

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00017/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los dieciséis días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín Dapena

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **20/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 18 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** a la embarcación de recreo de bandera española, **“SEA WIDE”**, con matrícula de 6ª AL-2-7-14, de 23,7 metros de eslora, 6,10 metros de manga y 98,15 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por la entidad mercantil “M. M., S.A.”

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 27 de agosto de 2018 (folios 8 y 9), 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 22 de agosto de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 2 a 6), relativo al servicio prestado el día

15 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** a la embarcación de recreo (marca “PRV”, modelo “78”), **“SEA WIDE”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 17.35 (todos los datos horarios están expresados en hora local), la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca, indicándosele que la embarcación **“SEA WIDE”**, tenía fuego a bordo, en situación 1.38°, 47,9 N y 001° 21,1 E. A las 17.55, la embarcación de salvamento se hace a la mar y el CCS le informa que la tripulación del **“SEA WIDE”** había sido evacuada y que en la zona se encontraba, a la espera, la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RÍO MIÑO.”** A las 18.20 la **“SALVAMAR MARKAB”** llega al punto en el que se encuentra el **“SEA WIDE”**, del que se desprende un humo denso y muy tóxico, y contacta con su patrón, que en ese momento está en una embarcación auxiliar del **“RÍO MIÑO”**, solicitándole información sobre lo sucedido, manifestando este que su barco había sufrido un incendio y que solo había funcionado uno de los dos sistemas contraincendios disponibles. Desde la embarcación de salvamento se informa que si no se han cerrado bien todas las posibles entradas de oxígeno existe el peligro de que el fuego se avive, propagándose a todo el barco, lo que también podría ocurrir si se procediera a remolcarlo. Seguidamente, personal de la tripulación de la embarcación de salvamento, provisto de equipos de respiración autónoma, sube a bordo del yate siniestrado para desconectar completamente las baterías y cerrar la totalidad de escotillas, puertas y respiraderos, labor difícil de realizar por la cantidad de humo tóxico que hay en el barco, consiguiéndose cerrar el 90% de ellas, circunstancia que impidió la entrada de oxígeno e hizo posible que el fuego perdiera intensidad. Hecho esto, a las 19.00 se hizo firme un cabo de remolque en la embarcación asistida, que comenzó a ser remolcada, a poca velocidad para evitar que el fuego se reactivase, hasta el puerto de Ibiza. A las 21.00, la embarcación de salvamento dejó atracado al **“SEA WIDE”** en el lugar asignado por la autoridad portuaria de Ibiza, donde ya se encontraba dos unidades de bomberos y una ambulancia. A las 21.20, y viendo que el **“SEA WIDE”** estaba a cargo de los bomberos, la **“SALVAMAR MARKAB”** regresó a su base en el puerto de Ibiza, en la que quedó atracada a las 21.30. Finaliza el parte asistencia significando que, con posterioridad, y debido a una entrada masiva de oxígeno en el **“SEA WIDE”**, mientras los bomberos trabajaban a bordo, se produjo una gran deflagración que le produjo diversos daños.

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

Segundo.

Al folio 142 consta escrito conjunto de personación de las representaciones letradas de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, la entidad “ROYAL AND SUN ALLIANCE INSURANCE, PLC” y de los armadores de la misma “M. M., S.A.”, personaciones admitidas en sendas providencias de 16 de octubre de 2018 (folios 168 y 169).

Tercero.

Al folio 69 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 18 de agosto de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que concreta de la siguiente manera: *“Viento. Entre las 08 y las 16 horas, el viento sopló del este y del nordeste (040° a 090°) con fuerza 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 27 nudos. Entre las 16 y las 24 horas, el viento sopló del norte y nordeste (360° a 060°) con fuerza 2 a 3 (4 a 10 nudos) y rachas de 11 a 21 nudos. Oleaje. El estado del mar fue de marejadilla a marejada, con altura significativa de olas de 0,3 metros a 0,7 metros. Otros fenómenos. Entre las 07 y las 18 horas hubo aguaceros”*.

Cuarto.

Consta al folio 56 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 217, de 7 de septiembre de 2018.

Quinto.

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 467 a 481), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **OCHENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS euros (83.200 €.)** y que los gastos en los que SASEMAR ha incurrido como consecuencia de la asistencia son de **DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO euros (248 €)**, de los que 199,08 corresponden a los efectuados por consumo de combustible y lubricantes y 48, 92 a los complementos retributivos del personal.

