

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00015/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

Coronel Auditor

**D. José Manuel Gutiérrez del
Álamo y del Arco**

Representante de la Marina
Mercante

**D. Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los 17 días del mes de octubre del año dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **14/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 21 de abril de 2016 por la embarcación de trabajos de servicios marinos “**EKOCEAN EXPLORER**” y el pesquero “**ARADÓN BERRIA**” a los pesqueros “**ONDARZÁBAL**” y “**LEKANDA**”, con matrículas BI-1-1-01 Lista 3ª, de 31 metros de eslora, 7,20 metros de manga y 156 toneladas de registro bruto y BI-2-4-03 Lista 3ª, de 23 metros de eslora, 6 metros de manga y 65,07 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos, el primero, por DON J. U. E. y, el segundo, por DON J. L. Z.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 29 de junio de 2016, (folios 16 y 17) a la recepción del parte de asistencia, (folios 1 a 7), formulado por el patrón de la embarcación de trabajos marinos “**EKOCEAN EXPLORER**”, relativo al servicio prestado el día 21 de abril de 2016 a los pesqueros “**ONDARZÁBAL**” y “**LEKANDA**”.

En el citado parte, queda reseñado que la **“EKOCEAN EXPLORER”**, sobre las 14.00 horas del 21 de abril de 2016, navegando a una milla al NW del puerto de Ondárroa en demanda del de Motrico, recibió una llamada por el canal 16 de VHF en el que se le solicitaba prestar auxilio a los pesqueros **“ONDARZÁBAL”** y **“LEKANDA”** que se encontraban embarrancados en las inmediaciones del puerto de Ondárroa. Recibida la llamada, se dirigen a prestar el auxilio, llegando a la zona en cuestión a eso de las 14.10, y allí se encuentran los dos pesqueros en posición L: 43-19,471' N, L: 002-24,534' W, a muy pocos metros de las rocas. Se significa en el parte que, al parecer, el **“ONDARZÁBAL”** tiene la red enrollada en la hélice y que el **“LEKANDA”** tiene enrollada en su hélice el cabo que había utilizado para remolcar al **“ONDARZÁBAL.”** Los pesqueros solicitan que se les dé un cabo de remolque y el **“EKOCEAN EXPLORER”** así lo hace, aproximándose a unos dos metros del **“ONDARZÁBAL”**, en aguas de poca profundidad. A su vez, los pequeros, también por canal 16, piden que salga algún barco grande de Ondárroa para remolcarles. A las 14.15, hecho firme el cabo de remolque, el **“EKOCEAN EXPLORER”** da atrás, saliendo de la proximidad de las rocas. Inmediatamente después, salió de puerto un pesquero de color negro, con matrícula de Santander, que resultó ser el **“ARADÓN BERRIA”**, que se queda separado a unos doscientos metros de los pesqueros que solicitaron asistencia, pues su calado hace aconsejable que no se aproxime más, y que va a hacerse cargo del remolque ya que el **“EKOCEAN EXPLORER”** no tiene potencia suficiente para llevarlo a cabo. El **“EKOCEAN EXPLORER”** informa al **“ARADÓN BERRIA”** que ya ha hecho firme el cabo de remolque y, seguidamente, le pasa el otro extremo del cabo para que puedan tirar. A las 14.20, el **“ARADÓN BERRIA”** comienza a tirar de los dos pesqueros asistidos, alejándolos de las rocas. Para entrar en puerto al **“ONDARZÁBAL”** y al **“LEKANDA”** han salido de puerto otros dos pesqueros, el **“ONGI ETORRI”** y el **“ÁNGEL PADRE”**, que se les abarloan para poder hacer la oportuna maniobra. Durante todo este tiempo, el **“EKOCEAN EXPLORER”** ha permanecido en las inmediaciones por si hubiera sido necesaria su intervención. Sobre las 15.00, el **“EKOCEAN EXPLORER”** comunica a Salvamento Marítimo de Bilbao que da por terminada su asistencia y que se dirige a su destino en Motrico.

