

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00010/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Coronel Auditor

D. Jesús Méndez Rodríguez

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 nueve días del mes de mayo del año dos mil diecinueve.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **21/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 22 de abril de 2018 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SAIPH”** y por personal de la entidad empresarial **“BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS, S.L.”** (BACOSUB) a la embarcación de recreo de bandera alemana, **“JULIET”**, de 21 metros de eslora y 5,7 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON M. W.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 27 de agosto de 2018 (folio 32), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 20 de agosto de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial **“BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS, S.L.”** (BACOSUB), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 17 a 20), relativo al servicio prestado el día 22 de abril de 2018 por personal de la referida mercantil a la embarcación de recreo a motor (Modelo Elegance 70, de **“Elegance Yatchs”**)

“**JULIET**”, y en el que instaba su personación en las actuaciones e interesaba que se acordase el embargo del buque asistido hasta la constitución de fianza suficiente para cubrir el premio de salvamento que en dicho escrito solicitaba.

Asimismo, a los folios 40 y 41, consta escrito de personación de la representación letrada de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (“**SASEMAR**”), con el que da traslado al parte de asistencia suscrito por DON J. B., patrón de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SAIPH**” (folios 42 a 45), en el que se da cuenta del servicio prestado el día 22 de abril de 2018 por la referida embarcación al “**JULIET**”. Asimismo, en dicho escrito, se insta la prohibición de salida a la mar del buque asistido.

Al folio 27, consta la prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, acordada por el Sr. Juez Marítimo instructor.

En la versión del relato de la asistencia presentado por BACOSUB, queda reseñado que dicha empresa recibió una llamada telefónica a las 21.00 del día 21 de abril de 2018, efectuada por una tripulante del “**JULIET**”, comunicándoles que estaban embarrancados en la costa de Alcudia Son Serra y que una embarcación de SASEMAR había tratado de sacarles de la varada, sin conseguirlo. Sostiene que, al día siguiente, personal de dicha empresa se personó en el lugar en el que se había producido la varada llevando globos submarinos y cuatro buzos totalmente equipados.

El servicio prestado se califica en dicho parte de asistencia como de “salvamento” y en él se sostiene que tuvo una duración de tres horas.

Por su parte, en la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que la “**SALVAMAR SAIPH**” salió de su base a las 08.40 (el horario que será empleado es el local), tras informar al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, salió de su base para “realizar una visual” al yate “**JULIET**” que se encontraba varado en la costa de Son Serra de Marina. A las 09.00 llegaron a la zona y fondearon, arriando su embarcación neumática y sondando la zona para poder sacar de la varada al “**JULIET**.” Una vez sondada la zona, que era de muy poco fondo, y verificada la situación en la que se encontraba la embarcación asistida, a las 10.00 y con 1,5 metros de agua bajo la quilla, el “**SALVAMAR SAIPH**” empezó a tirar del “**JULIET**”, viéndose obligados a cambiar de ángulo de tiro varias veces, hasta que a las 10.50, consiguió sacar de la varada al “**JULIET**” y llevarlo a mar abierto. A las 11.00 reviraron a la embarcación asistida para afianzar los cabos de remolque por proa. Una vez hecho esto, se procedió a remolcar al “**JULIET**” hasta el puerto deportivo de Alcudiamar, donde a las 12.55 dejaron al yate asistido en el foso, por haber sufrido este una pequeña vía de agua a proa. A las 12.00, el “**SALVAMAR SAIPH**” quedó atracado en su base.

La asistencia no se califica en el parte, en el que se afirma que el servicio tuvo una duración de cuatro horas y veinte minutos y que la distancia navegada fue de diecisiete millas.

Segundo

Al folio 103 consta personación de la representación letrada del armador del “JULIET”, DON M. W.

Tercero

Al folio 161 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes el 22 de abril de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que concreta de la siguiente manera: *“Viento. Entre las 00 y las 11 horas: dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Entre las 11 y las 22 horas : nordeste (030º) con fuerza 2 a 3 (4 a 10 nudos) y rachas de 11 a 16 nudos (...) Oleaje. A principio del día: rizada, con altura significativa de las olas de 0,1 metros. A partir de mediodía: marejadilla, con altura significativa de las olas de 0,3 a 0,4 metros.”*

Cuarto

Consta al folio 162 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 116, de 12 de mayo de 2018.

