrendo fuerte marejada a mar gruesa, lo que podría haberle llevado a embarrancar en la costa o quedar a merced de las olas, siendo además un grave peligro para el tráfico marítimo en zona por riesgo evidente de ocasionar un abordaje u otro accidente; 6.- Que no había instrumento de medición de viento pero Tarifa Tráfico lo había notificado y era consciente del existente que podría ser de unos 40 nudos aproximadamente en el inicio del remolque, con fuerte oleaje, nieblas y escasa visibilidad; y 7.- Que, hasta donde sabía, no había amistad entre los armadores siendo simples conocidos, no acordándose entre ellos nada para el remolque a Almería y no compartiendo negocio alguno.

### **Décimo Cuarto**

Tras el traslado de las testificales reseñadas a las partes, por el Juzgado Marítimo se proveyó sobre la celebración de Reunión Conciliatoria que se llevó a la práctica el 6 de octubre del pasado año, y a la que asistieron las representaciones letradas de las partes personadas. En tal acto, las Letradas asistentes mantuvieron sus respectivas posiciones propugnadas durante la tramitación de las actuaciones por lo que el Juez Marítimo actuante,

reflejándolo así, levantó Acta de Sin Avenencia, folios 553 y 554, y acordó la elevación del Expediente a este Tribunal Marítimo Central.

## **HECHOS**

### **Único**

Este Tribunal Marítimo Central, en la concreción de los hechos que se someten a su conocimiento y sobre los que debe basar la Resolución que le compete, entiende como ciertos los reflejados en el escueto relato obrante en el que hemos denominado peculiar "Parte de Asistencia" formulado el 31 de marzo de 1995 por el patrón del Pesquero "**ALCATRAZ DOS**", D. J. G. R., que han sido transcritos en nuestro Antecedente de Hecho Primero, y para ello atiende tanto a la acertada lógica de su exposición como a la inmediatez de su presentación y ello sin perjuicio de apreciar en el mismo la carencia de elementos de necesaria incorporación a tenor del formulario preestablecido como Anexo por el artículo 20 del Decreto 984/1967, de 20 de abril,- que debían haberle sido puestos de manifiesto por la Autoridad Local de Marina de la época-, aunque se tratará de ellos en nuestra fundamentación jurídica al haber sido objeto de alegación, en defensa de su derecho e intereses, por la representación letrada de la parte asistida. No obstante, y como distancia navegada, se tomará necesariamente la consignada en el informe pericial de parte, folios 173 a 176, obrante en los Autos Judiciales de instancia, informe que, asimismo, se acogerá para concretar otros extremos.

Así pues, se declara probado que el servicio prestado por el Pesquero "**ALCATRAZ DOS**" lo fue, conforme a lo reflejado en el Parte de Asistencia reseñado, tras haber sido recibida, a las 21:00 horas del día 29 de marzo, una petición de auxilio desde el Pesquero "**AZALEA**",- *de cuya tripulación se desconoce el número*-, encontrándose ambas embarcaciones en el Caladero de Marruecos, por sufrir avería en el reductor de su motor principal y hallarse sin gobierno y a la deriva. Tal petición determinó que el "**ALCATRAZ DOS**",- *con la misma circunstancia reseñada de desconocerse el número de sus tripulantes*-, que se encontraba en posición no concretada, suspendiera de inmediato su actividad extractiva-pesquera, dejando, por tanto, de faenar, y, con el fin de prestar el auxilio demandado, pusiera de inmediato rumbo hacia el "**AZALEA**" al que localizó, a las 23:00 horas, en situación Lat. 35° 22' y Long. 04° 10', posición distante 9,23 millas náuticas de la costa marroquí más próxima. A continuación, y tras las maniobras precisas, el "**ALCATRAZ DOS**" procedió al remolque del "**AZALEA**" hacia el Puerto de Almería, puerto base del Pesquero auxiliado,- *sin que pueda ser discernido el motivo de arrumbar al mismo, quizás por determinación de los patrones de ambos pesqueros, quizás por la de sus armadores y, en todo caso, siendo presumible lo fuera por ser puerto base del "AZALEA"*-, navegando durante el tránsito a una velocidad de 6 nudos, donde le dejó en seguridad a las 13:30 horas del día 30 de marzo de

1995, habiendo navegado una distancia de 99 millas en la que invirtió un tiempo de 16 horas y 30 minutos. El “**AZALEA**” regresaría posteriormente al caladero, a velocidad de 10 nudos e invirtiendo 9 horas y 9 minutos, para continuar con su actividad, si bien no consta día y hora de su salida del Puerto de Almería ni día y hora de incorporación a la marea que estaba llevando a cabo, pues el único dato existente es el de la fecha de registro del Parte ante la Autoridad Local de Marina el día 3 del siguiente mes de abril de 1995.