El servicio prestado, que se califica por el asistente como “salvamento”, tuvo una duración de una hora, siendo la distancia navegada de una milla.

Segundo

Consta en las actuaciones la grabación en formato CD de audio de los contactos por VHF y teléfono entre todos los barcos y el helicóptero implicados en la asistencia y el Centro de Coordinación y Salvamento (CSS) de Bilbao (folio 64).

Tercero

Por la citada providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente de Ferrol, de 29 de junio de 2016 (folios 16 y 17), se tiene por personada en el presente expediente a la representación letrada del patrón y armador de la embarcación “**EKOCEAN EXPLORER**”. Asimismo, por providencia del mismo Sr. Juez Marítimo, de 20 de junio de 2018 (folios 681 y 681 vuelto), se tiene por personado DON J. L. M., en su propio nombre y en el de la comunidad de bienes “A. B., C.B.”, armadora del pesquero “**ARADÓN BERRIA**”.

Cuarto

En la referida providencia de 29 de junio, el Sr. Juez Marítimo dispuso, asimismo, la adopción de la medida cautelar de prohibición de venta y gravamen de los pesqueros “**ONDARZÁBAL**” y “**LEKANDA**”, con la pertinente comunicación de anotación a realizar por los Distritos Marítimos de Lequeitio y Bermeo, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 62 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 169, de 14 de julio de 2016), la solicitud a valoración de los pesqueros asistidos por la correspondiente Inspección de Buques, la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia (folio 61), en el que se determina que, en torno a las 14.00 horas del día 21 de abril de 2016, en L: 43-19,471’ N, L: 002-24,534’ W las condiciones meteorológicas generales fueron las siguientes: *“Viento del WNW fuerza 3-4. Marejadilla. Mar combinada de componente noroeste en torno a 0,5 m”*.

Asimismo, al folio 65, consta certificado de valoración del “**ONDARZÁBAL**”, llevado a cabo por la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Bilbao, quien, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **SEISCIENTOS VEINTIOCHO MIL CINCUENTA Y OCHO (628.058,00) euros**. Asimismo, al folio 95, obra certificado de valoración del “**LEKANDA**” efectuado por la misma Inspección de Seguridad Marítima, quien la concreta en la cantidad de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS NOVENTA Y OCHO (459.798,00) euros**.

Quinto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 17 de septiembre de 2017, (folios 287 a 290), en la que se hicieron constar los siguientes extremos: 1º) Relato de los hechos según los patrones de la

embarcación “**EKOCEAN EXPLORER**”, en los que constan fecha y lugar de la asistencia, duración del servicio, y distancia navegada, según las partes, 2º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 3º) Valoración de las embarcaciones asistidas, 4º) Medidas de garantía adoptadas, 5º) Buques asistidos y asistente, 6º) Identificación de las partes personadas, 7º) Gastos, daños y perjuicios generados por la asistencia 8º) Calificación de la asistencia.

Sexto

En el parte de asistencia (folios 2 a 7), el patrón de la embarcación de servicios marinos “**EKOCEAN EXPLORER**” califica la asistencia prestada como “salvamento”, ratificándose en dicha calificación en sus escritos de alegaciones (folios 351 a 369) y en el de conclusiones (folios 618 a 632), ambos formulados por su representación, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, entiende, debe ascender a la cantidad de DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS SETENTA euros con SESENTA céntimos (278.870,60), de los que CIENTO SETENTA MIL ONCE euros con SESENTA (170.011,60) corresponderían al prestado al “**ONDARZÁBAL**” y CIENTO OCHO MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA euros (108.850,00), al prestado al “**LEKANDA.**” Por otra parte, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE euros con SETENTA Y SIETE céntimos (1.697,77), correspondientes a los diversos gastos generados por la asistencia.

