

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00008/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. F. Javier Franco Suanzes

En Madrid a los veinticuatro días del mes abril de del año dos mil diecisiete.

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Música 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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **8/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, velero, de bandera española, denominada "**PANTALÁN ZERO**", matrícula 7ª CA-3-38-13, de la Provincia Marítima de Cádiz, de 10,99 (L) metros de eslora, 3,61 metros de manga y T.R.B. 15,94, por la Embarcación de Salvamento Marítimo Remolcador **B/S "SAR MESANA"** hecho ocurrido el día 5 de marzo de 2016 en aguas de la Comunidad Valenciana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 11 de marzo de 2016, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Capitán del **B/S "SAR MESANA"** en el que narraba el servicio prestado el día 5 del mismo mes a la embarcación de recreo, velero, de bandera española, denominado "**PANTALÁN ZERO**". En el mismo se indicaba haber sido

activada la Unidad de Salvamento a las 11:10 horas mediante orden del CCS Valencia para dar asistencia a dicho velero en posición L: 38 27,0N y Lo: 000 38,0E. En zona a las 14:45 horas y avistado, al acercarse al mismo se les pidió asistencia de bomba de achique, para lo que se arrió un bote de rescate con generador de gasolina y bomba de emergencia. Abarloado el bote al costado del velero, se conectó y puso en marcha la bomba. Hecho esto, se acompañó al velero, achicando agua todo el tiempo, hasta el Puerto de Altea donde, a las 20:30 horas, se le dejó atracado, y se recogieron el generador y la bomba de achique. Acto seguido, y finalizada la emergencia, el **B/S "SAR MESANA"** procedió al Puerto de Cartagena.

El servicio prestado, que no se calificaba pero en el que se señalaba como causa de la activación la de vía de agua en el velero "PANTALÁN ZERO", tuvo una duración de 9 horas y 20 minutos, siendo la distancia navegada de 53 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador, D. J. G. V., y Patrón, D. J. D. Z., conociéndose por el escrito del promotor de las actuaciones que la compañía aseguradora era MURIMAR bajo la póliza núm. 0000000, y no constando la meteorología concurrente.

Segundo

Dado que en su escrito el representante letrado de **SASEMAR** había interesado se acordase la medida cautelar de "**prohibición de venta**" con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso, folio 11, y lo comunicó, a tal fin, a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 21 de marzo de 2016 al tiempo que oficiaba lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación al armador de la embarcación asistida de la apertura de actuaciones y solicitud de particulares precedentes para su integración; el requerimiento al CCS Valencia de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con el **B/S "SAR MESANA"**; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante en la zona y día del suceso; y la publicación de edictos,- *B.O.E. núm 90 de 14.04.2016*-, y, por último, se ofició a la Capitanía Marítima de Cádiz solicitando hoja de asiento registral de la embarcación asistida. Posteriormente, y conocido que el "**PANTALÁN ZERO**" se encontraba en el varadero de La Línea de la Concepción, se solicitó informe/valoración del mismo a la Capitanía Marítima de Algeciras, dándose cuenta de la incoación de este Expediente a la aseguradora del asistido a efectos de su personación.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 31 a 33 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, Registro Ordinario, expedida por la Capitanía Marítima de Cádiz en la que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad

registral, como armador/propietario del velero “**PANTALÁN ZERO**”, del reseñado Sr. G. V., características principales del mismo con el dato de su adquisición y abanderamiento en 2013. A su vez, a los folios 34 y 35, el informe de meteorología; a los folios 74 y 75, con un reportaje fotográfico obrante a los folios 76 a 82, la valoración dada por el Subinspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Algeciras; y, por último, a los folios 93 y 94, el Certificado del Jefe del CCS Palma,- *no el de Valencia*-, en relación con el expediente abierto en su día con motivo de la asistencia marítima prestada al “**PANTALÁN ZERO**”. De todos estos extremos se hará referencia posteriormente.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho anterior, el informe de la AEMET refleja que entre las 10:00 y las 21:00 horas en la zona del suceso el viento sopló del oeste y noroeste (270° a 300°) con fuerza media Beaufort 4 a 5 (11 a 21 nudos) con rachas de fuerza Beaufort 6 (22 a 27 nudos), siendo el estado de la mar de Fuerte Marejada con altura significativa de olas de 1,5 y 2 metros.

Por otra parte, en cuanto a valoración del “**PANTALÁN ZERO**” el informe de la Capitanía Marítima de Algeciras, tras señalar sus características, apreciando daños estructurales en el punto de sujeción de la orza al casco, considerando y teniendo en cuenta el estado del buque y de su motor, la factura de compraventa obrante en su expediente por importe de **91.960 euros**, y utilizando la Orden HAP/2763/2015, de 17 de diciembre, que aprobó los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre determinados medios de transporte,- *las tablas de depreciación del valor de las embarcaciones*-, reseña un valor asignable al velero, dadas su marca, modelo, motor y antigüedad, cifrado en **OCHENTA MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS (80.844,00-€)**.

