

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00014/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

**Don José Antonio Ruesta
Botella**

En Madrid a los veintiséis días del mes de junio del año dos mil diecinueve.

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don Salvador Música Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **09/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 27 de abril de 2018 por una embarcación de la empresa “BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS S.L.” (BACOSUB) a la embarcación de recreo de bandera alemana, “**INARA PHILINE**”, con matrícula de 67.139 M de 17,07 metros de eslora y 4,75 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON W. B.

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Jesús Méndez Rodríguez

**Representante de la Marina
Mercante**

**Don Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Joaquín Ruiz Díez del
Corral**

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 9 de mayo de 2018 (folio 108), 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 3 de mayo de 2018 por la representación legal de la entidad empresarial “BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS” (BACOSUB), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 18 a 21), relativo al servicio prestado el día 27 de

abril de 2018 por una embarcación de dicha empresa a la embarcación de recreo a motor (marca "Mochi Craft", modelo "56 flybridge"), **"INARA PHILINE."**

En la versión dada en el parte de asistencia por BACOSUB, se pone de manifiesto que el 27 de abril de 2018 (en el parte no se reseña horario alguno relativo a la asistencia), el **"INARA PHILINE"** se encontraba encallado en roca, por lo que un buzo de BACOSUB se sumergió para analizar en que situación estaba la varada y para sacar del fondo unas piedras que impedían el movimiento de la embarcación asistida. Una vez hecho esto, el buzo se ofreció al armador de la misma para sacar a su barco de la varada, aceptando este tal ofrecimiento. Seguidamente se llevó a cabo el remolque de la **"INARA PHILINE"** hasta Puerto Portals, por dos embarcaciones de BACOSUB, la **"AQUARUPA"** y la **"BACOSUB 1."** Llegados a Puerto Portals se llevó a la embarcación asistida hasta el *travelift* para sacarla del agua, pero cuando la embarcación estaba a punto de ser izada, su armador se negó a hacerlo y se hizo a la mar por sus propios medios, pese a los consejos en contrario dados por personal de BACOSUB y del varadero, por la posibilidad de que entrase agua por la bocina, con el peligro de hundimiento que conllevaba tal circunstancia.

La asistencia se califica en el parte como "salvamento", y tuvo, según este, una duración de tres horas, sin que se haga referencia a la distancia navegada.

Segundo

Por escrito de 27 de agosto de 2018 (folio 158), se persona en el expediente la representación letrada de DON W. B., armador de la embarcación de recreo **"INARA PHILINE"**.

Tercero

Al folio 121 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 27 de abril de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, fueron las siguientes: *"Viento: Entre las 00 y las 10 horas: dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Entre las 10 y las 22 horas: sur y suroeste (180° a 230°) con fuerza 3 a 3 (7 a 16 nudos.) Entre las 22 y las 24 horas: dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Oleaje: Rizada, con altura significativa de las olas de 0,1 metros, que aumentó, a partir de mediodía, a marejadilla, con altura significativa de las olas de 0,3 a 0,4 metros"*.

Cuarto

Consta al folio 53 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 122, de 19 de mayo de 2018.

Quinto

La representación letrada de BACOSUB, considera, en su escrito de conclusiones (folios 421 a 435), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**, cifra a la que debe añadirse la de los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían de **CUATRO MIL SEISCIENTOS euros (4.600 €)**.

Por otro lado, la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 437 a 444, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, que, entiende, debe de ser retribuido con una cantidad de **TRESCIENTOS CINCUENTA euros (350 €)**.

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 **NOVENTA Y CINCO MIL euros (95.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 223).

Por su parte, el armador de la embarcación asistida valora la misma en **CIENTO SIETE MIL euros (107.000 €)**, valoración efectuada por la entidad aseguradora de la misma, tal y como se pone de manifiesto al folio 103. Y, por último, la representación legal de la parte asistente, considera que la valoración que debe darse al “**INARA PHILINE**” se concreta en **CIENTO CINCUENTA MIL euros (150.000 €)**, al entender que ese es el precio medio de las embarcaciones de ese tipo (folio 432).

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 14 de noviembre de 2018, (folios 228 a 231), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) retención y prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E 4º) personación la representación legal de la parte asistente, 5º) personación de la representación legal del armador de la embarcación asistida,

6º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 7º) Informe del CSS de Palma de Mallorca, y 8º) valoración de la embarcación asistida según la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y, según las partes personadas.