Por su parte, el patrón y representante de la entidad armadora del “**ARADÓN BERRIA**”, si bien no formula alegaciones ni escrito de conclusiones, en su escrito de personación (folios 682 y 682 vuelto) sostiene que fue él quien intervino decisivamente en la práctica de la asistencia y que esta se llevó a efecto en condiciones adversas y en zona de peligro, por lo que solicita el premio que afirma merecer por su actuación.

Por su parte, la representación letrada del pesquero “**ONDARZÁBAL**” estima en su escrito de conclusiones (folios 634 a 644) que la actuación del “**ARADÓN BERRIA**” constituyó un mero remolque y que la del “**EKOCEAN EXPLORER**” carecería de trascendencia alguna, por lo que únicamente daría lugar al pago del valor del cabo de remolque que proporcionó. De forma muy similar se pronuncia la representación letrada del pesquero “**LEKANDA**” en su escrito de conclusiones obrante a los folios 645 a 652.

Séptimo

Las representaciones letradas de los pesqueros “**ONDARZÁBAL**” y “**LEKANDA**” solicitan la práctica de determinada prueba documental y pericial, en las personas de los patrones del “**ARADÓN BERRIA**” y del “**ÁNGEL PADRE**”. A su vez, la representación letrada del “**EKOCEAN EXPLORER**”

interesa la incorporación a las actuaciones del informe pericial suscrito por el capitán de la Marina Mercante, Doctor en Náutica y Transporte Marítimo y Comisario de Averías DON F. C. C. y su posterior ratificación y declaración testifical y la práctica de prueba testifical en la persona del patrón del “**EKOCEAN EXPLORER**”, siendo admitida la prueba por el Sr. Juez Marítimo en su providencia de 7 de febrero de 2018 (folios 477 a 482), practicándose todas las declaraciones testificales, excepto la del patrón del “**ARADÓN BERRIA**” por encontrarse este faenando en la mar.

Octavo

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 4 de junio del año en curso (folio 660) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 12 de junio, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “sin avenencia” al no comparecer las partes convocadas, acordando el Juez Marítimo, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 14 de junio de 2018 (folio 677).

HECHOS

Primero

Siendo contrapuestas las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central. Así, a la vista del parte rendido por DON P. L. O., patrón de la embarcación de salvamento “**EKOCEAN EXPLORER**” (folios 2 a 7), del relato que de la asistencia formulan los patrones de los pesqueros “**ONDARZÁBAL**”, DON J. M. E. (folios 125 a 131) y “**LEKANDA**”, DON J. L. Z. (folio 215), la declaración del perito DON F. C. C. (folios 578 a 582), la del citado SR. L. O. (folios 583 a 586) y la del patrón del “**ARADÓN BERRIA**”, DON J. L. M., de la grabación en formato CD de audio de los contactos por VHF y teléfono entre todos los barcos y el helicóptero implicados en la asistencia y el Centro de Coordinación y Salvamento (CSS) de Bilbao (folio 64), así como del resto de documentación contenida en el expediente, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

En las primeras horas del día 21 de abril de 2016 el pesquero “**ONDARZÁBAL**” se encontraba faenando al N de San Sebastián cuando por causa del viento la red se le enganchó en el timón, quedando, por tal motivo, sin gobierno. Como se encontraba cerca del puerto base, Ondárroa, no efectuaron llamada alguna para, de ese modo, permitir faenar sin interrupción

