

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/000008/18**

#### **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 veintitrés días del mes de mayo de 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 **01/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 24 de diciembre de 2016 por el buque de salvamento marítimo “**LUZ DE MAR**” al buque mercante de bandera liberiana, “**LARK**”, con matrícula de Monrovia y con número IMO 9384904, de 189,99 metros de eslora, 32,26 metros de manga y 31.261 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “L. M. C.”

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, mediante providencia de 28 de diciembre de 2016 (folio 17) a la recepción de escrito, de fecha 27 de diciembre de 2016, de la representación legal de la Entidad Pública denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 7), formulado por la capitán del buque de salvamento marítimo “**LUZ DE MAR**”, con base en Algeciras, relativo al servicio prestado el día 24 de diciembre de

2016 al buque mercante de bandera liberiana “**LARK**”, instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte queda reseñado que la unidad de salvamento “**LUZ DE MAR**” fue movilizada a las 03.20, (todas las horas reseñadas en el parte son UTC), del día 24 de diciembre de 2016, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Tarifa, para asistir al buque mercante “**LARK**” que se encontraba a la deriva al SE de Tarifa. A las 03.45 están fuera de puntas y a las 05.30 llega a la posición 35° 56,4’ N, 005° 42,2’ W, a la vista de “**LARK**” y allí permanece a la espera de instrucciones. A las 07.20, el CSS de Tarifa les ordena proceder a la posición 35° 51’ N, 005° 49,5’ W, manteniendo una distancia de 1,5 millas al “**LARK**.” A las 08.37 el CSS de Tarifa les indica que se aproximen al buque liberiano, a distancia de remolque, pero sin darlo. A las 08.50, el CSS ordena darlo, encontrándose el “**LARK**” a 0.75 millas de la costa. A las 08.58 el cabo lanzado por el “**LUZ DE MAR**” se encuentra a bordo del “**LARK**”, para proceder al remolque. A las 09.17, firme el cabo de remolque, comienza a filarse cable de remolque y a las 09.24, filados 400 metros de cable, siguiendo instrucciones del CSS de Tarifa, comienza a remolcarse al buque asistido, que se encuentra a 0.7 millas de la costa, hasta llevarlo a cinco millas de la misma. A las 10.33, el CSS indica que deben proceder hacia la bahía de Algeciras. A las 17.48 comienzan a acortar el remolque. A las 18.06, un remolcador de puerto hace firme cabo de remolque a popa del “**LARK**” y el práctico indica al buque asistente que larguen el remolque de proa, estando largado a las 18.40 y con el tren de remolque a bordo a las 18.48. A las 19.25, el “**LUZ DE MAR**” queda atracado en el dique Norte del puerto de Algeciras.

El servicio prestado, que se califica como salvamento por el asistente, tuvo una duración de quince horas y cincuenta minutos, siendo la distancia navegada de 67 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador del buque mercante “**LARK**”, “L. M. C.”, operado por “M. S. & T. I.” y haciéndose constar en el parte de asistencia que la entidad aseguradora es la denominada “P&I CLUB” y que el número de la póliza suscrita es el 0000.

### **Segundo**

Por escrito de 29 de diciembre de 2016 (folio 11), comparece la representación legal del capitán y de la empresa armadora del buque asistido, la mercantil “LILIUM MARINE CO.”, a los efectos de personarse en el expediente.

### **Tercero**

En la referida providencia de 28 de diciembre de 2016, el Sr. Juez Marítimo, admitiendo la personación solicitada, dispuso, asimismo, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 149 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 25/2017, de 30 de enero), la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

En relación con lo solicitado, al folio 103 consta informe meteorológico del Delegado Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, en el que se pone de manifiesto que *“las condiciones generales de viento y oleaje en las aguas costeras de la posición 35° 52.2’ N 005° 42.0’ W, entre las 03:20 horas y las 19:25 horas del 24 de diciembre de 2016”, era la siguiente: Viento de componente E, fuerza 6 con algún intervalo de fuerza 7 en las primeras horas de la tarde. Fuerte Marejada. Mar combinada de este-noreste entre 1.5-2 m.”*

### **Cuarto**

Al folio 68, consta póliza de seguro del buque asistido, por una cantidad de **QUINCE MILLONES de DÓLARES (15.000.000,00) USD.**

Asimismo, la entidad mercantil “ARROW” valora al “LARK” en **CINCO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL dólares (5.750.000,00) USD,** (folios 72 y 73).