Por último, en el Certificado del CCS Palma se citan los siguientes particulares: que, a las 09:10 horas UTC,- *como todas las siguientes*-, del 5 de marzo de 2016, desde el “**PANTALÁN ZERO**” se emitió un MAYDAY a través del canal 16 de VHF, sin comunicar posición, por lo que se contactó con el organizador de la regata 200 millas Altea-Altea dejando Ibiza-Formentera por estribor, que facilitó la última conocida,- *no se cita*-, que se actualizó a las 09:20 horas siendo esta I: 38°22.5’N-L:000°54’E; que, a las 10:44 horas, el avión **SASEMAR 101**, que lo había localizado y tomado contacto con sus tripulantes, informó que estos indicaban que tenían vía de agua, siendo su intención seguir navegando a destino y, caso de empeorar las circunstancias, tenían preparada la embarcación auxiliar y activarían la radiobaliza; que, a las 11:08 horas, CCS Valencia movilizó al remolcador **B/S “SAR MESANA”**, que se encontraba a la

altura de Denia, para dar escolta al **“PANTALÁN ZERO”** hasta el Puerto de Altea, estimando su Capitán llegaría a su costado en cuatro horas; que, a las 12:30 horas, se informó al Remolcador de la situación actual del velero en I: 38°29,9N-L: 000°38,2E; que, a las 14:20 horas, el **B/S “SAR MESANA”** ya escoltaba al velero, navegando éste a motor y con la vía de agua controlada; que, a las 14:25 horas, el Remolcador informó al Centro que el **“PANTALÁN ZERO”** no podía controlar la vía de agua por sus propios medios y se intentaría su control con una de las bombas de achique del Remolcador, movilizándose entonces a la **“SALVAMAR LEVANTE”** para asistir en la operación de achique y remolque, de lo que el Centro informó al **B/S “SAR MESANA”** a las 14:45 horas; que, a las 15:04 horas, el Remolcador informó al Centro que, tras haberse controlado la vía de agua, se reanudaba el tránsito al Puerto de Altea; que, a las 19:04 horas, el **B/S “SAR MESANA”** informó al Centro que se quedaba a la deriva a la espera de que la **“SALVAMAR LEVANTE”** recogiera la bomba a bordo del velero una vez éste fuera sacado del agua; y que, a las 20:30 horas, el **B/S “SAR MESANA”**, finalizada su intervención, procedía a Cartagena.

Cuarto

Respecto a lo interesado a la representación letrada de **SASEMAR**, a los folios 38 a 42, figura escrito, de fecha 6 de mayo de 2016 en el que, identificando al **“PANTALÁN ZERO”** y señalando sus características, valoraba lo salvado en **CIENTO TREINTA Y OCHO MIL EUROS (138.000,00-€)**, - a tenor de información publicitaria que incorporaba-, y reclamaba una remuneración no inferior al 20% de tal valor a la que debería añadirse el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 9 horas y 20 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (5.557,88-€)**, calificando la misma como **salvamento**.

Quinto

Con ocasión de haber recibido la aseguradora la comunicación del Juzgado Marítimo, por correo electrónico de 17 de mayo de 2016 la Letrada Sra. M. R., del despacho profesional MESTRE ABOGADOS, manifestando actuar en nombre y representación de la compañía MURIMAR SEGUROS presentó escrito solicitando tenérsela por personada y entenderse con ella las sucesivas diligencias, aportando, a su vez, copia de las Condiciones Particulares de la póliza contratada por el armador propietario del **“PANTALÁN ZERO”** Sr. G. V., folios 53 a 61. Al recibo del escrito en cuestión, el Juez Marítimo actuante, por correo electrónico del siguiente día, trasladó oficio a tal Letrada requiriéndola aportase los poderes de representación, si bien, mediante Auto del mismo 17 de mayo de 2016, folio 65, había acordado aceptar su personación en las actuaciones en la representación que decía ostentar, pasándole copia de lo actuado; de lo así acordado las partes fueron notificadas.

Ha de reseñarse que, en relación con el antedicho requerimiento y también por correo electrónico cursado por el despacho profesional MESTRE ABOGADOS, de fecha 18 de mayo de 2016,- *encabezado con la frase “Como convenido”*-, el Juzgado Marítimo recibió noticia de haberse encomendado la defensa tanto de los intereses de la aseguradora como de los del asegurado a la Letrada Sra. M. R. por la Asesoría Jurídica de MURIMAR, con dación de instrucciones, folios 83 y 84; a su vez hay que decir que, por su correo de 28 de junio de 2016, el Juez Marítimo volvió a recordar al despacho de abogados citado el tema de los poderes, recibiendo respuesta mediante correo del mismo día en el que se remitían al anteriormente reflejado e indicaban que se habían puesto a disposición del Juzgado Marítimo para el caso de precisarse subsanación adicional.

Lo cierto es que los poderes requeridos no han sido remitidos y sobre este tema de acreditación de la representación,- *sobre la que la Entidad promotora de las actuaciones a través de su Letrado no ha mostrado oposición ni ha hecho objeción alguna*-, si bien debiendo partir de una consideración previa y fundamental cual es la de estimar de todo punto irregular y ajeno al 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, el pretender basarla en “un encargo profesional”,- *hasta en dos ocasiones la Letrada Sra. M. R. ha llegado a remitir al Juzgado Marítimo Permanente el correo de la Asesoría Jurídica de MURIMAR citado en el párrafo anterior*-, dado que el Juez Marítimo actuante, por el Auto meritado anteriormente, admitió tal personación y constituyó en parte a la compañía aseguradora que, a su vez y conforme a los términos de la póliza contratada, asumió la defensa del interés del armador/propietario del velero asistido, y porque el retrotraer las actuaciones a aquel momento causaría evidentes perjuicios a la parte asistente, se está en el caso de asumir, con una interpretación benévola y antiformalista, lo en su momento acordado.