al resto de los pesqueros, esperando que cuando estos regresaran, alguno de ellos pudiera remolcarlo a puerto. Sobre las 10.30 hizo acto de presencia el pesquero "**LEKANDA**", que se dispuso a dar remolque al pesquero a la deriva y llevarlo hasta Ondárroa, de la que distaban unas 25 millas. En las proximidades de la bocana de dicho puerto, el "**LEKANDA**" libró el cabo de remolque para abarloarse al "**ONDARZÁBAL**" y efectuar la entrada en puerto, pero el cabo de remolque se enganchó en la hélice del "**LEKANDA**", quedando este sin propulsión y, por tanto, también sin gobierno. Los dos pesqueros quedan unidos el uno al otro por el referido cabo y sin gobierno, y, debido a la acción combinada del viento del WNW y de la mar, comienzan a abatir hasta llegar muy cerca de las rocas situada al E de la playa de Saturrarán. Sobre las 14.00 horas, el helicóptero de Salvamento Marítimo "**HELIMER 204**" recibió por el canal 16 de VHF una llamada de socorro de una embarcación derivaba hacia las rocas en las inmediaciones de Ondárroa, activando, seguidamente el dispositivo de rescate. A su vez, y a esa hora, el catamarán dedicado a trabajos marinos "**EKOCEAN EXPLORER**", que se encontraba a una milla al NW del puerto de Ondárroa, en demanda del de Motrico, recibió una llamada por el canal 16 de VHF en el que se le solicitaba prestar auxilio a los pesqueros "**ONDARZÁBAL**" y "**LEKANDA**", ya que estaban a la deriva y se aproximaban a las rocas. Recibida la llamada, la embarcación de trabajos marinos se dispuso a prestar el auxilio, llegando a la zona en cuestión a eso de las 14.10, y allí se encuentran los dos pesqueros en posición Latitud: 43-19,471' N, Longitud: 002-24,534' W, a unos veinticinco metros de las rocas. Los pesqueros solicitan que se les dé un cabo de remolque y el "**EKOCEAN EXPLORER**" así lo hace, aproximándose a unos dos metros del "**ONDARZÁBAL**", en aguas de poca profundidad. A su vez, los pesqueros, también por canal 16, piden que salga algún barco grande de Ondárroa para remolcarles. El "**EKOCEAN EXPLORER**" se aproxima al "**ONDARZÁBAL**" y logra darles un cabo de remolque que se hace firme a eso de las 14.15. Hecho esto, la embarcación asistente dio atrás y salió de la zona de rocas. Acto seguido, tras recibir una llamada de auxilio a través del canal 16, salió de puerto el pesquero "**ARADÓN BERRIA**" para intervenir en la asistencia, quedando a unos doscientos metros de los pesqueros sin gobierno, pues su calado hacía aconsejable que no se aproximara más. El "**EKOCEAN EXPLORER**" no tiene potencia suficiente para poder llevar a cabo el remolque de los referidos pesqueros, por lo que pasa el chicote del cabo de remolque al "**ARADÓN BERRIA**" que comienza a tirar de los dos pesqueros asistidos, alejándolos de las rocas hasta llegar a aguas libres. Una vez allí, y para poder entrar en puerto al "**ONDARZÁBAL**" y al "**LEKANDA**", salieron de puerto los pesqueros, "**ONGI ETORRI**" y "**ÁNGEL PADRE**", que se les abarlowaron para poder hacer la oportuna maniobra. Sobre las 15.00, el "**EKOCEAN EXPLORER**" comunicó a Salvamento Marítimo de Bilbao que daba por terminada su asistencia y que se ponía rumbo a Motrico.

Segundo

Según la AEMET, la condiciones meteorológicas generales correspondientes a las 14.00 horas del día 21 de abril de 2016, en L: 43-19,471' N, L: 002-24,534' W, fueron de *“Viento del WNW fuerza 3-4. Marejadilla. Mar combinada de componente noroeste en torno a 0,5 m”*.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto 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 vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la disposición derogatoria única, letra f), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, los asistentes la conceptualizan como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero “remolque”, respecto a la actuación llevada a cabo por el **“ARADÓN BERRIA”**, considerando que la efectuada por el **“EKOCEAN EXPLORER”** no reviste el carácter de una asistencia marítima.