Por su parte, a los folios 130 a 145, obra informe de “M., M. S. & C.”, realizado a instancia de los armadores del “LARK”, en el que se realiza una estimación del valor del referido buque, valorándolo en **CINCO MILLONES QUINIENTOS MIL euros (5.500.000,00-€)**, cantidad a la que habría que añadir la del precio de la carga de bauxita que transportaba, **CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS euros (473.400,00-€)** y la correspondiente al del combustible, **CIENTO CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y DOS euros con CUARENTA Y CUATRO céntimos (105.942,44-€)**, con lo que la valoración total asciende a la cantidad de **SEIS MILLONES SETENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con CUARENTA Y CUATRO céntimos (6.079.342,44-€).**

### **Quinto**

Por providencia de 31 de enero de 2017, (folio 150) el Sr. Juez Marítimo Permanente número 4, acuerda fijar una fianza conjunta para el buque y la carga en **TRESCIENTOS TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA Y SIETE euros (303.967,00-€)**, de los que **VEINTITRÉS MIL SEISCIENTOS SETENTA euros (23.670,00-€)** corresponden a la carga, fianza que puede constituirse por cualquier medio aceptado en Derecho.

Al folio 172 consta providencia del mismo Sr. Juez Marítimo, de 8 de febrero de 2017, en la que se determina tener por constituida la garantía antedicha, mediante seguro de caución número 00000000, expedido por la sucursal en España de “HCC INTERNATIONAL INSURANCE COMPANY PLC.”

### **Sexto**

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 21 de mayo de 2017, (folios 182 a 185), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) Personación parte asistente, 3º) Personación parte asistida, 4º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 5º) Valoración del buque auxiliado por la compañía aseguradora, 6º) Valoración del buque auxiliado, según la entidad “ARROW”, 7º) Manifiesto de carga y factura, 8º) Importe combustible, 9º) Valoración del buque asistido por perito de parte, 10º) Calificación de la asistencia por la parte asistente, 11º) Calificación de la asistencia por la parte asistida, 12º) Gastos, daños y perjuicios, no fijados y 13º) Importe de la remuneración, no fijada.

### **Séptimo**

Llegados a este punto, hemos de exponer cuales son las calificaciones que de la asistencia que nos ocupa formulan las partes personadas.

En el parte de asistencia dado por la capitán del buque de salvamento marítimo “**LUZ DE MAR**” (folios 4 a 7), ya hemos visto que se realiza calificación de la asistencia prestada como de “salvamento”, calificación que la representación letrada del armador del mismo, SASEMAR, en su escrito de alegaciones (folios 222 a 234), sostiene que debe ser la de “salvamento” o subsidiariamente la de “auxilio en la mar” y en el de conclusiones (folios 471 a 481) la conceptúa como un “salvamento.” En dichas alegaciones, pone de manifiesto que, de considerarse la asistencia como un salvamento, el premio no debería ser inferior a **SETECIENTOS CINCUENTA MIL euros (750.000,00-€)**. Asimismo, señala que a dicha cuantía deberá sumarse la de **NUEVE MIL CUATROCIENTOS VEINTIOCHO euros con CINCUENTA Y CINCO céntimos (9.428,55-€)**, que es la correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, **(8.229,97 euros** por el importe del combustible y lubricantes consumidos y **1.198,58 euros** relativos a los gastos de personal). Subsidiariamente, y de entenderse que la asistencia ha sido constitutiva de un “auxilio en la mar”, sostiene que la cuantía a la que debe ascender el premio sería la de **CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL euros (450.000,00-€)**, a la que debería añadirse la correspondiente a los gastos de combustible y personal que ha debido arrostrar el armador.

Por su parte, la representación letrada de la empresa armadora del “**LARK**”, la mercantil “**LILIUM MARINE CO.**”, tanto en su primer escrito de alegaciones (folios 107 a 112), como en el segundo (folios 484 a 493), considera que la

asistencia prestada se corresponde a un mero “remolque”, cuya retribución debe liquidarse conforme a las normas fijadas por SASEMAR en sus tarifas de aplicación.