Respecto a la meteorología concurrente se estará a la reflejada en la documentación obrante en el Expediente, reflejada en el Antecedente de Hecho Tercero, folios 119 y 120, y ello sin perjuicio de ponderar la variable contenida en el informe meteorológico referenciado en el Antecedente de Hecho Octavo, folio 201.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

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

En esta cuestión de atribución competencial, en el que resulta de obligada reseña la referencia al párrafo primero de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, es menester señalar también tanto la ausencia de actividad de la Autoridad Local de Marina de la época en cuanto que, constando sellado con registro de entrada el 3 de abril de 1995 en la Comandancia Militar de Marina de Almería el Parte dado por el asistente, no se cumplieron las previsiones del artículo 35 de la Ley 60/1962 en relación con el artículo 20 de su Reglamento de aplicación de 1967, con la pertinente dación de cuenta al correspondiente Juzgado Marítimo Permanente, como la precipitada suposición de tal parte asistente de, por entender que la tradicionalmente denominada Jurisdicción Marítima carecía ya de cobertura legal tras la promulgación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, acudió ante la Jurisdicción del Orden Civil en reclamación de cantidad por el servicio prestado hasta dejar agotada, tras los diversos avatares reflejados en nuestro Antecedente de Hecho Primero, la legalidad procesal con la acertada Sentencia nº 939/2006 de 9 de octubre de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, de la que traen su causa las actuaciones que nos ocupan.

## **Segundo**

Sin perjuicio de afrontar posteriormente las pertinentes cuestiones objeto de debate en este Expediente ante los argumentos expositivos de las partes enfrentadas, resulta necesario anticipar y examinar la formulación presentada por la parte asistente de ser una “cuestión pacífica”, en cuanto no controvertida,- folio 128-, tanto la valoración dada al Pesquero “**AZALEA**” por la resolución judicial de instancia, dado que el armador/propietario se allanó a la demanda, y no fue objeto de posterior debate el valor de lo salvado ni en la apelación ni en el pronunciamiento de la definitiva Sentencia del Tribunal Supremo,- lo que se ha dejado consignado en el Antecedente de Hecho Cuarto-, como, en un salto hacia delante, la fijación de los propios hechos en la meritada instancia inicial por el ya señalado allanamiento del demandado que los confirmó en sede judicial en su declaración,- folios 196, 216 y 217-. De admitirse esa pretendida inmutabilidad tanto de la calificación de la asistencia,- Fundamento Jurídico Tercero de la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 4 de Almería, de 15 de enero de 1998, que obra a los folios 82 a 84-, como del valor atribuible a la embarcación asistida,- Fundamento Jurídico Quinto de la misma-, parecería estarse acogiendo una vinculación imperativa para este Tribunal Marítimo Central rayana en la categoría de la “Cosa Juzgada Material” en términos semejantes a los previstos en el artículo 222.4 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil, y nada más lejos de la realidad pues en modo alguno nos encontramos con una sentencia firme sino todo lo contrario pues se revocó en grado de apelación por la Sección Primera de la Audiencia de Almería en su sentencia de 12 de abril de 1999 al admitirse la incompetencia de jurisdicción, lo que hizo innecesario el examen de los restantes motivos alegados sobre el fondo del litigio, y la Sentencia 939/2006 de la ya citada Sala de lo Civil del Tribunal Supremo se limitó a transcribir los fundamentos jurídicos de la resolución en la instancia, sin otro pronunciamiento que el de no casar la sentencia recaída en la apelación que declaró firme,- confirmando, por tanto, la revocación de la sentencia de instancia-. Dicho en otras palabras, la inicial resolución judicial nunca alcanzó firmeza y, por ende, ni produjo los efectos de la cosa juzgada material ni nunca tuvo tal fuerza, y, por tanto, su parte dispositiva no queda constituida en un antecedente lógico que en aras del derecho a la tutela judicial debiera alcanzar en nuestro ámbito competencial una eficacia propia de inmutabilidad y mantenimiento, (vid. Fundamento Jurídico Cuarto de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 14 de diciembre de 1989).