Sexto

Por lo que respecta a la información requerida al Sr. G. V., como armador/propietario del velero asistido, por parte del mismo y para dar respuesta a las cuestiones interesadas por el Juzgado Marítimo, se trasladó escrito y documentación, que obra, respectivamente, a los folios 85 a 89 y 90 a 92. En el escrito, en el que se señalaba, por una parte y sobre el valor del “**PANTALÁN ZERO**” tanto el asegurado, cifrado en **NOVENTA Y CUATRO MIL EUROS (94.000,00-€)**, como el de su precio de adquisición en julio de 2013 por importe de **SETENTA Y SEIS MIL EUROS (76.000,00-€)**,- más IVA lo

que daba un resultante de **NOVENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SESENTA EUROS (91.960,00€)**-, si bien se le debía dar una valoración final residual de **TREINTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS CON SESENTA Y TRES CÉNTIMOS (32.838,63-€)**, atendiendo para ello a la Orden HAP/2763/2015, de 17 de diciembre,- referida a precios medios de venta aplicables en la gestión de diversos tributos-, para lo que se tendría en cuenta el valor de compra consignado, el porcentaje de disminución de tal valor por razón de la antigüedad de la embarcación, y la necesaria reducción a consecuencia de los daños sufridos en el suceso, ascendentes a **26.441,37 euros**, y por otra, en lo referente al relato del suceso, y sintetizando, sus manifestaciones reseñaban lo siguiente: que el velero era patroneado el 5 de marzo de 2016 por el Sr. J. D. al que acompañaba como tripulante el Sr. S. G.,- experimentados navegantes que se citaban como testigos con indicación de sus domicilios-, participando en la Regata 200 Millas a Dos Altea-Ibiza-Formentera-Altea del Campeonato de España; que sobre las 10 de la mañana, aproximadamente en posición 38°23.470N-001°03.678E, advirtieron la entrada de agua en el interior a través de la quilla, por lo que se utilizaron las bombas de achique del propio velero y otra auxiliar existente, decidiendo la tripulación emitir un MAYDAY por radio a través de canal 16 sin obtener comunicación con ningún barco; que, ante la falta de respuesta y desconociendo el origen y alcance de la avería, se accionó el botón “distress” de la radio, apareciendo un helicóptero,- *luego se dirá que era un avión*-, de **SASEMAR** con el que se contactó por canal 16 y al que indicaron que todo lo necesario estaba preparado en cubierta, diciendo también que pondrían rumbo a motor a favor de la embarcación hacia Denia o Altea, solicitando embarcación de salvamento para que les acompañara en su travesía; que, sobre las 15 horas, apareció el **B/S “SAR MESANA”** que les facilitó un grupo electrógeno con potente bomba de achique y que les acompañó al puerto deportivo de Altea, siempre distante la Unidad de Salvamento de la popa del velero y sin que mediase remolque; que a esta embarcación de **SASEMAR** se unió posteriormente la **SALVAMAR VALENCIA** (sic),- *debe entenderse la “SALVAMAR LEVANTE”*-, para acompañar al velero hasta dicho puerto tanto para recoger la bomba facilitada por el **B/S “SAR MESANA”** como porque éste no podía, por sus dimensiones, entrar en el mismo; que la **SALVAMAR VALENCIA** (sic) ofreció cabo de remolque, que se rechazó; y que el **“PANTALÁN ZERO”** llegó por sus propios medios, izándose inmediatamente en seco por personal del varadero del puerto deportivo. Por último, se hacía constar la ausencia de peligro derivada del estado de la mar o de las averías del **“PANTALÁN ZERO”** y que la asistencia se limitó a prestar, conectar y activar la bomba de achique, acompañando al velero hasta el puerto deportivo de Altea, y que esta operación no consistente en salvamento o en remolque duró aproximadamente 5,5 horas, desde las 15:00 hasta las 20:30 horas.

La documental aportada consistía en la factura de compra del velero por el importe ya citado de **SETENTA Y SEIS MIL EUROS (76.000,00-€)** más 21% de IVA, de una fotografía y de tres capturas de imágenes del tracking de la regata.

Séptimo

Con fecha 31 de mayo de 2016 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 95 a 97, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada; el informe de meteorología; la personación de la representación letrada de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la comunicación efectuada, y su respuesta, al armador y propietario de la embarcación asistida; la personación de la entidad aseguradora de la embarcación asistida; el Certificado expedido por el Jefe del CCS Palma; y la valoración dada por la Capitanía Marítima de Algeciras. 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 fecha 16 de junio de 2016.