Tercero

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que los asistentes formulan, es necesario determinar si en las mismas han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se registrará por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para

poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias 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, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

Dicho lo anterior y teniendo en cuenta la prueba practicada, el Tribunal Marítimo Central estima oportuno formular las siguientes consideraciones:

Las partes asistidas y sus representaciones letradas sostienen (relatos de hechos del “**ONDARZÁBAL**”, obrantes a los folios 146 a 146 y del “**LEKANDA**”, al 215, y escritos de conclusiones, folios 634 a 644 y 645 a 652, respectivamente), cuando se llevó a cabo la asistencia, ninguno de los dos pesqueros se encontraba en una situación real e inminente de peligro, puesto que se encontraban “*fijos al fondo*” aunque, eso sí, admiten que mientras esperaban la ayuda que habían solicitado “*el ancla no enganchó bien y garreaba (...) Algo antes agarró el ancla justo antes de irnos a las rocas*” (folio 146) y que “*habían pasado momentos de incertidumbre e incluso alarma*” (folio 635.) Pues bien, de la prueba practicada y de la documentación obrante en el expediente se desprende que, efectivamente, ambos pesqueros se encontraron en una situación, no sólo de “alarma”, sino de peligro cierto, grave e inminente de la que pudieron salir gracias a la intervención del catamarán “**EKOCEAN EXPLORER**” y del pesquero “**ARADÓN BERRIA.**” A este respecto, y al objeto de corroborar tal conclusión, este Tribunal Marítimo Central considera oportuno formular las siguientes consideraciones:

1. Queda sobradamente acreditado en el unido expediente que la asistencia se inició como consecuencia de una petición de auxilio formulada por el “**ONDARZÁBAL**” a través del canal 16 de radio, canal reservado, exclusivamente, para ser utilizado para realizar avisos relativos situaciones de emergencia o de posible peligro o riesgo. Dicha petición de auxilio dio lugar a un amplio despliegue de medios por parte de Salvamento Marítimo, alertados por el CSS de Bilbao, despliegue en el que intervino un el helicóptero, el “**HELIMER 204**” y fueron alertadas varias unidades de salvamento marítimo, de lo que también queda constancia en el expediente.

2. En la transcripción de la grabación en formato CD de audio de los contactos por VHF y teléfono entre todos los barcos y el helicóptero implicados en la asistencia y el CSS de Bilbao (folio 64), se pone de manifiesto el “**HELIMER 204**” se refiere a una *“Embarcación a la deriva se va hacia las rocas”* (folio 452) y que *“El barco parece estar a la deriva (...) arribando a las rocas por proa”*, (folio 456.) Por su parte, en la comunicación radio mantenida entre el “**ONDARZÁBAL**” y el “**ÁNGEL PADRE**”, el primero manifiesta al segundo *“Vale, sí, perfecto, pero sacadnos, sacadnos, que hace mucho viento y nos tira muy rápido”* y *“... que tira muy rápido el viento este”* (folio 460).

A su vez, en comunicación telefónica del CSS de Bilbao, se dice *“... hay una embarcación que se está yendo hacia las piedras”* (folio 468), *“De momento vais vosotros, ¿vale? Y daros prisa que van hacia las piedras”* (folio 469) y *“GORBEA, nos vamos a Ondárroa, a la bocana, un barco con 27 personas, que se va a las piedras”* (folio 470).

Resulta bastante esclarecedor que en ninguna de las comunicaciones que tuvieron lugar en los momentos previos a la asistencia y durante la prestación de esta, el “**ONDARZÁBAL**” pusiera de manifiesto que se encontraba fondeado, circunstancia esta cuyo conocimiento hubiera resultado de sumo interés a todos los implicados en la asistencia y que, con posterioridad, solo después de finalizada la asistencia, las partes asistidas declararon que sí se había producido.

3. Debe analizar este Tribunal Marítimo las declaraciones testimoniales de los implicados en la asistencia que han sido admitidas como prueba.