### **Octavo**

Ambas partes personadas interesaron en sus escritos de alegaciones la práctica de determinadas pruebas. La representación letrada de SASEMAR solicitó la incorporación al expediente de certificación de gasto y documentación en la que consta la deriva del “**LARK**” y el *track* del “**LUZ DE MAR**” durante la asistencia, y la declaración de D<sup>a</sup>. Beatriz Rimada, capitán del buque asistente, solicitud al CSS de Tarifa de copia de las comunicaciones VHF relativas a la asistencia, requerimiento a los armadores del buque asistido al objeto de que remitan las grabaciones VDR relativas a la asistencia y solicitud a la Capitanía Marítima de Algeciras de remisión del expediente que hubiera instruido sobre la asistencia.

Por su parte, la representación letrada de “L. M. C.”, propuso la práctica de la siguiente prueba: incorporación al expediente de la totalidad de la documentación presentada y del informe pericial elaborado por el capitán de la Marina Mercante D. J. C. G., de la consultora “M., M. S. & C.”. El Sr. Juez Marítimo, por providencia de 29 de mayo de 2017 (folios 283 a 287), admitió la totalidad de la prueba propuesta y esta, seguidamente, se llevó a efecto.

### **Noveno**

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 18 de enero del año en curso (folio 501) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 9 de febrero, 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 concurrir 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 23 de febrero de 2018 (folio 527).

## **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, que a la vista del parte rendido por D<sup>a</sup>. B. R. M., capitán del “**LUZ DE MAR**” (folios 4 a 7), del informe del capitán de la Marina Mercante D. C. C. G., de la consultora “M., M. S. & C.” (folios 325 a 353), del informe general de la asistencia elaborado por el CSS de Tarifa (folios 45 y 46 vuelto), de la

grabación de la carta ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) que recoge la trayectoria de los buques asistente y asistido y que está contenida en un CD obrante a los folios 313, 401 y 422 (la misma grabación), así como del resto de la documentación contenida en el expediente, declara probado lo siguiente:

El buque de salvamento **“LUZ DE MAR”** fue movilizado a las 03.20, (todas las horas reseñadas son UTC), del día 24 de diciembre de 2016, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Tarifa, para asistir al buque mercante de bandera liberiana **“LARK”**, que con un cargamento de 38.602 toneladas de bauxita, procedente de Conakry (Guinea) y en demanda del puerto ucraniano de Dneprobugsky, cuando se dirigía a Gibraltar para tomar combustible, sufrió una caída de su planta eléctrica, incidencia conocida comúnmente como *black out*, por lo que al SE de Tarifa quedó sin máquina, comenzando a derivar con dirección SW. El **“LUZ DE MAR”** a las 05.30 llega a la posición 35° 56,4' N, 005° 42,2' W, (zona de separación de tráfico en el estrecho de Gibraltar) a la vista de **“LARK”** y allí permanece a la espera de instrucciones. A las 06.01 el CSS de Tarifa contacta con el consignatario del **“LARK”** y este informa que el armador está haciendo gestiones para enviar a un remolcador. A las 07.09, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) se pone en contacto con la autoridad marítima marroquí, indicando que el **“LUZ DE MAR”** solo entrará en zona de salvamento y rescate (SAR) de Marruecos si así se le requiere oficialmente y mediando la aceptación del capitán del **“LARK”**, en cuyo caso, este deberá tomar remolque obligatorio por motivos de seguridad. A las 07.20, tras recibir la solicitud de Tánger Tráfico, el CSS de Tarifa ordena al **“LUZ DE MAR”** proceder a la posición 35° 51' N, 005° 49,5' W, manteniendo una distancia de 1,5 millas al **“LARK”**. A las 08.16 el CSS de Tarifa informa al CNCS que el capitán del **“LARK”** solicita asistencia por parte del **“LUZ DE MAR”**. A las 08.35 el CNCS informa de lo anterior a la autoridad marítima marroquí, que a las 08.50 autoriza el remolque del **“LARK”**. A las 08.37 el CSS de Tarifa indica al buque de salvamento que se aproxime al mercante liberiano, a distancia de remolque, pero sin darlo. A las 08.50, el CSS ordena darlo, encontrándose el **“LARK”**, en ese momento, a 0,75 millas de la costa marroquí. Desde el **“LUZ DE MAR”** se lanza un cabo de remolque al **“LARK”** y a las 08.58 es recibido a bordo. A las 09.17, firme el cabo de remolque, comienza a filarse cable y a las 09.24, filados 400 metros, siguiendo instrucciones del CSS de Tarifa, comienza a remolcarse al buque asistido, que en ese momento se encuentra a 0.7 millas de la costa, hasta llevarlo a cinco millas de la misma. A las 10.33, el CSS indica que deben proceder hacia la bahía de Algeciras. A las 17.48 comienzan a acortar el remolque. A las 18.06, un remolcador de puerto hace firme cabo de remolque a popa del **“LARK”** y el práctico indica al buque asistente que larguen el remolque de proa, que resulta largado a las 18.40, recibiendo a bordo el **“LUZ DE MAR”** el tren de remolque a las 18.48. A las 19.25, el **“LUZ DE MAR”** queda atracado en el dique Norte del puerto de Algeciras.