## **Tercero**

Expuesto lo anterior, la primera cuestión a determinar viene a ser la calificación de los servicios prestados por el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” en cuanto que su armador y representación letrada la entiende como constitutiva de un supuesto de **salvamento o auxilio**, mientras que la representación letrada de la entidad “**GENERALI ESPAÑA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS**”,- en

la fecha del suceso “Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A.”,- con la que el armador/propietario, ya fallecido, del Pesquero “**AZALEA**” tenía concertada la pertinente póliza de seguro, conceptúa la prestación de tal servicio como **simple remolque**.

No obstante, y con carácter previo a afrontar la cuestión señalada, podría ser digno de consideración, de una parte, que si bien la sentencia de instancia estimó procedente el considerar la actuación del “**ALCATRAZ DOS**” respecto al “**AZALEA**” como salvamento, reflejando con especial énfasis el allanamiento del Sr. A. L. su armador hoy difunto,- sin duda por su Confesión Judicial meritada en nuestro Antecedente de Hecho Octavo, folio 217-, la demanda interpuesta planteaba inicialmente la dicha calificación y la alternativa de remolque, folios 226 y 229, y, de otra, que parece detectarse por el tenor de las preguntas y repreguntas que la representación de la entidad aseguradora hace a los testigos que deponen en estas actuaciones, Sres. R. C. y G. R., sobre “amistad entre los armadores” y sobre “acuerdo para remolque a Almería”,- incluso, aunque posteriormente se renunciaría a ella, se llegó a proponer en la testifical practicada en el procedimiento judicial de instancia como repregunta, folios 250 y 251, al que en ese mismo Antecedente de Hecho hemos denominado “*presumible patrón de dicho Pesquero*” (el “**AZALEA**”), Sr. M. F., si su armador,- que sería el Sr. A. L.-, “había tenido problemas con su compañía de seguros Banco Vitalicio anteriores al remolque que les hizo el “**ALCATRAZ DOS**”-, una supuesta intención de acreditar una posible connivencia entre ambos armadores.

#### **Cuarto**

Así pues, por lo que respecta a la calificación principal de la parte asistente como salvamento y siendo a tal fin tanto el peligro corrido por el pesquero asistido como la realización de servicios extraordinarios por el pesquero asistente,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de tales factores por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario e imprescindible para la existencia de salvamento-, los elementos consustanciales a ponderar al objeto de determinar si tales parámetros concurren en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central a tenor de lo reflejado en los hechos que se han declarado probados, ha de señalarse que reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias entre otras de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo demanda cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque

asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988).