Así, DON P. L. O., patrón del “**EKOCEAN EXPLORER**” en su declaración obrante a las actuaciones, sostiene que el “**ONDARZÁBAL**”, le solicitó *“Que venga, que me estoy yendo a las rocas”* (folio 583), utilizando el canal 16 para hacerlo. Asimismo, declara que los pesqueros asistidos estaban *“pegados a las rocas 10/20 mtrs”* (folio 584). Y que cuando prestó la asistencia, dichos pesqueros *“estaban en una situación de peligro real en las rocas”* (folio 585).

Por su parte, DON J. L. M., patrón del “**ARADÓN BERRIA**”, después de declarar que las condiciones meteorológicas *“No eran tan buenas”* (folio 597) como las que en la formulación de la pregunta se afirma y que el canal 16 de radio *“se utiliza para emergencias”* (folio 598), afirma que el “**ONDARZÁBAL**” y el “**LEKANDA**”, en el momento de efectuarse la asistencia, estaban *“En una zona de peligro porque hay rocas y poco calado”* (folio 598.) Ante la pregunta *“¿Considera que los pesqueros ONDARZÁBAL y LEKANDA se encontraban a la deriva y en peligro, y que precisaban de asistencia urgente?”,* responde que *“SÍ”* (folio 599.) Corrobora el testigo su afirmación al manifestar, seguidamente, que *“Me parecería exagerado que hubiese ese despliegue de efectivos”* (los de Salvamento Marítimo), en el caso de que los dos citados pesqueros hubiesen

estado fondeados y fuera de peligro. Por último, el SR. L. M. manifiesta, preguntado si su barco podría haber prestado la asistencia sin contar con el **“EKOCEAN EXPLORER”**, que *“Podría ser si nos acercásemos un poco más, pero como nos acercó el cabo el EXPLORER EKOCEAN (sic.) De acercarse más el ARADÓN BERRIA corría peligro al no conocer la zona”* (folio 599).

4. Visto todo lo anteriormente expuesto, puede llegarse a la conclusión de que las circunstancias de peligro real, cierto e inminente por las que atravesaban el **“ONDARZÁBAL”** y el **“LEKANDA”**, que se encontraban derivando hacia unas rocas muy cercanas, son las que cualifican la asistencia que les fue prestada por el **“KOCEAN EXPLORER”** y por el **“ARADÓN BERRIA”** y revisten tal naturaleza y entidad que permiten que esta pueda ser incardinada dentro de la figura legal de “salvamento marítimo”.

Llegados a este punto, quiere este Tribunal Marítimo Central señalar que tanto la actuación del **“EKOCEAN EXPLORER”**, como la del **“ARADÓN BERRIA”**, han de ser consideradas como constitutivas de un salvamento, siendo ambas complementarias entre sí, de tal modo que el resultado final del mismo ha sido debido a la colaboración entre las dos embarcaciones. Aunque el patrón del **“ARADÓN BERRIA”** sostiene en su citada declaración que hubiera sido capaz de aproximarse más a los pesqueros asistidos para así poder pasarles el cabo de remolque, lo cierto es que fue el **“EKOCEAN EXPLORER”**, después de recibir una llamada de auxilio, quien que lo hizo, posibilitando así la tracción efectuada por el **“ARADÓN BERRIA”**, tracción que consiguió sacar a los pesqueros asistidos de la zona de peligro en la que se encontraban.

Cuarto

Una vez calificada la asistencia marítima prestada al **“ONDARZÁBAL”** y al **“LEKANDA”**, la segunda cuestión a dilucidar, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio prestado. Ya que respecto a tal fijación no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, acuerdo al que hace referencia el artículo 43 párrafo primero de la referida Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Marítimo Central precisar dicha cuantía.