Quinto

La representación legal de BACOSUB, en su escrito de conclusiones (folios 632 a 648), califica la asistencia prestado como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **CIENTO CINCUENTA MIL euros (150.000 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **VEINTICUATRO MIL SEISCIENTOS euros (24.600 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados, que se especifican en el escrito de alegaciones obrante a los folios 164 a 167.

A su vez, la representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 650 a 658), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo sería de **TREINTA Y OCHO MIL euros (38.000 €)** y que los gastos en los que incurrió como consecuencia de la asistencia, serían de **DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE euros con NOVENTA Y UN céntimos (299,91 €)**

Por su parte, la representación letrada de la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 618 a 630, impugna la calificación efectuada por las partes asistentes, sosteniendo que por parte de BACOSUB no se ha llevado a cabo servicio útil alguno, pero que, por su intervención, se accedería

al pago de una cantidad de **MIL CIENTO CINCUENTA Y UN euros (1.151 €)**, en aplicación de las tarifas fijadas por la propia empresa para ese tipo de servicios (folio 514.) Respecto a SASEMAR, la parte asistida, estima que su intervención no ha sido constitutiva de un salvamento marítimo y que debería valorarse teniendo en cuenta las tarifas previstas en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de octubre, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por SASEMAR.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **DOSCIENTOS CINCUENTA MIL euros (250.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 219.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 27 de marzo de 2018, (folios 295 a 298), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Partes de asistencia, 2º) prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida y prohibición de venta, 3º) personación de las partes asistentes, 4º) personación de la parte asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) informe meteorológico formulado por la AEMET, y, 7º) valoración de la embarcación asistida según la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y, según las partes asistentes.

Octavo

Por providencias del Sr. Juez Marítimo, de 1 de octubre de 2018 (folio 360) y de 19 de noviembre del mismo año (folio 455), se acuerda, respectivamente, la práctica de la prueba testifical propuesta por las partes y la de la prueba documental propuesta por el propio Juez Marítimo.

Noveno

Practicada la referida prueba testifical, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 15 de febrero de 2019 (folio 659) y ya que la parte asistida estimó no ser necesario llevar a cabo la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

HECHOS

Primero

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. A este respecto, el Tribunal Marítimo Central debe poner de manifiesto que las versiones que de los hechos presentan las partes asistentes no se caracterizan por su claridad expositiva y, además, resultan

contradictorias entre sí. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta los relatos que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con el informe elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, y por las declaraciones de los testigos DON J. B., DOÑA U. S. C., DON M. W., DON F. B., así como la declaración formulada por DON A. T. S., autor del informe pericial obrante a los folios 254 a 267, que también se toma en consideración para la resolución del presente expediente. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 18.21 del día 21 de abril de 2018, el CSS de Palma de Mallorca recibió una llamada telefónica del Servicio de Emergencias de las Islas Baleares (112), informando que un yate, el **“JULIET”**, había varado cerca de la playa de Son Serra de Marina. Por tal motivo, fue alertada la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SAIPH”**, que a las 18.42 salió de su base para auxiliar a la embarcación varada. A las 19.00 llegó a la posición en la que el **“JULIET”** se encontraba y afianzó un cabo de remolque para poder sacarlo de la varada. A las 19.10 comenzó a tirar por proa, pero sin resultado. A las 19.35 faltó el cabo de remolque. El poco fondo de la zona, un metro y medio, aproximadamente, y el viento imperante, que dificultaba la maniobra, hizo que el patrón de la **“SALVAMAR SAIPH”**, tras varios intentos fallidos, decidiera no tirar más y, que, después de ayudar a la tripulación del **“JULIET”** a echar el ancla y de recibir a bordo a la patrón de la embarcación de recreo, DOÑA U. S., a las 20.50 salieran para su base, en la que quedaron atracados a las 21.15. Desde la **“SALVAMAR SAIPH”** se facilitaron varios contactos de empresas especializadas en trabajos submarinos y, utilizando dicha información, la Sra. S., contactó telefónicamente con BACOSUB a las 19.49, y un trabajador de dicha empresa, DON I. O., también por teléfono, sobre las 21.45, comunicó a la Sra. S., que a la mañana siguiente, personal de BACOSUB iría al punto de la varada para poder evaluar la situación.