Octavo

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del 11 de julio de 2016, folios 111 a 117, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por el **B/S “SAR MESANA”** al velero **“PANTALÁN ZERO”**, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones,- de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, entre ellos, y de modo especial, la experiencia marinera de sus tripulantes con conocimiento absoluto de la emisión del MAYDAY y la reserva establecida del canal 16 VHF, canal que el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) establece como destinado en todo el mundo exclusivamente para llamadas de urgencia, seguridad y socorro, lo que determinó la movilización y despliegue de un amplio dispositivo de medios,- que detallaba-, de **SASEMAR** para la localización del velero y la prestación de asistencia a la mayor brevedad posible-, calificaba el servicio prestado como **“salvamento”** y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 358.1 de la vigente Ley de Navegación Marítima y 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), artículo este último citado que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento, y propugnando como valor de los bienes salvados el valor según peritaje oficial, cifrado en **OCHENTA MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS (80.844,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 20% de dicho valor, cuantificado en **DIECISÉIS MIL CIENTO SESENTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA CÉNTIMOS (16.168,80-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos ocasionados y los

perjuicios derivados a dicha Entidad, armadora de la Unidad de Salvamento asistente, que importaban la suma de **CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (5.557,88-€)**, resultando un total reclamado de **VEINTIÚN MIL SETECIENTOS VEINTISÉIS EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (21.726,68-€)**.

Noveno

Por la Letrada Sra. M. R., en la representación dicha ostentar de la compañía MURIMAR SEGUROS y del Sr. G. V., y a la recepción de la Cuenta General de Gastos redactada, por correo electrónico del 11 de julio de 2016 se presentó escrito de alegaciones, folios 119 a 127,- que se reitera a los folios 151 a 158 tras recibirse también mediante correo ordinario-, acompañado por informe pericial de daños del “**PANTALÁN ZERO**”, realizado en fecha 31 de marzo de 2016 por la entidad BRUMED MARINE SURVEYORS,- Peritajes Navales y Comisarios de Averías-, que corre unido a los folios 128 a 149, y de una factura de la mercantil G., de fecha 11 de abril de 2016, referida a transporte en camión de dicho velero desde el Club Náutico de Altea al Varadero Alcadesa Marina en La Línea de la Concepción, folio 150. En el escrito en cuestión, tras impugnar la valoración del “**PANTALÁN ZERO**” efectuada,- *inicialmente*-, por **SASEMAR** y ratificando la relativa a su precio de adquisición, del que se decía estaba en línea con el peritaje oficial, se argumentaba en orden a señalar como valor final residual de lo salvado,- *atendiendo al informe de su perito y con unas complejas operaciones matemáticas que incluyen el presupuesto de una empresa en Gibraltar, sin IVA, pero tributo que luego se incluye al ser otra en España la seleccionada, y los gastos de transporte hasta el varadero de esta última*-, la cifra de **CUARENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS CON CUATRO CÉNTIMOS (44.246,04-€)**. No obstante, la principal alegación presentada es la del expreso rechazo a la calificación de salvamento formulada de contrario al no existir circunstancias de peligro derivadas del estado de la mar o de las averías del velero en el momento de la asistencia. A tal fin, en base al material probatorio obrante en las actuaciones e ilustrándonos con cita jurisprudencial y doctrinal, se consideraba estarse en presencia de “**un simple servicio de asistencia de bomba de achique en la mar**”, abonable su precio conforme a las tarifas aprobadas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por servicios prestados por **SASEMAR** donde quedarían incluidos los gastos de combustible y personal. En relación con los gastos presentados por la representación de la parte asistente, estos se impugnaban en el escrito que se transcribe por carecer de soporte técnico. Para finalizar, la Letrada alegadora, tras consignar los nombres de los tripulantes del velero y del Director Deportivo del C.N. Altea y Coordinador de Seguridad de la Regata en la que la embarcación intervenía, proponía como prueba la testifical de los mismos, la documental privada de los documentos aportados en el primer escrito presentado y en el actual, y la pericial referida al informe de BRUMED MARINE SURVEYORS,- Peritajes Navales y Comisarios de Averías-, con toma de testimonio del Sr. B., su redactor.

El Juez Marítimo, por Providencia de 20 de julio de 2016, acordó admitir todas y cada una de las pruebas propuestas y llevarlas a la práctica, folio 161, de lo que notificó a las partes personadas.

Décimo

Ante la impugnación de gastos de que se ha hecho mención en el anterior Antecedente de Hecho, el Juzgado Marítimo así lo expuso al Letrado de **SASEMAR**, facilitando este escrito de fecha 3 de agosto de 2016 en el que se hacía un pormenorizado detalle de las características del **B/S “SAR MESANA”**, del modo de estimación de su consumo de combustible y de los gastos referidos a personal en el servicio desde que se activó en Denia hasta su regreso al Puerto de Cartagena, con un total de 53 millas navegadas y una duración de 9 horas y 20 minutos, dejando, a su vez, expresa constancia del hecho de no haber sido reclamados los gastos correspondientes a los restantes medios que **SASEMAR** activó con ocasión del suceso. Por último, se indicaba que la cuantificación de gastos se había hecho por el gasto concreto en el servicio realizado sin sujeción a la disposición referida a tarifas y se señalaba, también, que una embarcación como el **B/S “SAR MESANA”** tenía un coste por hora de 749 euros.

Por otra parte y en seguimiento de lo proveído sobre prueba testifical y pericial, el Juez Marítimo actuante, también por oficio de 20 de julio de 2016, interesó de las partes la remisión de cuestionarios de preguntas a formular a los testigos de quienes la asistida había interesado su deposición, folio 169. Sobre tal particular el Letrado de **SASEMAR**, por correo electrónico de 3 de agosto de 2016, manifestó que, por considerar que sus alegaciones ya obrantes dejaban probada la calificación propugnada, no presentaría cuestionario, folio 183. A su vez, y tras reiterarse lo solicitado a la parte asistida el 1 de septiembre, el día 7 del mismo mes se cursó al Juzgado Marítimo escrito por la Letrada Sra. M. R. con **cuatro documentos** correspondientes a las preguntas a evacuar por los testigos propuestos, que corren unidos a los folios 187 a 193.