En tal sentido, el artículo 362.1 de la Ley de Navegación Marítima determina 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”*, precepto este que supone la transcripción casi literal del artículo 12 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, cuyo instrumento de ratificación por España es de 14 de enero de 2005. Este derecho a percibir un premio en el supuesto de obtención de un resultado útil en una operación de salvamento, viene subordinado, tal y como determina el artículo 364 de la Ley de Navegación Marítima, a que no haya existido *“la*

prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buques asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro” a la realización de los servicios prestados por la parte asistente. En el supuesto que nos ocupa, resulta obvio que el resultado de la asistencia ha sido útil y que no ha mediado prohibición para prestarla por parte de los patrones o armadores de los pesqueros asistidos; es más, como ha quedado expuesto en los hechos probados.

Sentado lo anterior, han de traerse a colación cuales son los criterios legalmente previstos para la determinación del premio al que la parte asistente se ha hecho acreedora, criterios que vienen establecidos en el artículo 13 del Convenio de Londres: valor del buque y otros bienes salvados, pericia y esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar los daños al medio ambiente, medida del éxito logrado por el salvador, naturaleza y grado del peligro, pericia y esfuerzo de los salvadores para salvar el buque, tiempo empleado, gastos efectuados y pérdidas sufridas por los salvadores, el riesgo de incurrir en responsabilidad, la prontitud con la que se haya prestado el servicio, la disponibilidad de los buques y el grado de preparación y eficacia del equipo salvador.

El Tribunal Marítimo Central, para establecer una remuneración de la asistencia prestada ha de tener en consideración, partiendo de la base del resultado útil obtenido en la misma, todas aquellas circunstancias que para labor están previstas legalmente. Así, debemos comenzar por un criterio fundamental a ponderar: el valor del buque y el de los bienes salvados. En el presente supuesto, no parece que exista discrepancia alguna al respecto. Así, al folio 65 de las actuaciones obra informe de la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Bilbao, de 11 de julio de 2016, en el que se valora al pesquero “**ONDARZÁBAL**” en la cantidad de **SEISCIENTOS VEINTIOCHO MIL CINCUENTA Y OCHO (628.058,00) euros**, y al folio 95, informe de 23 de agosto de 2016, de la misma Inspección Marítima, en el que se valora al pesquero “**LEKANDA**” en la cantidad de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS NOVENTA Y OCHO (459.798,00) euros**. Habida cuenta de que se ha llevado a cabo una valoración por un perito oficial, valoración a la que una unánime Jurisprudencia concede la presunción de veracidad y acierto, este Tribunal Marítimo Central atenderá a esta valoración para determinar el cálculo de la oportuna retribución.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador del “**EKOCEAN EXPLORER**” por la asistencia prestada, gastos cuyo importe de **MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE euros con SETENTA Y SIETE céntimos (1.697,77)** la parte asistente presenta (folios 630 y 631), sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario. Dicho importe se desglosa como sigue: 1.397 euros que corresponden al precio del cabo de remolque empleado en la asistencia, que, como consecuencia de la misma queda inservible, 24 euros sería el importe del combustible consumido durante

la misma y 280 euros sería el coste por hora fijado para cuando la citada embarcación es arrendada, teniéndose en cuenta, en el presente supuesto, que la duración de la asistencia fue de una hora. Las partes asistentes no rebaten estas cifras y este Tribunal Marítimo las considera como ajustadas a Derecho, excepto en lo relativo a los 280 euros de coste por hora de arrendamiento de la embarcación, pues no ha quedado acreditado, en absoluto, que se haya producido un lucro cesante a sus armadores que sí les concedería derecho al percibo de tal cantidad.

Por otra parte, hay que poner de manifiesto que la representación letrada del **“ARADÓN BERRIA”** no hace referencia alguna a los gastos ocasionados por la asistencia.

El Tribunal Marítimo Central, además del criterio sentado por la valoración de los buques asistidos, para establecer una remuneración de la asistencia, ha de valorar todos aquellos de los que, entre los previstos en la vigente normativa, hayan incidido en la asistencia. A este respecto tiene en consideración la duración de la asistencia, las condiciones meteorológicas reinantes, la pericia, los esfuerzos y el mérito de los buques y tripulaciones que prestaron el auxilio, y del peligro, cierto, grave e inminente corrido por los buques asistidos.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo total correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe total de CINCUENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y TRES (54.393,00) euros.