Al día siguiente, 22 de abril, la **“SALVAMAR SAIPH”** salió de su base a las 08.40 para reanudar el auxilio al **“JULIET.”** A las 09.00, la embarcación de SASEMAR se encontraba en la zona en la que tuvo lugar la varada. Era una zona con fondos de arena y rocas, con una profundidad de aproximadamente un metro y medio, en la que resultaba difícil maniobrar. Allí fondeó, y arrió su embarcación neumática para, desde la misma, proceder a sondar la zona y obtener la información necesaria para hacer salir de la varada a la embarcación asistida, para lo que se valió de un mástil y de una cámara subacuática. Por otra parte, personal de la tripulación de la embarcación de salvamento embarcó en el **“JULIET”** y comprobaron que este había sufrido una pequeña vía de agua a proa, pero que las propias bombas del yate podían achicar el agua que había entrado en camarote de proa. Hecho esto, a las 10.00, comenzaron a tirar del **“JULIET”**, que estaba posado en una laja plana, por proa, y con la hélice de estribor enganchada en una roca. Para tirar correctamente de la embarcación asistida debieron cambiar de ángulo de tiro varias veces, hasta que a las 10.50, tirando de popa, consiguieron sacarlo a mar abierto. A las

11.00 reviraron a la embarcación asistida para afianzar los cabos de remolque por proa. Una vez hecho esto, remolcaron al “**JULIET**” hasta el puerto deportivo de Alcudiamar, donde a las 12.55 dejaron al yate asistido en el foso, por haber sufrido este una pequeña vía de agua a proa. A las 12.00, el “**SALVAMAR SAIPH**” quedó atracado en su base.

En la mañana del día 22, sobre las 09.30, una furgoneta de BACOSUB se personó en Son Serra de Marina y, en un momento de la asistencia antes descrita, que no puede precisarse con exactitud, dos buceadores de dicha empresa se metieron en el agua, permaneciendo otros dos en tierra, junto con DON I. O., trabajador de dicha empresa. Los buceadores que estaban en el agua, indicaron al patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**” por donde tenía que tirar para sacar al “**JULIET**”, pero, el patrón de aquella, DON J. B., sostiene que dicha información le resultó superflua, afirmando que ya sabía por donde debía hacerlo, *“ya que habíamos visto claro con la cámara submarina donde estaba el problema y como teníamos que sacarlo de la situación de varada.”* Sobre las 10.30, cuando la “**SALVAMAR SAIPH**” estaba tirando del “**JULIET**”, uno de los buzos de BACOSUB subió a bordo de de este, y, aunque varios de sus tripulantes le indicaron que su presencia no era necesaria, este continuó a bordo hasta que la embarcación asistida llegó a Alcudiamar.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue la que se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución, en el que se reseña el informe emitido por la AEMET.

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 conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, las partes asistentes la conceptúan como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero remolque sometido a las tarifas oficiales, respecto a SASEMAR y, a un servicio abonable según sus propias tarifas, respecto a BACOSUB.

Tercero

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las dos partes asistentes formulan, es necesario determinar si en la misma 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 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 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.

Habida cuenta de que se han personado dos entidades como partes asistentes, es necesario analizar separadamente sus intervenciones en la asistencia.

1.- En tal sentido, y a tenor de lo actuado, en primer lugar, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, por no acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, ya que, durante toda la intervención de la **“SALVAMAR SAIPH”**, no se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara encallada.

Tan es así, que la **“SALVAMAR SAIPH”**, el día 21 de abril de 2018, tras intentar, infructuosamente, sacar de la varada al **“JULIET”**, embarcó a DOÑA U. S., patrón de la embarcación asistida, y regresó a su base, mientras que, en el **“JULIET”** quedaron sus otros dos tripulantes, DON M. W. y DON F. D., para pasar la noche a bordo. No parece que el peligro que debía afrontar el

“**JULIET**” fuera de especial entidad, porque la embarcación de salvamento abandonó la zona, donde la embarcación asistida quedó varada hasta el día siguiente, porque la “**SALVAMAR SAIPH**” no consideró necesario permanecer junto al “**JULIET**”, ni instar a que se activara una operación de auxilio de mayor entidad. Y, obviamente, esto fue así, porque no se apreció la existencia de un peligro cierto, grave e inminente de que el yate asistido se perdiera o sufriera graves daños, como tampoco se consideró que existiera peligro para los dos tripulantes que quedaron a bordo del mismo, que pudiendo ser evacuados, no se consideró necesario hacerlo.