Octavo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 19 de diciembre de 2018 (folios 273 y 274), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por SASEMAR y la representación legal de DON W. B.

Noveno

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 29 de abril de 2019 (folio 447) y ya que la partes personadas no han manifestado interés en la celebración de la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

HECHOS

Primero

Siendo absolutamente divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de ponderarse debidamente y complementarse con las declaraciones testificales de DON S. Q. C., gerente de la empresa “M. P., S.A.” de Puerto Portals, hasta cuyo varadero fue remolcada la embarcación asistida (folios 389 a 391), de DON W. B., armador y patrón del “**INARA PHILINE**” (folios 393 a 396) y del tripulante de la referida embarcación, DON M. S. (folios 404 a 412.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

El 27 de abril de 2018, la embarcación de recreo “**INARA PHILINE**” varó de proa en un banco de arena situado en las proximidades de la playa de Portals Nous. Por tal motivo, uno de los tripulantes, DON M. S., se lanzó al agua con la intención de verificar la situación en la que se encontraba dicha embarcación. Pocos minutos después, se acercó al yate varado una embarcación con motor fueraborda, propiedad de la entidad mercantil BACOSUB, que se encontraba trabajando en las proximidades y que ofreció sus servicios para sacarlo de la varada. Aceptados estos, los operarios de BACOSUB hicieron firme un cabo de remolque a popa de la embarcación asistida, tiraron de la misma y, en pocos minutos, lograron liberarla. Hecho esto, un operario de BACOSUB subió al “**INARA PHILINE**” e hizo firme un cabo de remolque, ahora a proa, y procedieron a remolcarlo hasta el muy próximo Puerto Portals, alegando que era necesario hacerlo, pues, a su criterio, la embarcación asistida había sufrido daños de tal consideración que se encontraba en peligro de hundimiento,

criterio este no compartido por el armador y patrón del yate, Sr. B. quien sostenía que su barco se encontraba en perfectas condiciones y que no necesitaba ser remolcado. Una vez en el varadero “MUNDIMAR PORTALS, S.A.”, en Puerto Portals, a instancia de BACOSUB cuyos operarios afirmaban que la embarcación asistida sufría graves daños, por lo que corría riesgo de hundimiento, se llevó a esta hasta el *travelift* para sacarla del agua, pero su armador se negó a hacerlo y se puso en contacto telefónico con su abogado, quien instó firmemente a los operarios de BACOSUB a que dejaran marchar a su cliente, cesando estos en su empeño. En ese momento, el “**INARA PHILINE**” se hizo a la mar por sus propios medios, sin que se produjera incidencia o contratiempo alguno.

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, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero remolque.

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.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa BACOSUB, por no acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, ya que, durante toda la intervención de la embarcación de su propiedad, no se dio, ni remotamente, una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, ni de que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la misma, por más que esta estuviera varada en un banco de arena. La embarcación asistida se encontraba próxima a la playa y la varada no le había ocasionado daños que hicieran temer por su pérdida. Tan es así, que tras oponerse el armador del **“INARA PHILINE”** a que su barco fuera sacado del agua en el varadero, reemprendió la navegación sin por ello sufrir el menor percance, avería o vía de agua y que continuó navegando hasta que, cinco días después, el 3 de mayo, el **“INARA PHILINE”** fue precintado por la Guardia Civil (folio 48) en cumplimiento de la orden de retención dictada por el Sr. Juez Marítimo Permanente (folio 36.) Resulta significativo, al abordar esta cuestión, el testimonio de Sr. G. Q. C., gerente del varadero al que BACOSUB remolcó al **“INARA PHILINE”** (folios 389 a 391), quien sostiene que fueron los buzos de BACOSUB quienes requirieron los servicios del varadero, y que fueron estos quienes dijeron haber visto daños en las hélices y eje de la embarcación asistida, pero que él no había observado nada que aconsejara el izado de la embarcación. Asimismo, ha de resaltarse que en el informe de valoración del **“INARA PHILINE”** (folio 223) queda constancia de que este no presentaba daños de consideración, y, que, en cualquier caso, estos nada tenían que ver con la varada y que, en absoluto ponían en peligro a aquel. Así,

en dicho informe se pone de manifiesto que *“tanto el casco, como los motores y demás partes presentaban un aparente buen estado. Presentaban pequeños daños por la parte de popa de la obra viva en la aleta de babor (si la varada hubiera ocasionado daños, lo hubiera sido en obra viva de proa), y en la madera que cubre la cubierta principal en popa, así como en la pasarela de embarque. En el interior de la sala de máquinas no se apreció que se hubiese producido entrada de agua...”*

