

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/000009/18

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 Diez 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 **22/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 2 de Cartagena, relativo a la asistencia prestada el día 11 de agosto de 2016 por la embarcación semirrígida “**LIFE POSIDONIA OCHO**” y por la embarcación de recreo “**LADY LAIA**” a la embarcación de recreo de bandera italiana, “**PIPP0 3**”, de 21,30 metros de eslora, 5,80 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por D. A. G.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 2 de Cádiz, el 16 de agosto de 2016 (folio 1), una vez recibidos por correo electrónico los partes de asistencia marítima suscritos por D. C. C. B., patrón de la embarcación semirrígida “**LIFE POSIDONIA OCHO**” (folios 3 a 15) y por D. J. R. G., patrón y propietario de la embarcación de recreo “**LADY LAIA**” (folios 16 a 42), relativos a la asistencia prestada el día 11 de agosto de 2016 a

la embarcación de recreo de bandera italiana “**PIPPO 3**”, partes en los que manifiestan su intención de personarse en las actuaciones.

En el parte suscrito por el patrón de la embarcación semirrígida “**LIFE POSIDONIA OCHO**”, Sr. C. B., (folios 3 a 15) queda reseñado que la referida embarcación pertenecía al CBBA, entidad empresarial que tenía la concesión de los amarres en esa zona, y que a las 17.40 del día 11 de agosto de 2016 llegó a la primera boya de las fondeadas en Cala Blava y pudo ver que la embarcación de recreo “**PIPPO 3**”, a la que se dirigía con la intención de cobrarle el fondeo, ya que había sido amarrado a una de sus boyas, se encontraba sin nadie a bordo y a la deriva, por haberse partido los cabos con los que había estado amarrado. Por tal motivo, y ya que el “**PIPPO 3**” se encontraba a unos setenta metros de la costa, se dispuso a remolcarlo para impedir que encallara. Transcurridos unos quince minutos desde que comenzó el remolque, la embarcación deportiva tipo llaut “**LADY LAIA**” que se encontraba en las proximidades, ofreció su ayuda al “**LIFE POSIDONIA OCHO**”, y esta fue aceptada *“porque aunque la zodiac sí me sacó d (sic) Pippo 3 del peligro inminente de ir a las rocas, NO ME SERVÍA PARA LLEVARLO REMOLCADO A UN PUERTO, debido a su ligereza.”* Según queda reseñado en el parte, el “**LADY LAIA**” aún tardó quince minutos en hacerse con el remolque, que durante ese lapso de tiempo continuó llevando a cabo el “**LIFE POSIDONIA OCHO.**”

Por su parte, en el relato de la asistencia que formula D. J. R. G., patrón del “**LADY LAIA**” (folios 20 a 25), se pone de manifiesto que siendo las 18.00 del 11 de agosto de 2016, en las coordenadas 39º, 28' N y 2º, 43,7' E, avistaron al “**PIPPO 3**” que estaba a la deriva hacia las rocas debido al efecto del viento SW y en rumbo de colisión con el “**LADY LAIA.**” En esta situación procedieron a iniciar la maniobra de remolque para intentar evitar que el “**PIPPO 3**” impactara contra las rocas. Para ello, un hijo del patrón del “**LADY LAIA**” embarcó en el “**PIPPO 3**” y amarró un cabo en su molinete de proa, para así hacer posible su remolque, que, efectivamente, comenzó a llevarse a cabo, consiguiendo alejar a la embarcación a la deriva de las rocas. A los quince minutos de remolcarlo, hizo su aparición una lancha del Club Náutico Arenal, uno de cuyos tripulantes embarcó en el “**PIPPO 3**” y se ofreció a remolcarlo al citado club náutico. Como el Sr. R. G., rechazó el ofrecimiento, desembarcó el tripulante que había subido al “**PIPPO 3**” y la lancha del club náutico se retiró. A las 18.33 llegó una lancha de Salvamento Marítimo y se ofreció a realizar el remolque, a lo que el patrón del “**LADY LAIA**” se niega. Tras proporcionar un teléfono de contacto a la embarcación de Salvamento Marítimo, a las 18.45 esta entidad se puso en contacto con el Sr. R. G. *“reclamándonos que entreguemos el yate a la lancha de Salvamento Marítimo”* e indicándoles que *“si nos negamos a entregar el yate, durante 6 meses deberemos costear un amarre en un club náutico. Insistimos en la negativa de entregar el yate, insiste que si lo entramos nosotros en puerto es bajo nuestra responsabilidad*