Si bien es cierto que la actuación llevada a cabo por la “**SALVAMAR SAIPH**” durante el día 21 de abril, no es objeto de este expediente, (ni siquiera se hace referencia a los hechos acaecidos ese día en el parte asistencia rendido por dicha embarcación de salvamento), ya que el servicio prestado ese día por SASEMAR a la embarcación asistida fue facturado conforme a las tarifas oficiales, también lo es que las condiciones en las que tuvo lugar la asistencia al día siguiente, el 22 de abril, no experimentaron variación alguna, siguieron siendo las mismas, y, por tanto, el peligro que se cernía sobre el “**JULIET**” y su tripulación, tampoco había aumentado y continuaba siendo escaso y, desde luego, no inminente.

2.- Resulta necesario poner de manifiesto que la argumentación esgrimida en el punto anterior relativa a la inexistencia de una situación de peligro durante la actuación de la “**SALVAMAR SAIPH**”, puede trasladarse, igualmente, a la de los dos buceadores de la empresa BACOSUB.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos, tanto de la “**SALVAMAR SAIPH**”, como de los buzos de BACOSUB, no pueden calificarse como como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar las mismas en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente.

Pues bien, a este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima 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 cualifica al salvamento marítimo como tal. Seguidamente, analizaremos las intervenciones de las dos partes asistentes, para dilucidar si estas pueden ser, o no, constitutivas de esta modalidad de asistencia marítima.

1.- En el presente supuesto, la actuación de la **“SALVAMAR SAIPH”**, descartada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en él una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten situarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“JULIET”**, se encontraba encallada en un fondo, fundamentalmente, rocoso, y que sus tripulantes, por sí mismos, nada pudieron hacer para liberarla de la varada. Varada, que, además, provocó una pequeña vía de agua, que, aunque pudo ser controlada por las propias bombas de achique del yate, no podía prolongarse indefinidamente sin ser reparada. La asistencia revistió una especial complejidad, habida cuenta el poco fondo en el que se produjo la varada y la naturaleza rocosa del mismo, circunstancias que limitaban los movimientos de la **“SALVAMAR SAIPH”**, y dificultaban su actuación. Por tal motivo, se hizo necesario utilizar lancha neumática, para, desde ella, proceder a sondear la zona y a examinar con una cámara el emplazamiento en que se había producido el encallamiento y, con los datos obtenidos, tirar del **“JULIET”** desde el ángulo adecuado para sacarlo de la varada y, hecho esto, remolcarlo a puerto.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central, entiende que la asistencia llevada a cabo por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SAIPH”**, ha de considerarse como un remolque de fortuna.

2.- Llegados a este punto, debemos abordar la actuación de los buceadores de la empresa BACOSUB, por si esta fuera constitutiva de un remolque de fortuna. Pues bien, resulta acreditado que, el día 21 de abril, una vez resultaron fallidos los intentos realizados por la **“SALVAMAR SAIPH”** para sacar de la varada al **“JULIET”**, BACOSUB fue requerida para prestar sus servicios a la embarcación encallada. Aunque el patrón de la **“SALVAMAR SAIPH”** afirma

en sus declaraciones no haber sido él quien proporcionó a la tripulación del “**JULIET**” información para contactar con BACOSUB (folios 481 y 483), resulta evidente que alguien de la tripulación de la embarcación de salvamento sí lo hizo, como queda acreditado en el escrito de alegaciones de SASEMAR (folio 330) “...tras varios intentos fallidos de remolque procurando no dañar el casco, se estima que lo más prudente sería contactar con alguna empresa especializada, facilitando al patrón del yate varios contactos de empresas especializadas”. A través del teléfono facilitado, la patrón del “**JULIET**” se puso en contacto con BACOSUB, y después de varias conversaciones telefónicas que se reseñan en las alegaciones de la embarcación asistida (folios 169 a 171), ambos interlocutores acordaron que personal de BACOSUB se presentara, en la mañana del 22 de abril, en el lugar en el que se había producido la varada. Hasta aquí, no cabe duda de que BACOSUB se personó el 22 de abril de 2018 en Son Serra de Marina a requerimiento de la parte asistida. Pero, por el contrario, resulta menos claro cual fue la concreta actuación que en la asistencia prestó su personal. El parte de asistencia de BACOSUB (folio 20) resulta, más que escueto, insuficiente, limitándose a decir que su intervención en la asistencia se llevó a cabo por cuatro buzos y que se disponía de globos submarinos para realizarla. En su escrito de alegaciones, se afirma que fueron dos equipos de cuatro buzos los que intervinieron, intervención que abarca también al día 21 de abril, algo desmentido por absolutamente todos los testimonios obrantes en el expediente, que mantienen que, en el transcurso de la asistencia, solo estuvieron en el agua dos buceadores. En su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folio 349) se concreta mucho más su actuación, al manifestar que “*Los técnicos de BACOSUB se encargaron de retirar y romper manualmente las rocas que se encontraban alrededor de la embarcación e impedían su movimiento, así como de guiar la operación de liberación de la varada, indicando a la embarcación SALVAMAR SAIPH los ángulos de tiro y potencia necesaria para evitar los escollos del fondo y liberar la embarcación con los menores daños posibles y de supervisar y controlar el estado de la vía de agua durante el trayecto a puerto...*”, señalando que fue el patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**” “*el que dio las instrucciones precisas para que se quedara a bordo en la navegación a puerto para controlar los cabos de remolque, vigilar la vía de agua y bloquear los timones durante el remolque.*” (folio 350.)