Dicha cantidad deberá desglosarse de la siguiente manera: 1º) TREINTA Y UN MIL CUATROCIENTOS TRES (31.403,00) euros recompensan el salvamento del **“ONDARZÁBAL”**, cantidad que deberá repartirse a partes iguales entre los dos intervinientes en la asistencia, **“EKOCEAN EXPLORER”** y **“ARADÓN BERRIA”**, correspondiendo por la misma a cada uno de ellos, por tanto, QUINCE MIL SETECIENTOS UNO (15.701,00) euros. 2º) VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS NOVENTA (22.990,00) euros recompensan el salvamento del **“LEKANDA”**, cantidad que deberá repartirse a partes iguales entre los dos intervinientes en la asistencia, **“EKOCEAN EXPLORER”** y **“ARADÓN BERRIA”**, correspondiendo a cada uno de ellos, por tanto, ONCE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO (11.495,00) euros.

Asimismo, se reconoce la existencia de unos gastos ocasionados al armador del **“EKOCEAN EXPRES”**, que ascienden a la cantidad de MIL CUATROCIENTOS DIECISIETE euros con SETENTA Y SIETE céntimos (1.417,77), que deberán ser abonados, por mitad, por las partes asistidas.

Llegados a este punto, resulta necesario hacer patente que el artículo 7 de la Ley 60/1962, preveía que se efectuara el reparto de la remuneración

establecida por la prestación de una asistencia, entre el armador del buque asistente y los miembros de la tripulación del mismo, correspondiendo un tercio de esa cuantía al primero y los otros dos tercios a los segundos. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, deroga el Título I de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y por tanto, entre los preceptos derogados, se encuentra el citado artículo 7. Así las cosas, queda a la libre determinación del Tribunal Marítimo Central la fijación del reparto de este tipo de remuneraciones. Pues bien, razones de equidad aconsejan, en el presente supuesto, el mantenimiento del criterio de reparto contenido en el derogado precepto, esto es, que un tercio del premio asignado al **“EKOCEAN EXPLORER”** corresponderá a su armador y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de aquel. Asimismo, que un tercio del premio asignado al **“ARADÓN BERRIA”** corresponderá a su armador y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de dicho pesquero.

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** el servicio prestado por la embarcación de trabajos marítimos **“EKOCEAN EXPLORER”** en favor de los pesqueros **“ONDARZÁBAL”** y **“LEKANDA”**, y fija como remuneración por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TREINTA Y UN MIL CUATROCIENTOS TRES EUROS (31.403,00)**, cantidad cuyo abono deberá repartirse a partes iguales entre los dos beneficiados por la asistencia, correspondiendo por la misma a cada uno de ellos, por tanto, el pago de **QUINCE MIL SETECIENTOS UN EUROS (15.701,00)**. Dicha cuantía habrá de ser abonada por los armadores de los buques asistidos, al del **“EKOCEAN EXPLORER”**, a quien corresponderá un tercio de esa cantidad, debiéndose abonar a los componentes de la tripulación, los restantes dos tercios. De igual forma deberá abonarse al armador del **“EKOCEAN EXPLORER”** la cantidad de **MIL CUATROCIENTOS DIECISIETE EUROS con SETENTA Y SIETE céntimos (1.417,77)**, en concepto de gastos generados por la asistencia.

Igualmente, debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por el pesquero **“ARADÓN BERRIA”** en favor de los pesqueros **“ONDARZÁBAL”** y **“LEKANDA”**, y fija como remuneración por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS NOVENTA EUROS (22.990,00)**, cantidad cuyo abono deberá repartirse a partes iguales entre los dos, correspondiendo a cada uno de ellos, por tanto, el pago de **ONCE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS (11.495,00)**.

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 Orden Ministerial 1601/1977, 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 citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.