costeando cualquier desperfecto material de las instalaciones del puerto, del yate o medioambientales.” El Sr. R. G. manifestó su intención de fondear al **“PIPPO 3”** en algún punto seguro de la bahía hasta que Salvamento Marítimo localizara a su propietario, pero se le indicó que, por motivos de seguridad, no podría hacerlo. Después de mantener una conversación con los tripulantes de la lancha de Salvamento Marítimo y de reiterar *“el derecho que tenemos sobre el yate ya que lo hemos auxiliado en la mar”* y su intención de *“reclamar, según Ley, lo que nos corresponde”*, el patrón del **“LADY LAIA”** entregó el **“PIPPO 3”** a la embarcación de salvamento Marítimo, y esta se hizo cargo del mismo.

Las dos partes personadas califican su actuación como constitutiva de un salvamento y ambas afirman que la asistencia que prestaron tuvo una duración de dos horas. El patrón del **“LIFE POSIDONIA OCHO”** sostiene que la distancia navegada por su embarcación fue la de media milla y el del **“LADY LAIA”** que lo fue de dos millas.

El horario reseñado en los partes de asistencia corresponde al horario *Central European Summer Time* (CEST) correspondiente con la hora local en esa fecha.

Segundo

Consta en las actuaciones informe general de la emergencia (folios 52 a 55) elaborado por la Entidad Pública denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), en el que se constata el pormenorizado seguimiento de la asistencia prestada al **“PIPPO 3”** y en el que quedan reseñadas todas las comunicaciones que tuvieron lugar entre el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca y la embarcación de recreo **“LADY LAIA”** y con la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”**, perteneciente a SASEMAR, que fue la que intervino en los hechos, cuando se hizo cargo del **“PIPPO 3”**, una vez que le fue entregado por el **“LADY LAIA.”** En dicho informe general de la asistencia, así como en el informe emitido por el jefe del CSS de Palma de Mallorca el día 8 de noviembre de 2016 (folios 76 y 77), se pone de manifiesto que la **“SALVAMAR ACRUX”** remolcó al **“PIPPO 3”** hasta el puerto de Palma (Rama Corta Norte), donde, ese mismo día 11 de agosto de 2016, acudió su propietario, D. A. G., quien tras mantener una conversación con personal de la Guardia Civil y de la Policía Portuaria, procedió a recoger su barco y a llevarlo a la zona de Palma Nova, donde lo dejó fondeado (folio 77).

Tercero

Por acuerdo del Sr. Juez Marítimo Permanente número 2, de 19 de agosto de 2016 (folio 56), se establece la retención de la embarcación asistida. Dicha medida no pudo llevarse a efecto, ya que el propietario de la **“PIPPO 3”**, como

ya ha quedado expuesto, se había hecho cargo de su embarcación el día 11 de agosto, y lo había sacado del puerto de Palma.

En ejecución del referido acuerdo, por el Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil de las Islas Baleares (folio 91), se lleva a cabo, el 15 de noviembre de 2016, la retención e inmovilización del “**PIPO 3**” en el puerto de Palma. La inmovilización se pudo ejecutar, habida cuenta que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, el 14 de noviembre de 2016, se hizo con la embarcación asistida, que estaba fondeada en Palma Nova, cuando aquella estaba garreando y acercándose al muelle de un establecimiento hotelero (folio 95).

Por edicto del Sr. Juez Marítimo, de 23 de noviembre de 2016, se hizo saber la instrucción del correspondiente expediente de asistencia marítima (folio 106), uniéndose al folio al folio 142 copia de su publicación en el B.O.E. número 292/2016, de 3 de diciembre.

Consta al folio 179, que el 23 de enero de 2017 se persona en las actuaciones el armador de la embarcación asistida, a través de su representación legal.