Descartando cualquier actividad de los buceadores de BACOSUB durante el día 21 de abril, fecha en la que se produjo la varada de la embarcación asistida, y circunscribiendo su intervención al siguiente día 22, debe desecharse que estos retiraran y rompieran manualmente las rocas en las que el “**JULIET**” había encallado, pues no presenta esa parte ninguna prueba que de fe a su aseveración y, en cambio, lo niegan rotundamente en sus declaraciones testificales el patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**”, DON J. B. (folios 485 y 486), y los tripulantes del “**JULIET**”, DOÑA U. S. (folio 542), DON M. W. (folio 545) y DON F. D. (folio 549).

Tampoco ha quedado probado que el buceador de BACOSUB que subió a bordo del “**JULIET**” cuando este comenzó a ser remolcado, lo hiciera a instancia del Sr. B., ya que este lo niega rotundamente (folio 487.) A este respecto, los Srs. W. (folios 545 y 548) y D. (folio 548), sostienen que el buzo que subió a bordo no hacía ninguna falta y que le pidieron, en varias ocasiones, que se fuera.

Queda por determinar en que consistió la actividad de los dos buzos que estuvieron en el agua durante la asistencia. Ya hemos visto que BACOSUB sostiene que la información que estos proporcionaron resultó decisiva para poder sacar de la varada al “**JULIET**.” Por su parte, el patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**” declara que *“Los buzos de BACOSUB llegaron dos horas de tener todo evaluado por la tripulación de la Salvamar SAIPH; se pusieron los trajes corriendo y se tiraron en 1,5 mtrs. de agua y me dijeron por donde tenía que tirar. No les hice mucho caso porque llevaba 2 horas viendo imágenes in situ del estado del Juliet. Tenemos imágenes que lo corroboran.”* Y, *“Los buzos me dijeron como tenía que tirar pero yo ya sabía por donde tenía que tirar porque llevaba dos horas viendo las imágenes del fondo.”* En esta misma línea, los tres tripulantes de la embarcación asistida, en sus tan citadas declaraciones, sostienen que los buzos no llegaron a trabajar, que estos no hicieron nada. El patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**” mantiene en su declaración testifical que dispone de las imágenes que se realizaron con la cámara subacuática, y que estas corroboran su versión de los hechos (folio 485), pero, lo cierto es, que dichas grabaciones no han sido aportadas al expediente.

Si bien la versión de los hechos dada por el patrón de la embarcación asistente y por los tripulantes de la embarcación asistida resulta contundente, no puede por menos que presentar varios puntos poco claros que debilitan su tesis y que debemos analizar.

En primer lugar, sorprende a este Tribunal Marítimo Central que las operaciones de sondeo e inspección subacuática llevadas a cabo por la “**SALVAMAR SAIPH**” el día 22 de abril, no las realizaran el día 21, fecha en la que se produjo la varada y en la que dicha embarcación de salvamento se presentó en el lugar en el que aquella se había producido. La asistencia se interrumpió, después de tirar en varias ocasiones del “**JULIET**”, sin éxito, alegando el patrón de la embarcación de salvamento que el viento que soplaba del Este dificultaba la asistencia. No parece que las circunstancias meteorológicas impidieran realizar el día 21 las labores previas al remolque que se efectuaron el día 22. Cuando el día 22 la “**SALVAMAR SAIPH**” regresa al punto de la varada, lo hace a las 09.00, y empieza a sondear las inmediaciones del “**JULIET**”, hasta que a las 10.00 comienza a tirar de él. Los primeros intentos son fallidos, hasta que, a las 10.50 consigue desencallar a la embarcación asistida, después de cambiar de ángulo de tiro varias veces. A esa hora, uno de los buzos de ya había subido al “**JULIET**”, pues lo hizo a las