Décimo Primero

Para llevar a la práctica las testificales en cuestión,- y pudiendo anticipar ya que la parte asistida, por su escrito de 29 de noviembre de 2016, acabaría renunciando a la declaración, **DOC.2**, del Sr. G., tripulante del velero, folio 238-, el Juez Marítimo, mediante auxilio administrativo, solicitó se llevasen a cabo, respectivamente, la del Sr. A. B., del C. N. de Altea, **DOC.3**, por la Comandancia Naval de Alicante,- que, realizada, obra a los folios 202 a 204-, la del Sr. B., de la entidad BRUMED MARINE SURVEYORS,- Peritajes Navales y Comisarios de Averías-, **DOC.4**, por la Comandancia Naval de Palma,- que, realizada, obra a los folios 205 a 212, y la del Sr. D., Patrón del velero, **DOC.1**, por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz,- que, realizada, obra a los folios 213 a 230.

Décimo Segundo

Respecto a la testifical de D. A. A. B., Director Deportivo del C.N. Altea y Coordinador de Seguridad de la edición 2016 de la Regata 200 millas a Dos Altea-Ibiza-Formentera-Altea, el mismo, sintetizando, dijo: 1º.- Que, en tal condición, a las 10:25 horas del 5 de marzo de 2016, se recibió en el Club Náutico llamada de Salvamento Marítimo de Ibiza informando que la embarcación “**PANTALÁN ZERO**” había mandado un MAYDAY y que, ante la falta de comunicación con la misma, se iniciaba el protocolo de salvamento con el envío de avión de reconocimiento SAR desde Palma; tras esto se puso en contacto con el armador, Sr. G. V., informándole de tal circunstancia y preguntándole si sabía el motivo de haberse lanzado la llamada; 2º.- Que, Salvamento Marítimo, tras informarle que la embarcación tenía una vía de agua por desprendimiento de quilla con peligro inminente de hundimiento, le indicó, asimismo, que dos remolcadores la acompañaban hasta el Puerto de Altea con bombas de achique externas; 3º.- Que, ante tales noticias, se dio aviso a los servicios técnicos del Club Náutico,- en alerta durante todo este evento deportivo-, para asistir a la embarcación a su llegada, izándola y poniéndola en seco; 4º.- Y que, por último y según los registros del Club Náutico, el viento estaría entre los 15 y 20 nudos a las 10:00 horas.

Sobre la testifical de D. M. B. G., Ingeniero Naval, de BRUMED MARINE SURVEYORS, Peritajes Navales y Comisarios de Averías, el mismo, sintetizando, dijo: 1º.- Que se ratificaba en su informe; 2º.- Que el “**PANTALÁN ZERO**”, el 10 de marzo de 2016, fecha en que lo inspeccionó, estaba en buen estado de casco y de jarcia y preparado para una regata como aquella en la que participó; 3º.- Que, teniendo en cuenta la causa probable del siniestro tal como reflejaba su informe, la quilla de la embarcación no podría haberse desprendido por estar sujeta internamente por unas bandas de acero inoxidable que se ajustan a la sentina y a las formas del forro, que repartían el esfuerzo de la quilla sobre la sentina del casco, impidiendo ello un desprendimiento de la misma; a su vez, la bomba de achique entregada por Salvamento Marítimo no hizo ninguna función sobre los tornillos de la quilla, cumpliendo simplemente su función de achicar agua; 4º.- Que las bombas de achique del “**PANTALÁN ZERO**” funcionaron correctamente y, de hecho, aunque una de ellas se obstruyó por unos trozos de cartón en la sentina, las restantes siguieron funcionando hasta llegar a puerto; 5º.- Que, aunque resultaba imposible decir ahora si la embarcación podría haberse hundido sin la bomba de achique con que la Unidad de Salvamento la asistió, lo cierto era que el “**PANTALÁN ZERO**”, hasta el momento de la asistencia, era capaz de controlar la inundación al tener sus bombas de achique funcionando, por lo que era improbable se hundiera; 6º.- Y por último, que en el momento de la asistencia el “**PANTALÁN ZERO**” había pasado lo peor en cuanto a circunstancias de mar y viento pues navegaba a son de mar, a favor del viento y acercándose a la costa peninsular, habiendo rechazado sus tripulantes la

asistencia del helicóptero (sic) al no considerar en ningún momento necesario abandonarlo, y que, en todo caso, ni los buques ni sus tripulaciones se pusieron en peligro.