Cuarto

Solicitado informe meteorológico por el Sr. Juez Marítimo, al folio 138 se incorpora el mismo, suscrito por el Jefe del Grupo de Vigilancia y Predicción de la Delegación de las Islas Baleares de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se pone de manifiesto que *“Sobre el viento y el estado del mar, entre las 17:00 horas y las 19:00 horas del día 11 de agosto de 2016, en la situación con las siguientes coordenadas: latitud 39° 28’ N-Longitud 2° 43’ E (...) las condiciones meteorológicas fueron las siguientes: El viento sopló del suroeste, 210° a 240°, con fuerza media Beaufort 3 a 4 (7 a 16 nudos).”Estado del mar: marejadilla a marejada, con altura significativa de olas de 0,4 a 0,5 metros”.*

Quinto

A los folios 346 y 347 obra informe sobre la valoración del “**PIPO 3**”, suscrito el 27 de febrero de 2018 por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, en el que la misma se concreta en la cantidad de **SETENTA MIL euros (70.000,00-€)**. En dicho informe se pone de manifiesto que han existido limitaciones para poder efectuar la inspección del “**PIPO 3**”, ya que no se ha podido reconocer en seco a la embarcación peritada, para poder realizar así una valoración más precisa. Este informe sustituye al emitido por la misma instancia el 5 de mayo de 2017, que se declara anulado y que valoraba a la embarcación asistida en 200.000,00 euros (folio 247).

Asimismo, consta al folio 316 de las actuaciones, póliza de seguro del “**PIPPO 3**”, suscrita con la entidad mercantil “HELVETIA”, en la que se reseña que la cantidad total asegurada es de **SETENTA Y CINCO MIL euros (75.000,00-€)**, correspondiendo 70.000,00 euros a la embarcación y 5.000,00 al bote de la misma.

Sexto

Por acuerdo de 26 de enero de 2017 (folio 187), el Sr. Juez Marítimo Permanente número 2, acuerda fijar una fianza para la embarcación asistida por una cuantía de **DIEZ MIL euros (10.000,00-€)**, mediante aval bancario o expedido por entidad aseguradora legalmente constituida en España.

Al folio 226 consta providencia del mismo Sr. Juez Marítimo, de 4 de abril de 2017, en la que se determina tener por constituida la garantía antedicha, mediante aval bancario constituido por el armador del “**PIPPO 3**” ante el “B.B.V.A.”, dejando sin efecto, por tal motivo, la medida de retención de la embarcación asistida y de prohibición de salida a la mar.

Séptimo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 8 de mayo de 2017, (folios 252 a 259 vuelto), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Partes de asistencia formulados por los patrones de las dos embarcaciones asistentes, 2º) Copia de la transcripción de las comunicaciones sobre la asistencia disponibles por el CSS de Palma de Mallorca, 3º) Auto de retención con prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, 4º) Edictos publicados, 5º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 6º) Notificaciones a las partes a los efectos de aportar documentación e información para la mejor instrucción del expediente, 7º) Personación de la parte asistida, 8º) Valoración de la embarcación asistida por la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y 9º) Gráfico con las posiciones de la embarcación de salvamento de SASEMAR.

Octavo

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 el patrón de la embarcación semirrígida “**LIFE POSIDONIA OCHO**” (folios 3 a 15), no precisa expresamente el tipo de asistencia prestada, de entre las legalmente previstas, calificándola como un “rescate”, y describiéndola de tal modo que esta se ajusta a las notas que caracterizan a la figura jurídica del “salvamento marítimo”. Asimismo, la representación letrada del patrón del “**LIFE POSIDONIA OCHO**”, en su escrito de alegaciones (folios 152 a 154), sostiene que la asistencia prestada se trata de un rescate de “*riesgo inminente*.” Dicha representación letrada, en su escrito de alegaciones (folios 376 y 376 vuelto), vuelve a conceptualizar la asistencia,

encuadrándola, ahora, en uno de los tipos legalmente previstos, al calificarla como “salvamento”. En ninguno de los citados escritos se reclama una concreta cuantía como retribución de la asistencia, pero se considera que el cálculo del importe que de la misma vaya a hacerse, tome en consideración el valor que de la embarcación asistida hace el primer, y anulado, informe de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca: 200.000,00 euros.

