

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los 20 días del mes de febrero del año dos mil diecinueve.

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **12/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 9 de agosto de 2017 por la embarcación semirrígida “**SERVISUB SEGUNDO**” a la embarcación de recreo de bandera española, “**LEIRUM**”, con matrícula 6ª-IB-1-13-03, de la Provincia Marítima de Ibiza, de 10,96 metros de eslora, 3,59 metros de manga y 15,72 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “E. S., S.L.”

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Representante de la Marina
Mercante

**D. Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Coronel Auditor

**Don Joaquín Ruiz Díez del
Corral**

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 16 de agosto de 2017 (folio 18), 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 16 de agosto de 2017 por la representación legal de la entidad mercantil “SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.” (SERVISUB), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 3 a 8), modificado por escrito de fecha 18 de agosto de 2017 (folios 23 y 24), formulado por la representación legal de la referida mercantil SERVISUB, relativo al servicio prestado el día 9 de agosto de 2017 por las embarcaciones

“**SERVISUB SEGUNDO**” y “**TENDER DESAFÍO**” a la embarcación de recreo a vela dotada de motor (marca BAVARIA, modelo 36 AC) “**LEIRUM**”, 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. Al folio 20, consta la prohibición de venta de la embarcación asistida, acordada por el Sr. Juez Marítimo instructor.

En la versión definitiva del relato de la asistencia, queda reseñado que a las 20.00 horas del 9 de agosto de 2017, SERVISUB recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca comunicándoles que deberían dirigirse a la zona de Cala Saona, al W de Formentera, para auxiliar a las embarcaciones que, como consecuencia de un tornado con gran aparato eléctrico que azotaba la zona, habían quedado embarrancadas. Por tal motivo, salieron de su base la “**SERVISUB SEGUNDO**” y la “**TENDER DESAFÍO**” y se dirigieron a la zona indicada, a la que llegaron a las 21.30. Allí vieron que la “**LEIRUM**” golpeaba con el fondo marino y se encontraba escorada a estribor, por lo que unos buzos de SERVISUB se sumergieron para comprobar en que situación se encontraba la embarcación asistida, afirmando que tenía el timón y la quilla con raspaduras. Embarcaron una motobomba en la embarcación asistida por si durante el desembarancamiento se producía alguna vía de agua. Comprobada la inexistencia de vías de agua, se afirmó una driza al mástil del “**LEIRUM**” y los asistentes tiraron para poner a flote la embarcación, llevándolo a cabo y supervisando por los buzos, de nuevo, el estado de la obra viva de la embarcación asistida. Una vez sacado fuera, el “**LEIRUM**”, decidió navegar por sí solo y salir de la zona.

El servicio prestado se califica por el asistente como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de seis horas, siendo la distancia navegada de 28 millas.

Segundo

Al folio 102 consta personación de la representación letrada de “MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA” (MURIMAR SEGUROS), entidad aseguradora de la embarcación asistida y de DOÑA A. F. M., tomadora de la póliza de seguros suscrita con dicha sociedad.

Tercero

Al folio 62 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 siguientes condiciones meteorológicas: *“Entre las 20 y las 21 horas del 9 de agosto de 2017, el viento sopló este (070° a 090°) con fuerza Beaufort 6 a 7 (22 a 33 nudos) y rachas de 34 a 40 nudos, con tormentas. Entre las 21 horas del 9 de*

agosto de 2017 y las 01 horas del 10 de agosto de 2017, el viento sopló del este (070° 090°) con fuerza Beaufort 4 a 5 (11 a 21 nudos) y rachas de 22 a 27 nudos. Entre las 01 y las 02 horas del 10 de agosto de 2017, el viento sopló del norte (360° a 020°) con fuerza Beaufort 5 a 6 (17 a 27 nudos) y rachas de 34 a 40 nudos, con tormentas. El estado del mar durante el período solicitado fue de fuerte marejada, con altura significativa de las olas de 1,5 a 1,7 metros”.

Cuarto

Consta al folio 64 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 242, de 7 de octubre de 2017.

Quinto

La representación legal de SERVISUB, en su escrito de conclusiones (folios 413 a 424), califica la asistencia prestado como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **VEINTE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y TRES euros (20.373 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **TRECE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA euros (13.350 €)** , correspondientes a los gastos ocasionados, que se especifican en el escrito de alegaciones obrante a los folios 66 a 76.

Por su parte, la representación letrada de la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 433 a 440, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino un mero remolque, impugnando, además, la cuantía y conceptos de los gastos que la parte asistente sostiene haber sufrido.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Inspectoría de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Castellón, tras aplicar los criterios establecidos en la circular número 10/80 de la Dirección General de la Marina Mercante, lo cifra en un valor de **TREINTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS euros (32.896 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 165.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 19 de febrero de 2018, (folios 218 a 222), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E, 4º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET 5º) personación de la parte asistente, 6º) personación de la parte asistida, 7º) certificado de las transmisiones habidas

durante la asistencia emitido por el CSS de Palma de Mallorca y, 8º) valoración de la embarcación asistida según la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Castellón y, según las partes asistente y asistida.