Por último, y por lo que respecta a la testifical de D. J. D. Z., Patrón de la embarcación "**PANTALÁN ZERO**", el mismo, sintetizando, dijo: 1º.- Que era un navegante experimentado con título de Patrón de Yate Habilitado a Vela, habiendo participado habitualmente en el circuito de regatas nacional e internacional; 2º.- Que el día de autos, aproximadamente a las 08:30 horas, advirtieron que la sentina estaba llena de agua por lo que pusieron en marcha la bomba manual de achique obligatoria, la bomba de sentina, otra bomba extra y, finalmente, la bomba de la ducha, con la que se iba sacando todo el agua; 3º.- Que, al darse cuenta de la existencia de vía de agua, se utilizó la radio en el canal de la Regata dando un MAYDAY para que vinieran en su auxilio y también en el canal 16 de emergencias, dado que estaban rodeados de otros barcos, avisando de que arriaban las velas y continuaban rumbo a Altea a motor. No obstante, al ver que nadie acudía en su auxilio, utilizó el "distress"; a todo esto se sumó el utilizar la antena incorporada al palo y otra de emergencia para comprobar que la radio no tenía problemas, manteniendo también abierto el walkie de emergencia por si le contestaban por tal vía; 4º.- Que, apareciendo a los pocos minutos un avión, en contacto por radio con éste se le dijo que en ese momento no necesitaban auxilio para continuar al haber puesto rumbo a Altea por las mejores condiciones meteorológicas, teniendo en cubierta dispuestos todos los elementos de emergencia por si había que abandonar el barco. En relación con esto se les dijo que desde Valencia salía un remolcador a su encuentro, contestándoles que sólo necesitaban acompañamiento que no auxilio salvo que tuvieran que abandonar el velero y, si esto era necesario, activarían la radiobaliza para indicarlo; 5º.- Que, sobre las 15:00 horas, apareció el **B/S "SAR MESANA"** que les facilitó un grupo electrógeno (generador de gasolina) con potente bomba de achique y que les acompañó hasta el puerto deportivo de Altea; 6º.- Que la meteorología, a la llegada de la Unidad de Salvamento, era buena y, de hecho, el grupo electrógeno y la bomba se pasaron mediante una embarcación neumática del remolcador que se abarloó al costado del velero; 7º.- Y por último, que el **B/S "SAR MESANA"** navegó en todo momento a una prudente distancia del "**PANTALÁN ZERO**" que acabó llegando a puerto por sus propios medios a las 20:30 horas.

Décimo Tercero

Dispuesta Reunión Conciliatoria y comunicada su fecha a las partes, tras excusar su asistencia **SASEMAR**, cuyo Letrado se ratificó en su escrito de alegaciones, el Juez Marítimo, por Providencia de 1 de diciembre de 2016, folio 251, que notificó a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito de fecha 7 del mismo mes.

HECHOS

Primero

El 5 de marzo de 2016 y durante su participación en la edición 2016 de la Regata 200 millas a Dos Altea-Ibiza-Formentera-Altea, correspondiente al Campeonato de España a Dos patrocinado por el Club Náutico Altea, en el velero "**PANTALÁN ZERO**", armado y propiedad de D. J. G. V., que patroneaba D. J. D. Z. y llevaba como tripulante a D. S. G., en hora exactamente no concretada,- *se dice por el armador que sobre las 10:00 horas y por el Patrón que aproximadamente a las 08:30 horas*-, y en posición aproximada 38°23.470N-001°03.678E, se apreció que la sentina estaba llena de agua que había entrado a través de la quilla. Ante ello, los experimentados tripulantes utilizaron las diversas bombas de achique de la embarcación y emitieron un MAYDAY a través del canal 16 de VHF, pero sin comunicar su situación, para que vinieran a auxiliarles dado que estaban rodeados de otros barcos, continuando mientras tanto la navegación a motor hacia Denia o Altea. Al no acudir nadie en su auxilio y desconociendo el alcance de la avería accionaron el botón "distress" de la radio, lo que determinó que Salvamento Marítimo despachase a su avión **SASEMAR 101** que, a las 10:44 horas UTC localizó al velero y contactó por radio con sus tripulantes conociendo por estos que la vía de agua estaba controlada y que su intención era la de seguir navegando a destino y que, si las circunstancias empeoraban, ya tenían preparada la embarcación auxiliar, las bengalas, la radio auxiliar, la documentación del velero, la radiobaliza, el botiquín, etc., y abandonarían la embarcación y activarían la radiobaliza; por tanto no precisaban auxilio en ese momento si bien solicitaron una Unidad de Salvamento para que les acompañase. Tras informar el **SASEMAR 101** al CCS Valencia de estas novedades, a las 11:08 horas UTC se movilizó por éste al Remolcador **B/S "SAR MESANA"**, que se encontraba a la altura de Denia, para dar escolta al "**PANTALÁN ZERO**", estimando su Capitán que tardaría unas cuatro horas en llegar a su costado. Localizado el velero a las 14:20 horas UTC en posición 38°30,0N-000°30,0E, se comenzó su escolta mientras aquel navegaba a motor y mantenía controlada la vía de agua. No obstante, a las 14:25 horas UTC desde el **B/S "SAR MESANA"** se informó al Centro que el "**PANTALÁN ZERO**" no podía controlar por sus propios medios la vía de agua, por lo que intentarían controlarla con una de sus bombas de achique, lo que se hizo mediante la auxiliar del Remolcador que se abarló al velero y facilitó a sus tripulantes un grupo electrógeno y una potente bomba de achique. A su vez y en estos momentos se movilizó por el CCS Valencia a la "**SALVAMAR LEVANTE**" para asistir en la operación de achique y remolque en su caso, que salió a las 14:45 horas UTC, A las 15:04 horas UTC el **B/S "SAR MESANA"** informó al Centro que la vía de agua quedaba controlada y se reanudaba la marcha al Puerto de Altea. En las proximidades de este a las 19:40 horas UTC, el Remolcador informó al CCS Valencia que quedaba a la deriva a la espera que la "**SALVAMAR LEVANTE**" le entregara la bomba de achique a bordo del

velero, que aquel recogería cuando el “**PANTALÁN ZERO**” fuera sacado del agua. A las 20:30 horas UTC, ya con su equipo a bordo, el **B/S “SAR MESANA”**, dando por terminada su intervención, procedió al Puerto de Cartagena, no constando su hora de atraque.