A su vez, el patrón del “**LADY LAIA**”, considera, y así lo refleja en su parte (folios 16 a 42), que la asistencia prestada ha constituido un “auxilio en la mar” o un “salvamento.” En sus escritos de alegaciones y conclusiones obrantes, respectivamente, a los folios 141 y 274 y 275, esta parte se reitera en la argumentación anteriormente esgrimida y considera, sin aportar motivación que lo fundamente, que la valoración oficial que se ha hecho del “**PIPO 3**” está muy por debajo de la que realmente correspondería, sosteniendo que “*a su entender*”, esta debería ascender a 1.500.000,00 euros, cantidad a la que debería añadirse la de los 100.000,00 euros que estima que corresponderían al valor de las cinco motos acuáticas que llevaba a bordo.

Por su parte, el armador del “**PIPO 3**”, en su escrito de alegaciones (folios 372 a 374), pone de manifiesto que, a su juicio, no se ha llevado a cabo ningún “rescate” y que la única embarcación que en la asistencia ha ejecutado una actividad útil ha sido la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ACRUX**”, configurando su actuación como un mero “remolque”, aunque nada dice respecto a la cuantía en la que estima valorado su barco. Además, aporta al expediente la factura correspondiente a la adquisición de las motos acuáticas que su barco llevaba a bordo (folio 314), y en la misma se reseña un precio por unidad de 5.700,00 euros.

Noveno

Ninguna de las partes personadas interesó en sus escritos de alegaciones la práctica de prueba alguna.

Décimo

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 10 de abril del año en curso (folio 388) que no resultaba necesaria la celebración de reunión conciliatoria, ya que la parte asistida no lo estimaba oportuno. Por tal motivo, el Sr. Juez Marítimo acordó elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 11 de abril de 2018 (folio 396).

HECHOS

Primero

Siendo contrapuestas las versiones que sobre los hechos constitutivos de la asistencia sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la

mayor precisión y objetividad posibles por este Tribunal Marítimo Central. Así, a la vista del parte rendido por D. C. C. B., patrón del **“LIFE POSIDONIA OCHO”** (folios 3 a 15), del suscrito por D. J. R. G., patrón y armador del **“LADY LAIA”** (folios 16 a 42), del CD aportado por el Sr. R. G. (folio 140), que contiene la grabación de determinados momentos del remolque efectuado por su barco, del relato general de la asistencia elaborado por el CSS de Palma de Mallorca (folios 52 a 55), del informe del CSS de Palma de Mallorca obrante a los folios 76 y 77, así como del resto de documentación contenida en el expediente, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

Sobre las 17.40 del día 11 de agosto de 2016, la embarcación semirrígida **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, perteneciente al CBBA, entidad empresarial que tenía adjudicada la concesión de los amarres náuticos en la zona de Cala Blava, llegó a la altura de la primera boya de las fondeadas en la referida cala y pudo ver que la embarcación de recreo **“PIPP0 3”**, a la que se dirigía con la intención de cobrarle la maniobra, ya que había sido amarrado a una de sus boyas, se encontraba a la deriva, por haberse partido los cabos con los que había estado amarrado, apercibiéndose de que nadie se encontraba a bordo. Por tal motivo, y ya que el **“PIPP0 3”** estaba en ese momento a unos setenta metros de la costa, se dispuso a remolcarlo para impedir que se fuera contra las rocas. El patrón de la lancha semirrígida se puso en contacto con el CSS de Palma de Mallorca a las 17.47, dándoles cuenta de la incidencia y comunicándole que iba a intentar remolcar al **“PIPP0 3”**, pero significando que este era demasiado grande. A las 17.50, vuelve a comunicar con el CSS de Palma, informándoles que tiene muy poco cabo de remolque y que su embarcación se le atraviesa mientras efectúa el remolque, por lo que solicita una asistencia inmediata. El CSS indica al **“LIFE POSIDONIA OCHO”** que intente mantener a la embarcación asistida alejada de las rocas y le dice que va a ser movilizada una embarcación de salvamento, lo que, efectivamente se lleva a cabo a las 17.55, siendo movilizada la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”**, que sale de su base a las 18.05. Poco después de que tuviera lugar la conversación entre el patrón del **“LIFE POSIDONIA OCHO”** y el CSS de Palma, sobre las 18.00 hizo su aparición en el lugar de los hechos la embarcación deportiva tipo llaut **“LADY LAIA”** que se encontraba en las proximidades y que ofreció su ayuda al **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, ayuda que fue aceptada por su patrón, el Sr. C. B., debido a la dificultad que tenía para poder remolcar al **“PIPP0 3”**. A las 18.07, desde el **“LADY LAIA”** se informa al CSS de Palma que se han hecho cargo del remolque. Para poder hacerlo, un hijo del patrón del **“LADY LAIA”** embarcó en el **“PIPP0 3”** y amarró un cabo en su molinete de proa, hecho lo cual, empezó a llevarse a cabo la operación de remolque. Sobre las 18.15, se presentó una lancha del Club Náutico Arenal, uno de cuyos tripulantes embarcó en el **“PIPP0 3”** y se ofreció a remolcarlo al citado club náutico. Como el patrón del **“LADY LAIA”** rechazó el ofrecimiento, desembarcó el tripulante que había subido a la embarcación asistida y la lancha del club náutico se retiró. A las 18.30 la **“SALVAMAR ACRUX”** se