Por su parte, la representación letrada de los armadores y de la aseguradora de la embarcación asistida, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 454 a 465, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, que debiera ser remunerado con la cantidad de **MIL CIENTO SETENTA Y DOS euros con**

CINCUENTA céntimos (1.172,50 €), importe obtenido en aplicación de la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, 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 la Capitanía Marítima de Valencia se remite al certificado de valoración de dicha embarcación emitido por la Capitanía Marítima de Ceuta el 23 de enero de 2015, que lo cifra en un valor estimado de **SEISCIENTOS CINCUENTA MIL euros (650.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 189.

En sus conclusiones (folios 454 a 465), la representación letrada de los armadores y de la aseguradora de la embarcación asistida, sostiene que la misma debía ser valorada en **SEISCIENTOS CINCUENTA MIL euros (650.000 €)**, pero que las reparaciones a las que la misma debía someterse ascendían a **UN MILLÓN CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL CIENTO SETENTA Y DOS euros (1.455.172 €)** (folio 275), por lo que para el cálculo de un eventual premio, el valor a tener en consideración sería cero.

Por su parte, la representación letrada de la parte asistente, en su escrito de conclusiones (folios 467 a 481), estima que el valor contribuyente del “**SEA WIND**” asciende a la cantidad de **CUATROCIENTOS DIECISÉIS MIL euros (416.000 €)**, cantidad que calcula tomando en consideración el valor que consta en la póliza de seguros (folio 90), **UN MILLÓN SEISCIENTOS MIL euros (1.600.000 €)**, y el máximo valor de la reparación que, entiende, debe ser tomado en cuenta para que no se hubiera declarado la pérdida total constructiva de la embarcación asistida, y que calcula en **UN MILLÓN CIENTO OCHENTA Y CUATRO MIL euros (1.184.000 €)**.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 20 de enero de 2019, (folios 210 a 216), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Partes de asistencia, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) personación de la parte asistente, 4º) personación del armador de la embarcación asistida, 5º) personación de la aseguradora de la embarcación asistida, 6º) publicación de edictos en el B.O.E. 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) Informe del CSS de Palma de Mallorca, 9º) informe del Servicio de Prevención de Incendios y Salvamento de Ibiza sobre la actuación de la embarcación asistente y 10º) valoración de la embarcación asistida según la Capitanía Marítima de Valencia.

Octavo.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 4 de marzo de 2019 (folios 373 y 374), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Noveno.

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 29 de abril de 2019 (folio 483) y al no haber expresado la parte asistente interés en celebrar 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. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con el informe elaborado por el CSS de Palma de Mallorca (folio 32), por las declaraciones de DOÑA L. A. C., de la tripulación del “**SEA WIDE**” (folios 421 y 422 y 423 y 424), DON E. R. V., marinero de dicha embarcación de recreo (folios 427 y 428), de DON M. S. H., patrón del “**SEA WIDE**” (folios 430 a 433 y 434 y 435) y de DON M. M. N., patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**” (folios 437 a 440), del informe del Servicio de Prevención de Incendios y Salvamento de Ibiza sobre la actuación de la embarcación asistente (folios 202 a 205), así como de los informes periciales, (a instancia de parte), de daños obrante a los folios 267 a 351 y de valoración obrante a los folios 353 a 371. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

El 17 de agosto de 2018 la embarcación de recreo a motor “**SEA WIDE**”, con ocho personas a bordo, tres de tripulación y cinco de pasaje, zarpó del puerto “Marina Sovren” de Ibiza rumbo Es Vedrá. A unas tres o cuatro millas de Es Cubells falló el motor de babor, por lo que el patrón, DON M. S. H., bajó a la cámara de máquinas para ver que había sucedido. Allí se encontró con un humo denso y un foco con llama a la altura del compresor del aire acondicionado de babor, por lo que empleó un extintor de CO2, activó el sistema de extinción y trató de sellar la cámara, pues el incendio no se había propagado fuera de ella. A continuación, paró los motores y, a las 17.32, emitió una llamada de *mayday* a través del canal 16, significando que tenía un incendio a bordo y que no era capaz de controlarlo. Ante esa emergencia, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca, indicándosele que la embarcación “**SEA WIDE**” estaba en situación 1.38º, 47,9 N y 001º 21,1 E. A las 17.55, la embarcación de salvamento se hizo a la mar y