El servicio prestado por el Remolcador B/S “SAR MESANA” tuvo una duración de 9 horas y 20 minutos, siendo la distancia navegada de 54 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe de la Delegación Territorial en Illes Balears de la Agencia Estatal de Meteorología obrante en las actuaciones.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Capitán del Remolcador **B/S “SAR MESANA”**, de la alegación del armador/propietario del velero “**PANTALÁN ZERO**”, de la declaración del Patrón de este, de particulares del Certificado expedido por el Jefe del CCS Palma extraído del Informe General de Emergencia levantado con ocasión del incidente sobre las circunstancias concurrentes en este suceso y del informe de la meteorología relativa a las horas y zona solicitados por el Juzgado Marítimo actuante.

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 **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora del Remolcador **B/S “SAR MESANA”** articula su postulación para calificar el servicio prestado como **salvamento** en los extremos consignados en su escrito de alegaciones reseñado en el Antecedente de Hecho Octavo, mientras que la parte asistida, según lo reflejado en el Antecedente de Hecho Noveno, mantiene la postura de constituir la asistencia prestada al “**PANTALÁN ZERO**” como **un simple servicio de asistencia de bomba de achique en la mar** y abonable este mediante las tarifas aprobadas por la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, con ocasión de servicios prestados por **SASEMAR**.

Tercero

Enfrentadas así las partes, la primera cuestión a examinar vendrá a ser la de ponderar, atendiendo a los hechos declarados probados, si en el suceso han concurrido las circunstancias calificadoras de salvamento según las tiene acuñadas la jurisprudencia patria y, como tales, tanto el peligro corrido por el velero asistido como la realización de servicios extraordinarios por la Unidad de Salvamento asistente,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de tales factores por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario e imprescindible para la existencia de salvamento-. Sobre tal particular, ha de señalarse que reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias, entre otras, de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo ha exigido y demandado cuando ha expresado que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurran 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 y teniendo en cuenta el total de la prueba practicada, lo cierto es que en el velero **“PANTALÁN ZERO”**, tripulado por experimentados navegantes, por las causas que fueran,- presumiblemente por las reseñadas en el competente informe del Sr. B. G., que se hace eco del correo electrónico, de fecha 7 de marzo de 2016, del Sr. G. V. a la compañía aseguradora, y causas que se citan en los documentos obrantes a los folios 129 y 130-, empezó a embarcarse agua a través de su quilla, agua que inundó su sentina y llegó a su cabina hasta el punto de hacer flotar las panas de madera del suelo y alcanzar la altura de los tobillos de su tripulación. Ante esto, desde el velero se emitió un MAYDAY por radio a través del canal 16 y se pusieron en funcionamiento diversas bombas de achique pero, viendo que la situación no mejoraba y que ningún otro barco atendía la emisión del MAYDAY, se realizó llamada de emergencia a través del botón “distress” de la radio, lo que determinó la aparición de un avión de Salvamento Marítimo al que se le indicó la pretensión de seguir navegando a motor a favor del barco, sin perjuicio de tener preparado todo el aparataje por si era necesario abandonarlo, lo que señalarían mediante la radiobaliza, expresando su deseo de que se les enviase una Unidad de Salvamento que les acompañase en la travesía, petición atendida que dio lugar a la activación del **“B/S “SAR MESANA”** y, posteriormente, a la de la **“SALVAMAR LEVANTE”**. Llegado el Remolcador de **SASEMAR** junto al

velero, que navegaba en el modo antes dicho, empezó su escolta pero, casi de inmediato, desde el **“PANTALÁN ZERO”** se le dijo que no podían controlar la vía de agua con sus medios propios activados, por lo que, utilizando la embarcación auxiliar, se trasladó al velero una potente bomba de achique, que estuvo operando desde las 14:25 a las 15:04 horas en que quedó controlada la vía de agua y se continuó la travesía hasta el Puerto de Altea, en cuyas inmediaciones el **“B/S “SAR MESANA”** dejó la escolta y esperó a que la **“SALVAMAR LEVANTE”**, ya presente, recuperara el equipo de achique a bordo del velero cuando este, por sus propios medios, atracase y fuera sacado del agua.

La situación del velero, las vicisitudes por la que el mismo fue pasando, según se ha detallado en el párrafo anterior, en una racional previsión de los acontecimientos no nos indican con absoluta certeza,- sumándole, en todo caso, la favorable situación meteorológica concurrente-, que el **“PANTALÁN ZERO”** fuera a perderse o sufrir daños graves pero, sin duda, la perentoria necesidad de trasladarle a bordo el equipo que el **“B/S “SAR MESANA”** le traspasó, sí es manifiestamente indicativo de que el velero estuvo en un momento determinado en riesgo real y de cierta notoriedad en cuanto a su gravedad, del que pudo salir por la presencia del Remolcador y sus medios. Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de **“auxilio marítimo”**,- que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la Ley calendada y que nuestra jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concudiesen todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no concurrir en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente, pero, derogado el Título Primero de la meritada Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de nuestra vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y en base a esta normatividad calificar la asistencia que nos ocupa como **salvamento**, término omnicompreensivo recogido en el artículo 358.1 de la LNM, trasunto del artículo 1.a) del citado Convenio de Londres 1989, y tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados, hay que convenir, y así se conviene con el criterio y calificación de la representación letrada de la parte asistente, desechándose la alternativa de configurar la actividad desplegada por **SASEMAR**, propugnada por la parte asistida, como simple desempeño de un servicio demandado y susceptible de reintegro mediante el abono de una tarifa.