coloca al costado del **“PIPP0 3”** e informa al CSS de Palma que van a indicar al **“LADY LAIA”** su intención de hacerse cargo del remolque. Realizado el ofrecimiento, el patrón del **“LADY LAIA”** se niega a aceptarlo y a largar el remolque, por lo que desde la embarcación de salvamento se pone este extremo en conocimiento del CSS, a las 18.35. Diez minutos después, el CSS de Palma de Mallorca contactó con el patrón del **“LADY LAIA”**, poniendo en su conocimiento que, en el supuesto de que continuaran tomando a remolque a la embarcación asistida, deberían asumir todos los costes y responsabilidades que conllevara la operación y advirtiéndoles que la embarcación asistida, por motivos de seguridad, no podía ser nuevamente fondeada. Como el Sr. R. G. quería que su barco continuara remolcando al **“PIPP0 3”**, para poder percibir, posteriormente, el premio que pudiera corresponderle por la asistencia prestada, mantuvo una conversación, en ese sentido, con los tripulantes de la **“SALVAMAR ACRUX”**, quienes le informaron que, en ese caso, debería asumir la custodia de la embarcación asistida, gestionar su atraque y afrontar los gastos que pudieran generarse hasta la aparición del propietario del **“PIPP0 3”** o hasta la adopción de una resolución al efecto, indicándole, asimismo, que si lo estimaba oportuno, podría presentar el correspondiente parte de asistencia ante el Juzgado Marítimo Permanente. Como resultado de dicha conversación, y no sin antes reiterar su argumentación relativa a los derechos que acerca de la asistencia prestada entendía que le correspondían, el Sr. R. G. optó por entregar el **“PIPP0 3”** a la embarcación de salvamento marítimo, que se hizo cargo del mismo, tal y como informó al CSS a las 18.50. A las 19.05 la **“SALVAMAR ACRUX”** hizo firme el cabo de remolque y procedió al puerto de Palma (Rama Corta Norte), acompañados durante la navegación por el **“LADY LAIA”**. A las 20.15, la embarcación de salvamento quedó atracada en puerto junto con la asistida.

El horario reseñado en el precedente relato de hechos, corresponde al horario *Central European Summer Time* (CEST) correspondiente con la hora local en esa fecha.

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 138).

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, hay que reseñar, en primer lugar, que SASEMAR no se ha personado en las actuaciones, por entender que su actuación en los hechos anteriormente descritos no constituyó ninguna de las figuras legalmente previstas como salvamentos marítimos, sino que ha conformado un mero remolque, sometido, por tanto, a las tarifas oficiales establecidas para retribuir los servicios prestados por SASEMAR (folio 76).