Por su parte, el Sr. B., patrón del **“INARA PHILINE”** y el tripulante Sr. S., en sus declaraciones obrantes a los folios 393 a 396 y 404 a 412, respectivamente, descartan por completo que atravesaran una situación de peligro y destacan que, en ningún momento solicitaron que se les prestara ayuda, que aceptaron la les ofrecieron que los operarios de BACOSUB, que en las proximidades del punto en que se produjo la varada se encontraban trabajando, y que pensaron que esa ayuda iba a ser desinteresada.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central descarta la existencia de una situación de peligro, circunstancia esta que BACOSUB sostiene que se da en los hechos y que, en absoluto prueba, ni en el parte de asistencia (folios 18 a 21), parte que no podemos más que calificar, benévolamente, como incompleto, impreciso, insuficiente y confuso, ni en sus posteriores escritos de alegaciones (folios 255 a 262) y de conclusiones (folios 421 a 435).

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la innominada embarcación de BACOSUB y de sus operarios, no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar la misma 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.

En el presente supuesto, la actuación de la embarcación fueraborda de BACOSUB, descartada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que, aunque se asemeja grandemente a un supuesto de remolque ordinario, tampoco puede considerarse estrictamente como tal, toda vez que se da en él una circunstancia de carácter extraordinario, el hecho de que el **“INARA PHILINE”** se encontrara varado, extremo este que permite situar la asistencia dentro del concepto de remolque de fortuna.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central, entiende que la asistencia que nos ocupa, ha de considerarse como un remolque de fortuna.

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, duración de la asistencia y distancia navegada, complejidad de las operaciones desplegadas.) Analizando las condiciones en las que se llevó a

efecto el remolque, este Tribunal Marítimo quiere formular las siguientes consideraciones:

1.- Las condiciones meteorológicas reinantes durante la asistencia, tal y como atestigua el citado informe de la AEMET, fueron buenas y el servicio se produjo durante el día. La distancia navegada no puede precisarse con exactitud, como tampoco la duración de la asistencia, toda vez que tales extremos no aparecen reflejados en la documentación obrante al expediente. Lo que sí puede afirmarse es que la distancia navegada fue muy pequeña y que la duración de la asistencia tuvo que ser corta, ya que la varada se produjo en las inmediaciones de la playa de Portal Nous y la embarcación asistida fue remolcada hasta el casi contiguo Puerto Portals.

2.- Respecto a la complejidad de las operaciones desplegadas en la asistencia, deben destacarse los siguientes extremos:

2.1. BACOSUB sostiene que en las operaciones llevadas a cabo en la asistencia intervinieron dos embarcaciones de su propiedad. En el escrito de conclusiones suscrito por su representación letrada (folio 256) se dice que intervinieron dos embarcaciones, sin que se citen sus nombres; en el parte de asistencia (folio 21) se hace referencia a las **“AQUARUPA”** y **“BACOSUB 1”** y en el informe elaborado por dicha entidad mercantil, en el folio 111, se menciona a las **“AQUARUPA”** y **“APEX.”** Lo cierto es, independientemente de la contradicción en los nombres de las embarcaciones, que BACOSUB no acredita en modo alguno la intervención de dos embarcaciones, sino solo de una (extremo este admitido pacíficamente por la contraparte.) Es más, en las fotografías aportadas por la parte asistente (folios 95 y 96) para ilustrar la asistencia, puede verse, solamente, a una única embarcación.

2.2. En el parte de asistencia (folio 21) se indica que un buzo de BACOSUB se sumergió para determinar los daños producidos por la varada y para sacar las piedras que impedían el movimiento del **“INARA PHILINE.”** En el citado informe (folio 111), la representación letrada de BACOSUB se refiere a la participación de dos equipos de buzos compuestos por cuatro buzos cada uno. La representación letrada de la parte asistida niega que durante el transcurso de la asistencia haya intervenido buceador alguno de BACOSUB, afirmando que quien se sumergió para poder determinar las condiciones de la varada fue un tripulante del yate asistido, (folio 182), tripulante que el armador Sr. B. concreta en el Sr. S. (folio 393) y que este mismo señor confirma en sus declaraciones obrantes a los folios 404 y 410. Pues bien, de las actuaciones no se desprende que algún buceador de BACOSUB se hubiera sumergido para verificar las condiciones en las que se había producido la varada, ni que este hubiera retirado roca alguna que aprisionara a la embarcación asistida. BACOSUB mantiene que tal intervención tuvo lugar, pero, correspondiéndole hacerlo, no aporta acervo probatorio alguno en ese sentido.