Dicho lo anterior, en la actividad desempeñada por el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” desde las 21:00 horas del día 29 de marzo de 1995, en que recibió petición de auxilio por parte del Pesquero “**AZALEA**”, localizándolo dos horas más tarde en situación Lat. 35° 22´ y Long. 04° 10´,- hallándose aún a 9,23 millas náuticas de la costa de Marruecos más cercana-, y al que remolcó hasta el Puerto de Almería, base del mismo, dejándolo en seguridad a las 13:30 horas del día siguiente, y todo ello debido al auxilio que el “**AZALEA**” precisaba tras haber quedado sin gobierno y a la deriva por falta de su máquina, no son de apreciar ni en la embarcación asistida ni en la asistente circunstancias de peligro inminente, real y grave o, respecto al pesquero asistente, actividad extraordinaria de su tripulación aunque, y cierto es, se llevó a cabo una eficaz maniobra, quizás compleja por llevarse a cabo de noche, afrontada con prontitud y por una tripulación, la del asistente, no formada de modo específico para tareas de rescate, pero actuación limitada simplemente a pasar los cabos de remolque, afianzarlos y acometer el remolque del pesquero asistido que, como va dicho, se encontraba simplemente sin gobierno y a la deriva,- situación que expresamente llegó a reconocer el *presumible* patrón del Pesquero “**AZALEA**” en su declaración en sede judicial al contestar a la repregunta de: “Si era cierto que no existía ningún riesgo concreto de hundimiento o pérdida de la embarcación cuando realizó la llamada de auxilio”, respondiendo simplemente: “Que estaban a la deriva”, situación que reiteró posteriormente aunque con el añadido de que “Tenían peligro”-, y esto es así porque, aunque subjetivamente el entonces patrón del pesquero asistido pudiera tener esa sensación, objetivamente, ni por la situación del buque ni por la meteorología concurrente, puede asumirse el encontrarnos en la situación de peligro que nuestra jurisprudencia requiere para la calificación pretendida. Con tal objeto, y sobre las circunstancias meteorológicas nos atenemos al acertado e ilustrativo alegato, con el que conviene expresamente este Tribunal Marítimo Central, que la representación de la entidad aseguradora presenta sobre las mismas en su escrito, folios 308 y 310, con exposición detenida de los efectos de las Escalas de Viento Beaufort y de Estado de la Mar Douglas en relación con los informes, tanto el de la AEMET obrante en las actuaciones y meritado en nuestro Antecedente de Hecho Tercero,- que señala “Viento de dirección variable, fuerza 2 a 3 de la Escala Beaufort-, como el citado por la parte asistente en sus alegaciones como correspondiente al en su momento incorporado a las actuaciones judiciales de primera instancia, que se ha meritado en el Antecedente de Hecho Octavo, coincidente con el anterior si bien con señalamiento de “rachas de 4 y 5”, pero simples rachas de las que no se dice su dirección,- sólo se refleja “dirección variable”-, y que a lo sumo

habrían hecho pasar, de manera esporádica, la fuerza del viento desde flojito/flojo a bonancible-moderado/fresquito. En este mismo orden de cosas, y respecto al estado de la Mar, el citado informe de la AEMET obrante en autos lo presenta como marejadilla, con la posibilidad de intervalos de marejada en el extremo oriental en las horas centrales del día, lo que destaca la representación letrada del asistente sin tener en cuenta que la prestación de la asistencia, si bien en su posterior tránsito arrumbaba hacia el Nordeste, se llevó a cabo en la noche, que no el día, del 29 de marzo de 1995. Por último, y respecto a la visibilidad, no puede argumentarse sobre su notoria influencia dado el tenor del tantas veces citado informe de la AEMET, folios 119 y 120.

La conclusión de lo expuesto es sin duda que, en una racional previsión de los acontecimientos, no era de temer la pérdida inmediata o la producción de graves daños del Pesquero “**AZALEA**”, y, en su consecuencia y a juicio de este Tribunal Marítimo Central, en el desarrollo de la asistencia prestada, y en atención a lo consignado anteriormente, debe rechazarse la pretensión de calificar tal asistencia como **salvamento**.

#### **Quinto**

Desechada la calificación principal propuesta por la parte asistente, en lo relativo a la segunda conceptualización que la misma tiene formulada de “**auxilio marítimo**”,- que este Tribunal Marítimo acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, y que nuestra jurisprudencia ha refrendado en el caso de asistencias en que no concurren todos y cada uno de los requisitos que tipifican un salvamento, que se han sintetizado en el párrafo primero del Fundamento de Derecho Cuarto, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, puedan los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad, aunque no concurren en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente-, hay que señalar que tanto la ausencia de peligro objetivo, con sus rasgos de inminencia, realidad y gravedad, como el desempeño, sin duda eficaz, meritorio y esforzado, de los trabajos llevados a cabo por la tripulación del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”, que han de entenderse como ordinarios, no pueden alcanzar la adjetivación de extraordinarios o excepcionales, nos llevan a rechazar, asimismo, esta calificación. A su vez, no está de más recordar, como se hizo constar en el párrafo segundo de nuestro Fundamento de Derecho Tercero, que en la demanda que dio lugar a las actuaciones judiciales, de las que son causa eficiente las administrativas que en este Expediente nos ocupan, se postulaba como alternativa a la declaración de salvamento pretendido la de remolque.