Tercero

Como ha quedado expuesto en el antecedente de hecho octavo, enfrentadas las partes personadas, la primera cuestión a examinar será la de ponderar, atendiendo a los hechos declarados probados, si en la actividad desplegada por las partes asistentes han concurrido las circunstancias calificadoras de salvamento que para ello exige la normativa vigente en la materia, o por el contrario nos encontramos ante otras figuras asistenciales distintas o, incluso, si no se ha dado ninguna de ellas.

Para ello, hemos de acudir a la concreta normativa prevista para la regulación de estos supuestos. En primer lugar ha de hacerse mención del artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima, que 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 en cualesquiera aguas navegables...”* 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.

Por otra parte, ha de traerse a colación lo dispuesto en el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima, que establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”*. Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna” y lo regula del siguiente modo: *“Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...”*.

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro, que es la nota que caracteriza al salvamento marítimo como tal.

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

1. La representación letrada de la parte asistida sostiene que fue la **“SALVAMAR ACRUX”** la única de las embarcaciones implicadas en la asistencia prestada al **“PIPP0 3”** que llevó a cabo una actividad útil, actividad que considera que revistió las características propias de un mero remolque (folio 372), coincidiendo tal calificación con la que, como ya ha quedado expuesto, realiza SASEMAR, la entidad armadora de la embarcación de salvamento (folio 76.) No obstante lo anterior, de la prueba practicada y de la documentación obrante en el expediente se desprende una conclusión distinta.

Así, resulta indubitable que la embarcación asistida se encontraba en una situación de peligro cierto, grave e inminente, puesto que estaba a la deriva, a escasos metros de las rocas de la costa, contra las que, en poco tiempo, iba a impactar, pues no había nadie a bordo que pudiera hacer revertir la situación.

Y, también lo es, que la actuación desplegada por el **“LIFE POSIDONIA OCHO”** resultó crucial para que no se produjera tal desenlace. Del parte suscrito por el patrón de la citada embarcación semirrígida, cuyo contenido aparece confirmado en el relato general de la asistencia elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, se desprende con claridad que su intervención resultó crucial para impedir que el **“PIPO 3”** acabara colisionando con las rocas. Es cierto que la embarcación asistente, una pequeña lancha semirrígida de 2,65 toneladas de desplazamiento, dotada de un motor de 36,76/49,99 KW/CV de potencia, se encontró con graves dificultades para remolcar al **“PIPO 3”**, pues, este es un yate que, él solo, sin contar con el peso del combustible y el de las motos acuáticas que llevaba a bordo, desplazaba 45 toneladas, y que, además, el cabo del que disponía la embarcación asistente no tenía longitud suficiente para poder ser empleado eficazmente en un remolque. Pero también ha quedado acreditado que el **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, si bien no pudo llevar a cabo el remolque del **“PIPO 3”**, circunstancia esta por la que solicitó ayuda a salvamento marítimo, sí pudo aguantarlo y detener su deriva hacia las rocas, y, por tanto, evitar así que acabara impactando con las mismas. Esta actuación tuvo una duración de algo más de veinte minutos, desde las 17.40 en que dio comienzo, hasta pasadas las 18.00, cuando el **“LADY LAIA”** pudo hacer firme el cabo de remolque.

Visto todo lo anteriormente expuesto, puede llegarse a la conclusión de que las circunstancias de resultado útil y de peligro real, cierto e inminente que han cualificado a la asistencia prestada por la embarcación **“LIFE POSIDONIA OCHO”** al yate **“PIPO 3”**, son de tal naturaleza y entidad que permiten que esta pueda ser incardinada dentro de la figura legal de “salvamento marítimo”, prevista en el referido artículo 358 de la Ley de Navegación Marítima.