el CCS le informó que la tripulación del **“SEA WIDE”** había sido evacuada y que en la zona se encontraba, a la espera, la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RÍO MIÑO.”** A las 18.20 la **“SALVAMAR MARKAB”** llegó al punto en el que se encontraba el **“SEA WIDE”**, del que, por respiraderos y portillos salía un humo negro denso y tóxico. En las proximidades del **“SEA WIDE”** estaba el velero **“NOOR”**, que había sido movilizado por el CCS, y la referida embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RIO MIÑO.”** La tripulación y el pasaje del **“SEA WIDE”** habían embarcado en el primero, y su patrón, DON M. S. H., lo había hecho en una embarcación auxiliar del segundo. Desde el **“SALVAMAR MARKAB”** se solicitó al Sr. S. información sobre lo sucedido, manifestando este que su barco había sufrido un incendio y que solo había funcionado uno de los dos sistemas contraincendios disponibles. Desde la embarcación de salvamento se puso de manifiesto que si no se habían cerrado bien todas las posibles entradas de oxígeno existía el peligro de que el fuego se avivara, propagándose a todo el barco, peligro que podría incrementarse si se procediera a remolcarlo. Seguidamente, el Sr. S. y un miembro de la tripulación de la embarcación de salvamento, el mecánico, subieron a bordo del yate siniestrado para desconectar completamente las baterías y cerrar la totalidad de escotillas, puertas y respiraderos, labor difícil de realizar por la cantidad de humo tóxico que había invadido casi completamente al barco, consiguiéndose cerrar buen número de ellas, circunstancia que impidió la entrada de oxígeno e hizo posible que el fuego perdiera intensidad. Hecho esto, a las 19.00 se hizo firme un cabo de remolque en la embarcación asistida, que comenzó a ser remolcada en demanda del puerto de Ibiza, llevándose a cabo el remolque a poca velocidad para evitar que se produjera una excesiva ventilación que reactivaría el fuego. A las 21.00, la embarcación de salvamento dejó atracado al **“SEA WIDE”** en el lugar asignado por la autoridad portuaria de Ibiza, punto en el que ya se encontraban dos unidades de bomberos y una ambulancia. A las 21.20, y viendo que el **“SEA WIDE”** estaba a cargo de los bomberos, la **“SALVAMAR MARKAB”** regresó a su base en el puerto de Ibiza, en la que quedó atracada a las 21.30.

Con posterioridad y mientras los bomberos realizaban a bordo las labores de extinción, cuando abrieron la puerta de la cámara de máquinas, se produjo una entrada masiva de oxígeno que provocó una gran deflagración, debido a la que el incendio se reavivó y extendió. El incendio provocó graves daños en el barco, que se vieron incrementados por las roturas de cristalerías y las aperturas que los bomberos practicaron en la obra muerta, (pasillo de la cubierta de babor, espejo de popa, etc.) para tener nuevas vías de acceso a la cámara de máquinas y al cableado eléctrico y por la gran cantidad de agua y agentes extintores que fueron empleados en las labores de extinción.

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.

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un salvamento, mientras que la asistida la considera como un mero remolque.

Segundo.

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que los 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, 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 SASEMAR, por no acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, ya que, durante toda la intervención de la **“SALVAMAR MARKAB”**, no se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida de la embarcación asistida, por más que esta tuviera un incendio a bordo.

Y esto es así, porque cuando el patrón del **“SEA WIDE”** bajó a la cámara de máquinas y se encontró con que se había iniciado un fuego en la misma, tomó las medidas adecuadas para controlarlo: primero, vació un extintor de CO₂, activó el sistema contra incendios y cerró la puerta estanca de la cámara para intentar aislar el fuego. Después, paró el barco y efectuó la llamada de socorro. En el momento de tomar estas medidas el fuego era de pequeña intensidad y se encontraba confinado en la cámara de máquinas, aunque no pudo evitarse la salida de humo. Cuando llegó la **“SALVAMAR MARKAB”**, el fuego continuaba aislado en la cámara de máquinas. Es el momento en el un miembro de la tripulación de la embarcación de salvamento y el patrón del **“SEA WIDE”** suben a bordo de este para desconectar completamente las baterías y cerrar la totalidad de escotillas, puertas y respiraderos, labor que concluye con éxito, pues, como se constata en el parte de asistencia *“debido a que hemos impedido la entrada de oxígeno la fuerza del fuego por arder pierde intensidad”* (folio 5.) Una vez hecho esto, y por entenderse que el incendio está controlado, es cuando da comienzo el remolque de la embarcación asistida, operación que se hace a poca velocidad para evitar la entrada masiva de oxígeno en la embarcación asistida y, así, impedir la reactivación del fuego, pues este sigue latente, aunque con baja intensidad y circunscrito a la cámara de máquinas. Resulta indudable que el **“SEA WIDE”** atravesaba por una situación complicada, no exenta de peligro, pero también lo es que este no era de entidad suficiente para hacer temer por su pérdida o por que hubiera de sufrir grandes daños. De hecho, estos son de muy escasa entidad en el momento en el que llega a puerto. Cuestión distinta son los daños que se produjeron durante las labores de extinción, una vez que el **“SEA WIDE”** arribó al puerto de Ibiza y los bomberos se hicieron cargo del mismo, daños por completo ajenos a la actuación de la **“SALVAMAR MARKAB”** durante la prestación de la asistencia.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo debe descartar que la asistencia nos ocupa pueda acomodarse dentro de la figura de salvamento marítimo, debido a la inexistencia de un peligro real, grave e inminente de pérdida de la embarcación asistida.