Cuarto

Expuesta nuestra calificación sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación del premio. Sobre este particular resulta necesario señalar que el Letrado de **SASEMAR**, en su pormenorizada exposición de los criterios que Londres/89 previene en su artículo 13.1 para determinar el premio a que se haya hecho merecedor el salvador, tras haber fijado previamente en su artículo 12 las condiciones para que haya derecho al mismo con la exigencia incuestionable de resultado útil, hace girar el mismo sobre el valor según peritaje oficial, y solicita como remuneración total entre dicho premio y gastos ocasionados a la entidad representada la cantidad que se ha señalado en nuestro Antecedente de Hecho Octavo, mientras que el asistido, a los fines que ahora nos interesan, concreta el valor de lo salvado en la cifra que se ha reflejado en el Antecedente de Hecho Noveno que tiene en cuenta el desvalor del velero por la necesidad de reparaciones a que debía ser sometido, y ello sin perjuicio de su inadmisión a cualquier referencia a valores por su alegato de ser compensable el servicio mediante tarifas.

Quinto

En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, y aunque este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto, y considerando que el documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente, la Marítima Periférica en este caso, es peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, hay que señalar que en tal peritaje no se refleja el desvalor resultante por los daños sufridos por el “**PANTALÁN ZERO**”, daños que, siguiendo a la mejor doctrina y jurisprudencia, Profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa, han de tenerse en cuenta para determinar el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia mediante la deducción, en su caso, de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida.

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **OCHENTA MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS (80.844,00-€)**, del que se deducirán los gastos de reparación señalados en el informe del Perito del seguro, con el IVA correspondiente al acometerse los trabajos en España, **TREINTA Y UN MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS (31.753,96-€)**, si bien descontando, por no ser consecuencia de la asistencia, los de transporte del “**PANTALÁN ZERO**”

hasta el lugar elegido por su armador/propietario para tales reparaciones, **DOS MIL CIENTO DIECISIETE EUROS CON CINCUENTA CÉNTIMOS (2.117,50€)**, lo que da un valor total de lo salvado cifrado en **CUARENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y DOS EUROS CON CINCUENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (46.972,54-€)**.

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 60/1962, corresponde a este Tribunal Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

Séptimo

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por el Remolcador “**B/S “SAR MESANA”** a favor de la embarcación de recreo, velero, “**PANTALÁN ZERO**”, considerando como valor contribuyente el consignado en el último párrafo del Fundamento de Derecho Quinto y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), así, por una parte, y de modo expreso, a la meteorología concurrente y certificada por centro oficial,- relatada en el párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Tercero-, y, de otra parte, a que la embarcación asistida, con una vía de agua que inundó su sentina y alcanzó su cabina hasta el punto de hacer flotar las panas de madera del suelo y alcanzar la altura de los tobillos de su tripulación, inundación que si bien al momento de detectarse y durante cierto tiempo se controlaba, posteriormente escaparía al control y tuvo que precisar del auxilio facilitado por la Unidad de Salvamento felizmente presente, corriendo por tanto el velero un riesgo de cierta notoriedad, y riesgo éste real y grave en que no podrá darse la certeza absoluta de que acabase generando una situación de peligro inminente que, en la ya señalada racional previsión de los acontecimientos hicieran temer su pérdida inmediata o la

producción de graves daños. A su vez, y en cuanto a la actividad de los salvadores, de lo actuado en modo alguno se desprende el desempeño de servicios extraordinarios. Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, resulta pertinente señalar como premio, sobre la base del valor indicado en el último párrafo del Fundamento de Derecho Quinto, la suma de **CUATRO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS CON VEINTICINCO CÉNTIMOS (4.697,25€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS (5.557,88-€)**, por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte del “**B/S “SAR MESANA”**”, una vez salvada la expresa impugnación planteada por la parte asistida en los términos reflejados en el párrafo primero del Antecedente de Hecho Décimo que este Tribunal Marítimo Central admite como suficientemente justificativos de la cuestión. No ha de olvidarse que **SASEMAR** en la asistencia prestada al “**PANTALÁN ZERO**” movilizó, con carácter de urgencia, otros elementos náuticos y aéreos de sus respectivas flotas y nada ha reclamado como resarcimiento de gastos por su puesta en escena.

Octavo

Al tratarse el “**B/S “SAR MESANA”**” un buque adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armado y equipado especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un salvamento en la mar el servicio prestado por el Remolcador “**B/S “SAR MESANA”**” a la embarcación de recreo, velero, de bandera española, denominado “**PANTALÁN ZERO**”, y fija como remuneración total por el servicio prestado la cantidad total de **DIEZ MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS CON TRECE CÉNTIMOS (10.255,13-€)** comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

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

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la O.M. 1601/77 de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la Ley 60/1962, y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.