El “**LARK**”, desde el momento en el que quedó sin propulsión por haber sufrido un *black out*, no volvió a recuperarla en ningún momento durante el transcurso de la asistencia.

### **Segundo**

Las condiciones de meteorología marítima imperantes en el tramo horario en el que se prestó la asistencia ya han quedado reseñadas con anterioridad con la reproducción de lo informado por la AEMET (folio 103).

## **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 nos ocupa, la representación letrada de SASEMAR, en cuanto entidad armadora del buque de salvamento “**LUZ DE MAR**”, articula su postulación para calificar el servicio prestado como “salvamento” en los extremos consignados en su escrito de alegaciones anteriormente reseñado en el antecedente de hecho séptimo, mientras que la parte asistida, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantiene que la asistencia prestada al “**LARK**” no ha constituido más que un mero “remolque”.

### **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 que para ello exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que “*El salvamento se regirá 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 en abstracto, como una mera circunstancia que puede ser posible, sino que esta 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 conlleven un 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 de 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:

1. Aunque la representación letrada de la parte asistida sostiene que el **“LARK”** *“no se encontró en situación de peligro cierto e inminente en ningún momento antes de que tomara remolque”* (entre otros, folio 490), de la prueba practicada y de la documentación obrante en el expediente se desprende una conclusión bien distinta. Ha de destacarse que en el momento en el que el **“LUZ DE MAR”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“LARK”** se encontraba a la deriva, este atravesaba una situación de grave riesgo, riesgo que con el transcurso del tiempo fue acrecentándose. En este punto, resulta fundamental que hagamos referencia al seguimiento que de la asistencia hace el CSS de Tarifa y que se constata en el informe general de la emergencia que elabora (folios 45 a 46 vuelto), en el que queda constancia detallada de las comunicaciones que tienen lugar entre el mismo, el CNCS, el **“LARK”**, el **“LUZ DE MAR”** y las autoridades marítimas marroquíes. Siguiendo dicho informe, resulta que el **“LUZ DE MAR”** fue alertado a las 03.20 y que a las 05.30 se encuentra a la vista del **“LARK”** y permanece a la espera hasta recibir instrucciones. A las 06.01, el consignatario del **“LARK”** informa al CSS de Tarifa que el armador está haciendo gestiones para encontrar un remolcador que pueda asistirle y que en Gibraltar no hay ningún remolcador que tenga permiso para salir hasta el punto en el que se encuentra el mercante a la deriva. Porque el **“LARK”**, sigue derivando hacia la costa de Marruecos, circunstancia esta que se aprecia con absoluta nitidez en la grabación ECDIS contenida en tres CD obrantes a los folios 313, 401 y 422. Llegados a este punto, hay que poner de manifiesto que el **“LARK”** ha entrado en la zona de salvamento y rescate de jurisdicción marroquí a las 02.50 (como se acredita en la citada grabación) y en ella continúa cuando hace acto de presencia el **“LUZ**