Tercero.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la “**SALVAMAR MARKAB**”, 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 “**SALVAMAR MARKAB**”, desechada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, como pretende la parte asistida, 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. Resulta significativo, para

evidenciar que nos encontramos ante una situación extraordinaria, que el patrón de la embarcación asistida emitiera una llamada de emergencia por el canal 16 de VHF, reservado no para hacer llamadas de rutina, sino para las llamadas de socorro, urgencia y seguridad marítima. Pero, la principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el “**SEA WIDE**”, no solo tenía un motor averiado, sino que, fundamentalmente, tenía un incendio a bordo que su tripulación no fue capaz de sofocar, pues aunque pudo aminorar sus efectos, el fuego permaneció latente en todo momento, circunstancia esta que posibilitaba que aquel pudiera reavivarse con las consecuencias negativas que eso comportaría. La intervención de un miembro de la tripulación de la “**SALVAMAR MARKAB**” resultó decisiva para controlar el fuego y mantenerlo aislado en la cámara de máquinas. El patrón de la embarcación de salvamento destaca que fue gracias a los equipos de respiración autónoma que proporcionaron por lo que se pudieron cerrar las ventilaciones que permanecían abiertas y desconectar los grupos de batería (folio 442) y, aunque el patrón de la embarcación asistida sostiene que el miembro de la tripulación de la “**SALVAMAR MARKAB**” que embarcó con él llevó a cabo una actuación muy limitada, que concreta en que *“subió y se quedó en el exterior, esperando en la escotilla del camarote de proa vigilando que yo no perdiese la consciencia al entrar en el SEA WIDE...”* (folio 432), el hecho evidente es que cuando hizo su aparición la “**SALVAMAR MARKAB**”, la tripulación y el pasaje del “**SEA WIDE**” lo habían evacuado, por lo que nadie se encontraba a bordo, incluyendo al patrón, pues la amenaza de que el incendio cobrara fuerza y la toxicidad del humo que emanaba del mismo lo hacían inviable. Solo con el equipo de respiración proporcionado y con la participación del mecánico de la “**SALVAMAR MARKAB**” pudo procederse al cierre de ventilaciones y desconexión de baterías.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo Central, entiende que la eficaz actividad desplegada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” durante la asistencia, ha de considerarse como un remolque de fortuna.

Cuarto.

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 la fijación de las remuneraciones adecuadas por la realización de remolques de fortuna. Para realizar ese cálculo, el Tribunal Marítimo no se encuentra constreñido por criterio valorativo alguno, ya que ni la Ley de Navegación Marítima, ni el Convenio de Londres establecen reglas o procedimientos para hacerlo, por lo que en aras de la equidad debe tomar en consideración para ello unas pautas objetivas que vienen dadas por las condiciones y circunstancias en las que tuvo lugar la prestación del servicio, (meteorología, situación de nocturnidad, duración de la asistencia y distancia navegada, esfuerzos y méritos de quienes hayan intervenido en la asistencia, complejidad de las operaciones desplegadas, así como todas las demás circunstancias concurrentes).

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 **TREINTA MIL euros (30.000 €)**, reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de **DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO euros, (248 €)**.

Quinto.

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

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MARKAB**” a favor de la embarcación de recreo “**SEA WIDE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de

TREINTA MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO euros (30.248 €), que habrá de ser abonada por **“M. M., S.A.”**, entidad mercantil armadora 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 MARKAB”**.

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.