2.3. A la vista de todo lo anteriormente expuesto, puede inferirse que la intervención de la embarcación fueraborda de BACOSUB se limitó a afianzar un cabo de remolque al “**INARA PHILINE**” y tirar de él hasta lograr que saliera de la varada en la que se encontraba.

2.4. Difieren, por completo, las versiones que las partes proporcionan del remolque que dio la embarcación de BACOSUB al “**INARA PHILINE**” para trasladarlo al varadero de Puerto Portals, una vez que este fue sacado de la varada. La parte asistente afirma que el remolque fue necesario por los posibles daños que hubiera podido sufrir la embarcación asistida, daños que la pondrían en peligro. Contrariamente a lo anterior, la parte asistida sostiene que el remolque, prácticamente les fue impuesto por los operarios de BACOSUB, convirtiéndose en un hecho consumado. La representación letrada de la parte asistida así lo expresa en todas sus intervenciones, ya ampliamente citadas, y de manera contundente lo hace el Sr. B. en su declaración escrita obrante a los folios 393 a 396. Si bien no puede determinarse con total firmeza si el remolque fue llevado a cabo con la plena aquiescencia de la parte asistida, o, por el contrario, esta mostró su rechazo al mismo, resulta significativo que, como ya ha quedado expuesto, una vez que se iba a proceder al izado del “**INARA PHILINE**” en el varadero de “MUNDIMAR PORTALS, S.A.”, el armador y patrón del mismo, después de contactar telefónicamente con su abogado y de que este hablara por el mismo medio con un operario de BACOSUB, suspendió la extracción del agua de su barco y se hizo a la mar sin experimentar incidente o problema alguno.

A la vista de las consideraciones expuestas, que acreditan que solo ha intervenido una embarcación como asistente, que la parte asistente no ha empleado buzos, que la distancia recorrida ha sido exigua y a la simplicidad técnica de la asistencia, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **TRESCIENTOS CINCUENTA euros (350 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que la parte asistida impugna. Por las razones expuestas, este Tribunal Marítimo, no los considera como ajustados a Derecho.

BACOSUB afirma que los gastos en los que ha incurrido ascienden a la cantidad de CUATRO MIL SEISCIENTOS euros (4.600 €), tal y como consta en los folios 110 y 433, gastos que desglosa de la siguiente forma: 1º) gastos de personal de 3.000 euros correspondientes al trabajo desempeñado por dos equipos de buceadores, el primero compuesto por cuatro buceadores, durante tres horas continuadas, a razón de 150 euros por hora, y el segundo, compuesto por cuatro buceadores, durante dos horas continuadas, a razón de

150 euros por hora. 2º) gastos de desplazamiento por un importe de 800 euros, correspondientes 450 euros a la embarcación “**AQUARUPA**” y 350 euros a la embarcación “**APEX.**” Conviene señalar, en este punto, que la suma de los gastos de personal y de desplazamiento en los que BACOSUB sostiene haber incurrido, ascenderían a la cantidad de 3.800 euros, no en la de 4.600 que fija como importe total en sus referidos informe y escrito de conclusiones.

No se pone en duda que la prestación de la asistencia ha podido generar algún gasto a BACOSUB (combustible, lubricantes, personal, etc.), pero, a la vista de todo lo anteriormente expuesto, y teniendo en consideración la duración de la asistencia y la actividad desplegada en la misma por la embarcación de BACOSUB, este Tribunal Marítimo estima que tales gastos han sido calculados de forma tan arbitraria como manifiestamente exorbitante, por lo que no se ajustan a Derecho, debiendo ser este mismo Tribunal quien proceda a su fijación, considerando que, en ningún caso podrían superar los **DOSCIENTOS euros (200 €)**.

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 fueraborda perteneciente a la entidad mercantil “BALIZAMIENTOS COSTEROS Y TRABAJOS SUBMARINOS S.L.” (BACOSUB) a la embarcación de recreo a motor de bandera alemana, “**INARA PHILINE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **QUINIENTOS CINCUENTA euros (550 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad mercantil “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.