**DE MAR**", que por tal motivo, permanece a la espera de recibir instrucciones. Sólo hasta que la autoridad marítima marroquí, a las 07.20, interesa la intervención del "**LUZ DE MAR**", el capitán del mercante liberiano a la deriva solicita la asistencia por parte del buque de salvamento español y la autoridad marítima marroquí lo autoriza, que es a las 08.50, es cuando el "**LUZ DE MAR**" lleva materialmente a cabo la asistencia, para lo que ha estado en disposición de hacerlo desde las 05.20, permaneciendo todo ese tiempo cerca del "**LARK**", a la espera de obtener las pertinentes autorizaciones. Cuando estas se reciben, el "**LUZ DE MAR**" actúa con rapidez y procede a realizar la maniobra de remolque del buque asistido. A las 09.17 es cuando se hace firme el cabo de remolque, operación que se hace sin la cooperación del "**LARK**", que recordemos, como consecuencia del *black out*, no dispone de medios mecánicos para tomar el remolque. En ese momento, el "**LARK**" se encuentra a menos de 0,75 millas de la costa. A las 09.24 el "**LUZ DE MAR**" comienza a tirar del "**LARK**" y es desde ese momento, encontrándose a 0.7 millas de la costa, cuando empieza a distanciarse de la misma, como consecuencia de la acción del "**LUZ DE MAR**", hasta llegar al puerto de Algeciras, donde toma práctico y es atracado por los remolcadores de puerto.

A la vista de las anteriores consideraciones, no puede por menos este Tribunal Marítimo que reafirmar su convicción en que, en el momento en el que se procedió a dar remolque al "**LARK**", este se encontraba en una situación de peligro, cierto, grave e inminente, pues con la velocidad y deriva que llevaba, en un corto espacio de tiempo hubiera acabado embarrancando en la costa de Marruecos. Este extremo se ve confirmado por las dos partes personadas en el presente expediente. Así, en su declaración obrante al folio 447, la capitán del "**LUZ DE MAR**" sostiene que el "**LARK**" habría encallado *"en una media hora, más o menos."* Por otro lado, aunque la previsión que formula el perito de la parte asistida en su informe resulta más optimista, tampoco esta lo es tanto como para descartar, no lo hace, en absoluto, un próximo embarrancamiento: *"Teniendo en cuenta que el LARK hubiera seguido abatiendo, siguiendo la misma derrota a la velocidad de 2 nudos, hubiera tardado alrededor de 1 hora y 20 minutos en llegar a aguas de profundidad inferior a los 15 m, en las que podría haber embarrancado"*, (folio 344).

2. Otro argumento esgrimido por la representación letrada de la empresa armadora del "**LARK**", en defensa de su pretensión, es que el buque asistido *"disponía de opciones para fondear"*, aunque, admitiendo que *"otra cosa es que las autoridades le hubieran autorizado a fondear, teniendo en cuenta que el remolque era obligatorio"*, (folio 491). Pues bien, ya hemos resaltado anteriormente la existencia de peligro cierto, grave e inminente para el buque asistido, por lo que la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación, debido a que la autoridad marítima, el CNCS, en cumplimiento de los procedimientos

de seguridad previstos al respecto, consideró que la situación de peligro en la que se encontraba el “**LARK**” era de entidad suficiente para ordenar que tomara remolque sin mayores dilaciones, y así queda acreditado cuando a las 07.09 el CNCS comunica con la Autoridad Marítima de Marruecos.

Independientemente de lo anterior, y a mayor abundamiento, no aparece plausible que la maniobra de fondeo hubiera podido llevarse a cabo, aunque el “**LARK**”, pese a carecer de energía eléctrica, hubiera podido largar el ancla por gravedad tras liberar las trincas de mar y el estopor y abrir el freno. A este respecto, la capitán del “**LUZ DE MAR**” afirma *“que no cree que (respecto al “**LARK**”) pudiera ser efectivo fondear en esas condiciones porque había 70 metros de profundidad y no podría con el ancla al no poder apearla”*, (folio 446). Pero es que el perito de la parte asistida, parece llegar en su informe a una conclusión similar: *“Tal y como apunta el Capitán D. (1º oficial del “**LARK**”) en su informe, entiende que el Capitán del LARK el 24 de diciembre, el Capitán G., no fondeara antes de tomar el remolque del LUZ DEL MAR ya que en ese momento había distancia suficiente de la costa y la profundidad era excesiva (77 m) y fondear no era todavía conveniente. De hecho, de acuerdo con su criterio, no era recomendable fondear por gravedad a una profundidad superior a los 25 m.”*