2. Una vez analizada y calificada la actuación de la primera embarcación implicada en la asistencia, hemos de abordar la de otra de las partes personadas, la correspondiente a la embarcación de recreo **“LADY LAIA”**. El Llaut **“LADY LAIA”** hizo su aparición en el escenario en el que se desarrollaron los hechos que constituyen la asistencia que ahora nos ocupa, a las 18.00. En el relato de la asistencia que formula su patrón, el Sr. R. G. (folios 16 a 42), se narra que el **“PIPO 3”** se encontraba a la deriva y que el **“LADY LAIA”** lo tomó a remolque, sin que en dicho relato se haga referencia a que, previamente, alguna otra embarcación hubiera intervenido en la asistencia. Por el contrario, en su escrito de alegaciones (folios 274 y 275), admite, sin describirla, que en la asistencia también tomó parte el **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, participación que estima de escasa importancia, pero no de tan poca como para considerar que por la misma debiera corresponderle una remuneración por una cuantía del 10% del valor de lo salvado. Del relato de hechos probados queda acreditado que la intervención del **“LADY LAIA”** comienza poco después de las 18.00, cuando un hijo menor de edad de su patrón y armador, embarca en el **“PIPO 3”** y afianza un cabo de remolque, lo

que posibilita que el **“LADY LAIA”** pueda tirar del mismo. Esta operación se lleva a cabo porque previamente el patrón del **“LADY LAIA”** se había ofrecido a hacerlo al de la **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, Sr. C. B., y este había aceptado el ofrecimiento. En el momento en el que comienza el remolque, el **“PIPO 3”** está siendo aguantado por el **“LIFE POSIDONIA OCHO”** y la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** se dirige hacia el lugar de los hechos, después de haber sido movilizado por el CSS de Palma al que había alertado el Sr. C. B. El **“LADY LAIA”** inicia el remolque y a las 18.15 se presentó una lancha del Club Náutico Arenal y sus tripulantes brindan su ayuda en la operación, pero esta no es considerada necesaria por el patrón del Llaut. A las 18.30 el **“LADY LAIA”** se encuentra con el **“SALVAMAR ACRUX.”** Entonces, los tripulantes de la embarcación de salvamento y el Sr. R. G. entablan una conversación en la que este manifiesta su resistencia a ceder el remolque, pero, tras los razonamientos aducidos por los miembros de Salvamento Marítimo, acaba por entregarlo a las 18.50.

No parece que puedan albergarse dudas sobre la eficacia del remolque llevado a cabo por el **“LADY LAIA”**, pero tampoco lo parece que, cuando este se inicia, la embarcación asistida no atravesaba por una situación de peligro cierto, inminente y grave que hiciera temer su pérdida o grave deterioro, ya que estaba siendo sostenida por el **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, además de que, a los quince minutos, hizo acto de presencia una lancha del Club Náutico Arenal que podía proporcionar ayuda, y, fundamentalmente, que la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”**, movilizada al efecto, se dirigía al lugar de los hechos, donde no tardó en llegar. Inexistente, por tanto, una situación de peligro, la participación del **“LADY LAIA”** en la asistencia prestada, que duró una media hora, puede ser considerada como útil, pero, en absoluto, como constitutiva de un salvamento. Habida cuenta de que el remolque se ejecutó en una situación extraordinaria y que no existió una previa concertación de precio por el mismo, este Tribunal Marítimo estima que el mismo debe ser considerado como un “remolque de fortuna”, de los previstos en el artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima.

Cuarto

Una vez calificada la actuación de los intervinientes en la asistencia marítima prestada al **“PIPO 3”**, la segunda cuestión a dilucidar, es la de fijar la cuantía justa con la que hayan de ser retribuidos los servicios prestados. 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.

1. En lo relativo a la remuneración del salvamento marítimo llevado a cabo por el **“LIFE POSIDONIA OCHO”** se estima oportuno formular las siguientes consideraciones:

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 patrón o del armador del **“PIPO 3”**, que ni siquiera se encontraban a bordo cuando su barco se encontraba a la deriva y en situación de grave riesgo.

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, 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.

Así, debemos comenzar por un criterio fundamental a ponderar: el valor del buque y el de los bienes salvados. En el presente supuesto, 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 el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca (folios 346 y 347) 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 se refleja el desvalor resultante por las daños sufridos por el **“PIPO 3”**. Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **SETENTA MIL euros (70.000,00-€)**.

La embarcación asistida llevaba a bordo cinco motos de agua, cuya valoración debe de ser también tomada en consideración a la hora de evaluar la totalidad de los bienes salvados. Al folio 314 consta factura de las referidas motos, de fecha 13 de junio de 2016, en las que el precio unitario de las mismas asciende a la cantidad de **CINCO MIL SETECIENTOS euros (5.700,00-€)**.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos de combustible y laborales ocasionados al armador por la asistencia prestada, pero, en el supuesto que nos ocupa, esos gastos no han sido aportados.