#### **Sexto**

Por tanto, y una vez desestimadas las alternativas antes examinadas presentadas por la representación letrada de la parte asistente para conceptuar la intervención desarrollada por el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”,- con el manifiesto resultado útil obtenido al sacar al Pesquero “**AZALEA**” de la situación en que se encontraba derivada de su incapacidad de maniobra-, por lo que respecta a la pretensión deducida por la parte asistida de calificar de remolque la asistencia llevada a cabo por el “**ALCATRAZ DOS**” en los términos a que se refiere el artículo 15 de la Ley 60/1962, que en su párrafo primero establece tal calificación, fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento, para los prestados en la mar de un buque a otro que lo pida hallándose en la mar, ha de convenirse expresamente con tal postulación atendiendo a lo actuado, y ello es así porque la actividad asistencial prestada, tras la avería en el reductor del motor principal del “**AZALEA**” que le hizo quedar sin gobierno y a la deriva,- según el breve relato del asistente contenido en el Parte formulado por el patrón del “**ALCATRAZ DOS**”,- no implicó otra actuación que la de aproximarse al buque con problemas, largarle cabo o cabos de remolque, afianzarlos y proceder a su tracción, sin que sean de apreciar trabajos de naturaleza excepcional, como ya se ha dicho, de los tripulantes del pesquero asistente y ello aun cuando estos no tuvieran una específica capacitación profesional de rescatadores e, incluso, fueran distintas las características de ambos buques, mayor dimensión relativa y mayor tonelaje en el Pesquero “**AZALEA**” que en el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**”, toda vez que, en modo alguno, ha quedado acreditado que la navegación, y en ella la actividad de remolque desarrollada, tuviera dificultad alguna por la existencia de temporal de levante, con vientos aproximados de 40 nudos, y mala mar.

Consiguientemente, venimos en calificar como un supuesto de **remolque marítimo** la asistencia prestada por el Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” al Pesquero “**AZALEA**”.

### **Séptimo**

Consignado lo anterior y señalando que el ya indicado artículo 15 de la Ley citada establece que el remolque marítimo dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúe el remolque y al abono de un precio justo por el servicio prestado, el artículo 16 de ese mismo Texto Legal previene que el Tribunal Marítimo Central, en defecto de acuerdo entre las partes interesadas en la fijación del montante de la retribución, determinará el precio tomando por base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes.

Así pues, como segunda cuestión a tratar en la asistencia que ahora nos ocupa, remitiéndonos a lo actuado y declarado probado, este Tribunal Marítimo Central, considerando las condiciones de prestación del servicio de remolque, con una meteorología no desfavorable, una duración de 16 horas y 30 minutos,

y una navegación de 99 millas, a los fines de determinación del importe de la retribución, y a fin de señalar el valor del Pesquero “**AZALEA**”, hay que hacer constar que, aunque en la sentencia de instancia, tras desecharse el valor asegurado de SESENTA MILLONES DE PESETAS (60.000.000-Ptas), se le había atribuido un valor total de SETENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESETAS (71.432.199-Ptas) en base a la “Escritura de Construcción, Descripción y Entrega de Nave con Motor”, de marzo de 1992, que la parte asistente aportó y corre unida a los folios 162 a 167, lo cierto es que dicha cifra no es la correspondiente a la suma de los diversos componentes de tal buque que consigna dicho documento notarial, salvo error u omisión en el mismo, en cuanto su total alcanza sólo la de SESENTA Y UN MILLONES SETECIENTAS NOVENTA Y SIETE MIL SEISCIENTAS CUARENTA Y NUEVE PESETAS (61.797.649-Ptas). Por tanto, y no resultando tan pacífica la cuestión de la valoración como propugnaba la parte asistente, habrá que acudir a otro factor ponderable y este será el obrante en la Hoja de Asiento-Copia Certificada Actualizada de la que se trató en nuestro Antecedente de Hecho Tercero en la que, folio 114, se registra la expedición el 17 de diciembre de 1991, tras superación de las pruebas de mar, por la Inspección de Buques de la Provincia Marítima de Almería de, entre otros, CERTIFICADO DE VALORACIÓN por un total de **CINCUENTA Y SEIS MILLONES DE PESETAS (56.000.000-Ptas)**, de las que TREINTA Y OCHO MILLONES (38.000.000-Ptas) correspondían a casco y equipo, y DIECIOCHO MILLONES DE PESETAS (18.000.000-Ptas) a motor y accesorios; a su vez y en esa misma Hoja de Asiento, folio 115, figura anotación en junio de 1994 de haberse llevado a cabo cambio de motor en el Pesquero “**AZALEA**” con constancia de un CERTIFICADO DE VALORACIÓN de la citada Inspección de Buques que, entre el propio motor montado y los trabajos de la mano de obra, le atribuyó el de **CINCO MILLONES SEISCIENTAS MIL PESETAS (5.600.000-Ptas)**. Por tanto, el valor resultante de ambos Certificados, redactados durante la vigencia del antiguo Decreto 3884/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de Reconocimiento de 1959, alcanzaría la suma total de **SESENTA Y UN MILLONES SEISCIENTAS MIL PESETAS (61.600.000-Ptas)**, o **TRESCIENTOS SETENTA MIL DOSCIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS (370.223,46-€)**, cifra que este Tribunal Marítimo Central ha de asumir como valor contribuyente en cuanto que, como documentos oficiales, con presunción de veracidad avalada por nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, que este Órgano de la Armada ha reconocido cuando no ha tenido duda alguna sobre su alcance y contenido, emitidos y suscritos por Técnicos de la Administración competente conforme a la actual previsión del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, han quedado incorporados a un Registro oficial. Dicho lo anterior resta tan sólo decir que el valor cifrado en la cuantía señalada no difiere sustancialmente con