10.30, y en ese momento, ya habían proporcionado información sobre las condiciones de la varada al **“SALVAMAR SAIPH”**, como su propio patrón reconoce, aunque sostenga que no les hizo mucho caso y que esa información ya la sabía. Por el contrario, sí parece que tal información tuvo una considerable importancia en el resultado de la asistencia, aunque solo fuera, y ya sería bastante, para complementar la obtenida con la pértiga y la cámara de la embarcación de salvamento. Todo indica que se hacía necesaria la presencia de alguien en el agua que pudiera dar exacta información de donde y como se había producido la varada, para indicar cual debiera ser el ángulo de tiro. En este punto, no debemos olvidar que la intervención de BACOSUB tiene su origen en lo manifestado por la propia SASEMAR *“se estima que lo más prudente será contactar con una empresa especializada”* (folio 330).

En segundo lugar, también resulta conveniente, en este punto, poner de manifiesto lo que se reseña en el informe general de la asistencia elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, pues supone el reconocimiento de que BACOSUB ha intervenido en la asistencia : *“22/04/2018 8:25 (UTC, no hora local) CCS Palma descripción: E/S SALVAMAR SAIPH se dispone a dar un tirón al yate después de que BACOSUB ha supervisado el estado del casco y el punto de varada”*.

De todo lo expuesto, hemos de concluir que BACOSUB tomó parte en la presente asistencia, integrándose la actividad desplegada en el remolque de fortuna que nos ocupa, puesto que su intervención fue solicitada por la parte asistida y, por tal motivo, el día 22 de abril una furgoneta y al menos cinco trabajadores de dicha empresa, se encontraban en Son Serra de Marina para participar en las operaciones de asistencia al **“JULIET”**, y que dos buceadores de dicha empresa estuvieron en el agua, mientras otros dos permanecían a la espera en tierra, proporcionando información a la **“SALVAMAR SAIPH”** sobre la varada y sobre el estado en el que se encontraba el casco del yate asistido.

Quinto

Una vez calificada la asistencia marítima como un “remolque de fortuna”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio prestado, 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 del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados 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 para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, situación de nocturnidad, duración de la asistencia y distancia navegada, complejidad de las operaciones desplegadas.) En el presente supuesto, las remuneraciones correspondientes a los asistentes quedan determinadas como seguidamente se indica:

1.- En lo referente a la “**SALVAMAR SAIPH**”, este Tribunal Marítimo también somete a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo, habida cuenta que la embarcación “**SALVAMAR SAIPH**” pertenece a dicha entidad empresarial pública.

Por otra parte, y respecto a dicha embarcación de salvamento, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos que este 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.

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 TRES MIL SETECIENTOS NOVENTA euros (3.790 €), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE euros con NOVENTA Y UN céntimos, (299,91 €).

2.- Respecto a BACOSUB, para fijar una adecuada remuneración a sus servicios en la asistencia, el Tribunal Marítimo Central, valorando todas las circunstancias que han caracterizado a su actividad y a los medios humanos y materiales empleados, es de criterio que el precio justo ha de concretarse en la cantidad de MIL NOVECIENTOS CINCUENTA euros (1.950 €).

BACOSUB pretende, en su escrito de alegaciones (folio 165), haber incurrido en unos gastos, cuyo cálculo ha sido realizado, a juicio de este Tribunal Marítimo, con un criterio equívoco y cuyo resultado no puede ser calificado mas que como exorbitante. Considerándose que resulta adecuado fijar dichos gasto en la cantidad de CIEN euros (100€).

Sexto

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.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR SAIPH**” a favor de la embarcación de recreo “**JULIET**”, remolque de fortuna en el que también ha intervenido la empresa “BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS, S.L.” (BACOSUB), y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CUATRO MIL OCHENTA Y NUEVE euros con NOVENTA Y UN céntimos (4.089,91 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR SAIPH**”.

Asimismo, fija como retribución total por los conceptos expuestos con anterioridad, la cantidad de **DOS MIL CINCUENTA euros (2.050 €)**, que deberá ser abonada por el armador de la embarcación asistida a la empresa “BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS, S.L.” (BACOSUB).

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.