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 breve duración de la asistencia, las buenas condiciones meteorológicas reinantes, la pericia, el esfuerzo y el mérito del patrón del **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, y del peligro, cierto, grave e inminente corrido por el **“PIPPPO 3”**.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la presente asistencia, por un importe de **CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA euros (4.870,00-€)**.

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 de la retribución corresponda al armador del **“LIFE POSIDONIA OCHO”**, y que los restantes dos tercios lo sean al patrón de aquel, D. C. C. B.

2. Respecto a la remuneración del remolque de fortuna llevado a cabo por el **“LADY LAIA”** se estima oportuno exponer las siguientes observaciones:

Una vez calificada la intervención del **“LADY LAIA”** es necesario determinar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio proporcionado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central. En tal sentido y siendo así que por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima se

establece que el armador de la embarcación que lleva a cabo el remolque de fortuna tendrá derecho a una remuneración adecuada por sus servicios que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado, y que la disposición adicional segunda en relación con el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma, atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, situación de nocturnidad, duración y distancia navegada).

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada. A este respecto, el patrón y armador del **“LADY LAIA”** sostiene en su escrito obrante al folio 141, que tales gastos ascienden a la cantidad de SEIS MIL QUINIENTOS euros (6.500,00-€), correspondientes al *“cabo de remolque, rotura de madera y barnizado del punto donde hicimos fuerte dicho cabo, gasolina, 2 días perdidos de vacaciones de 6 personas y combustible”*.

Pues bien, a la vista de las anteriores consideraciones, este Tribunal Marítimo Central deberá establecer la retribución correspondiente a la referida asistencia marítima. Comenzando por los gastos reclamados por el Sr. R. G., este Tribunal Marítimo estima que los mismos han sido calculados de forma manifiestamente arbitraria y desmesurada, por lo que no se ajustan, en absoluto, a Derecho. Resulta indicativo para percibir lo muy exagerado del importe reclamado en concepto de gastos, que el reclamado por SASEMAR al armador del **“PIPP0 3”** por los servicios prestados por la **“SALVAMAR ACRUX”**, es de 940,00 euros (folio 76), un servicio que se inicia a las 18.05, cuando la embarcación de salvamento sale de su base y que finaliza a las 21.30, hora en que, de vuelta, queda amarrada en la misma. Recordemos que, como se ha declarado probado, el **“LADY LAIA”** toma a remolque al **“PIPP0 3”** poco después de las 18.00 y que entregó el remolque a la **“SALVAMAR ACRUX”** poco antes de las 18.50 y es ese lapso de tiempo, el que debe tomarse en cuenta para hacer el cálculo del consumo de combustible y lubricantes. Que después de la entrega del remolque a la embarcación de salvamento marítimo, el **“LADY LAIA”** haya continuado su periplo con la intención de defender los derechos que supuestamente le asistían a percibir una retribución por su intervención en la asistencia o la pérdida de días de vacaciones empleados en la realización de ignotas gestiones en tal sentido, son cuestiones que carecen de virtualidad jurídica para su toma en consideración.

Visto lo anterior, así como las favorables condiciones meteorológicas que se daban el día de autos, la pericia desplegada durante la asistencia, la duración de la misma y la distancia navegada, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar

un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de MIL euros (1.000,00), en los que se incluyen los gastos ocasionados al armador.

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 semirrígida “**LIFE POSIDONIA OCHO**” a favor del yate “**PIPO 3**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA euros (4.870,00-€)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, al armador del “**LIFE POSIDONIA OCHO**”, a quien corresponderá un tercio de esa cantidad, debiéndose abonar al patrón de dicha embarcación, D. C. C. B., los restantes dos tercios.

Asimismo, debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de recreo “**LADY LAIA**” a favor del yate “**PIPO 3**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL euros (1.000,00-€)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, al armador y patrón del “**LADY LAIA**”, D. J. R. G.

Vuelva este expediente al Sr. Juez Marítimo instructor 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.