el correspondiente al valor asegurado que la parte asistente, como se ha señalado en el Antecedente de Hecho Cuarto, admitía como valor subsidiario. Por tanto, no habiendo resultado posible que las partes llegasen a un acuerdo, una vez especificado el valor contribuyente en el modo expuesto y teniendo en cuenta las previsiones del artículo 16 de la LAS, este Tribunal Marítimo Central, en virtud de la competencia que dicho artículo le atribuye, fija como precio justo de este remolque la cantidad de **TREINTA Y SIETE MIL VEINTIDÓS EUROS CON TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS (37.022,34-€)**, importe este del que, de conformidad con lo que dispone el artículo 17 de la misma Ley, sus dos tercios corresponderán a su armador y el tercio restante a los componentes de la dotación del Pesquero “**ALCATRAZ DOS**” a bordo en la fecha en la que se produjo la asistencia y esto último sin perjuicio de estar a lo expuesto por Don A. R. C. en su declaración obrante a los folios 517 a 522 de haber repartido la cantidad que la sentencia de instancia fijó en su momento entre sus tripulantes sin pedirles devolución alguna cuando la misma fue revocada en grado de apelación.

Por último, y por lo que respecta a gastos reclamados, concretados en este Expediente al exclusivo resarcimiento de gastos de combustible y aceite al no reclamarse, como se hizo en la demanda, salarios y lucro cesante, gastos que cuantifica la parte asistente en un total de **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS (290,85-€)**, que hemos relacionados en el Antecedente de Hecho Quinto-, considerándolos suficientemente acreditados en estas actuaciones sin que se precise de factor corrector alguno como es pretensión de la representación letrada de la entidad aseguradora por el tránsito al Puerto de Almería, este Tribunal Marítimo Central los asume y reconoce como ajustados a la actividad llevada a cabo.

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

## **RESUELVE**

**Que debe declarar y declara como constitutivo de un remolque en la mar el servicio prestado por el Pesquero “ALCATRAZ DOS” al también Pesquero “AZALEA” y fija como retribución total por el servicio la cantidad de TREINTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS TRECE EUROS CON DIECINUEVE CÉNTIMOS (37.313,19-€), de los que DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS (290,85-€) corresponden a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y TREINTA Y SIETE MIL VEINTIDÓS EUROS CON TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS (37.022,34-€) al precio justo por el servicio prestado.**

Las expresadas cantidades habrán de ser abonadas solidariamente por los causahabientes de **DON G. L.**, quien fuera armador del Pesquero "**AZALEA**", y por la entidad "**GENERALI ESPAÑA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS**" que, desde junio de 2010, sustituyó a la entonces entidad "Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A." con la que el citado tenía concertado el seguro de su embarcación, atendiendo a la póliza de seguro en su momento concertado, a **DON A. R. C.** armador del pesquero "**ALCATRAZ DOS**".

De la cantidad señalada en concepto de premio dos tercio se atribuyen al armador del pesquero "**ALCATRAZ DOS**" y el tercio restante a su dotación, sin perjuicio de lo reflejado en el Fundamento de Derecho Quinto.

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.