3. La parte asistida alega (folio 487) que realizó las gestiones pertinentes para contratar su propio servicio de remolque y que para ello disponía, tanto de remolcadores en Gibraltar, como en Tanger-ciudad y en Tanger-med. Pero el hecho evidente es que, como ya ha quedado expuesto en el relato de los hechos probados, el consignatario del “**LARK**” afirmó que ningún remolcador de Gibraltar tenía autorización para prestar esa asistencia y que los remolcadores marroquíes no sólo no hicieron acto de presencia, sino que, como también ha quedado expuesto, Tánger Tráfico solicitó al CSS de Tarifa que fuera el “**LUZ DE MAR**” quien acudiera en auxilio del “**LARK**” y que esa misma petición fue formulada por el propio capitán del “**LARK**”.

4. Visto todo lo anteriormente expuesto, puede llegarse a la conclusión de que las circunstancias de peligro real, cierto e inminente que han cualificado a la asistencia prestada por el buque de salvamento “**LUZ DE MAR**” al mercante “**LARK**”, son de tal naturaleza y entidad que permiten que esta pueda ser incardinada dentro de la figura legal de “salvamento marítimo”, descartándose, por tanto, la pretensión de la parte asistida de considerar la asistencia como un “remolque” sometido a la correspondiente tarifa.

#### **Cuarto**

Una vez calificada la asistencia marítima prestada al “**LARK**”, 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 del capitán o del armador del **“LARK”**; es más, como ha quedado expuesto en los hechos probados, el propio capitán del **“LARK”**, solicita al CSS de Tarifa que el **“LUZ DE MAR”** preste la asistencia.

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 respecto al de la carga que transportaba el **“LARK”** (473.000,00 euros), ni al del valor del combustible (105.942,00 euros). Por el contrario, sí existe controversia entre las partes respecto a la valoración del buque asistido. Consta en el expediente la póliza de seguro del **“LARK”** (folio 68), que asciende a la cantidad de 15.000.000,00 euros. Asimismo, disponemos de la valoración reseñada en el informe pericial de parte realizado por **“M., M. S. & C.”** (folios 130 a 143), que considera que el

precio de mercado que en la fecha de la asistencia correspondería al buque asistido estaría en torno a los 5.500.000,00 euros. Habida cuenta de que no 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 debe decantarse por alguna de las valoraciones que las partes aportan. Así, en cuanto al valor asegurado de casco y máquina, demandado como valor de lo salvado por la representación letrada de la parte asistente, debe decirse que tal valor ha merecido la crítica de la doctrina, por ser un criterio que resulta inadmisibles tanto jurídica como prácticamente, pues se trata de un valor convenido en un contrato de seguro para los fines de éste y sujeto a las reglas propias del mismo, que ninguna relación guarda con el valor real que ha de tenerse en consideración en el salvamento, siendo un valor mucho menos fiable que el precio del valor del buque en el mercado, opción por la que se decanta tanto la doctrina como la Jurisprudencia, y que es la que va a adoptar este Tribunal Marítimo Central.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

El Tribunal Marítimo Central, además del criterio sentado por la valoración del buque y su carga, 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, del peligro, serio y cierto, corrido por el “**LARK**” y su cargamento, y del riesgo en el que en un momento de la asistencia se puso el “**LUZ DE MAR**”; a este respecto, resulta interesante lo declarado por la capitán del “**LUZ DE MAR**” (folio 455): *“Los dos buques derivaban para la costa, que el Lark podría embarrancar y que si hubiese roto el remolque al intentar dar otro remolque, de estar enganchados, hubiesen ido los dos derivando hacia la costa encallando en las rocas”*.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de TRESCIENTOS TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA Y SIETE EUROS (303.967,00-€), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de NUEVE MIL CUATROCIENTOS VEINTIOCHO EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS (9.428,55-€), que es la correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (8.229,97 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos y 1.198,58 euros relativos a los gastos de personal).

Al tratarse “**LUZ DE MAR**” de una embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

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

### **RESUELVE**

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por el remolcador de salvamento marítimo “**LUZ DE MAR**” a favor del buque mercante “**LARK**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRESCIENTOS TRECE MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS (313.395,55-€)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora del remolcador de salvamento marítimo “**LUZ DE MAR**”.

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.