Octavo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 21 de marzo de 2018 (folio 252), se acuerda la práctica de la prueba testifical propuesta por las partes.

Noveno

Practicada la referida prueba testifical, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 29 de octubre de 2018 (folio 460) y ante la imposibilidad de asistencia de la parte asistida a 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 la versión que de los hechos presenta la parte asistente, no puede por menos que ser calificada como de poco precisa y confusa, pues, incluso, los hechos narrados en el parte de asistencia (folios 3 a 8), deben ser corregidos posteriormente en nueva versión elaborada por la representación letrada de la parte asistente (folios 23 y 24.) 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 general de la asistencia elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, y por las declaraciones de los testigos DON M. C. P., DON A. P. H., DON R. C. R., DON D. T. T., DON L. M. C. C., DON O. C. R., DON N. G. L., DON D. G. y DON J. D. C., así como la declaración formulada por DON M. B. G., autor del informe obrante a los folios 196 a 208, 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:

El día 9 de agosto de 2017 se desató una tromba marina al W de Formentera, caracterizada por los fuertes chubascos de agua y viento, el mal estado de la mar (fuerte marejada) y un considerable aparato eléctrico, que ocasionó que garrearán las anclas de numerosas embarcaciones que se habían resguardado en Cala Saona, provocando su abatimiento y que impactaran unas con otras, para acabar embarrancando en la costa o en el fondo de la cala. A las 20.00 horas del 9 de agosto de 2017, la empresa de servicios submarinos y portuarios SERVISUB recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca comunicándoles que deberían

dirigirse a la zona de Cala Saona para auxiliar a las embarcaciones que allí habían quedado embarrancadas. Por tal motivo, salieron de su base en Ibiza la embarcación semirrígida “**SERVISUB SEGUNDO**” y el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” dirigiéndose a la zona indicada, llegando a la misma la “**SERVISUB SEGUNDO**”, mientras que el “**TENDER DESAFÍO**” quedaba en las inmediaciones del puerto de La Savina. El “**LEIRUM**” estaba fondeando en Cala Saona, pero la fuerza de aquel había provocado que el ancla garreara y el fuerte viento había hecho que fuera abatiendo hacia la playa, quedando varado a unos veinte metros de la costa. Una vez producida la varada, el patrón DON N. G. L. y los otros tres tripulantes desembarcaron, ya que el agua les llegaba solo hasta la cintura, y llamaron por teléfono a DON J. D. C., de “**FORMENTERA SAILING**”, entidad que intermedia entre armadores y clientes. El Sr. D. C. embarcó junto con DON D. G., tripulante del “**LEIRUM**”, en el bote neumático de la propia embarcación asistida para solicitar ayuda a una unidad de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) que estaba prestando sus servicios en la cala, pero desde la embarcación de SASEMAR se les indicó, que, como sus motores tenían demasiada potencia, al tirar podrían arrancarles el mástil, por lo que deberían pedir ayuda a alguna de las embarcaciones de las compañías particulares que estaban operando en Cala Saona. Así lo hicieron y contactaron con una embarcación que resultó ser la “**SERVISUB SEGUNDO**”, que en ese momento estaba auxiliando a otra embarcación. La unidad de SERVISUB le contestó que, en cuanto acabaran con esa asistencia, irían a ayudarles. Sobre las 22.00 se aproximó la “**SERVISUB SEGUNDO**” al “**LEIRUM**” y un buzo de SERVISUB fue al agua para poder determinar cuál era la mejor forma para salir de la varada y comprobar cuál era el estado en el que se encontraba la obra viva de la embarcación asistida, verificando la inexistencia de vías de agua o daños estructurales, pues estos se limitaban a arañazos y rozaduras en el casco. Se procedió, seguidamente, a afirmar una driza al mástil del “**LEIRUM**” y la embarcación asistente tiró para poder poner a flote a la embarcación asistida, lo que consiguió sin especial dificultad, dejándole a unos cincuenta metros de la orilla, donde quedó fondeada.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de fuerte marejada y fuertes vientos, tal y como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

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 la parte asistente formula, 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 SERVISUB, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SERVISUB SEGUNDO”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“LEIRUM”** se encontraba varado, no parece que

se diera 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. No cabe duda de que las condiciones meteorológicas no eran buenas, pero tampoco, de que en el momento en el que se llevó a cabo la asistencia, se había dado una “ventana de tiempo” en la que se había producido una mejora de aquellas, pues el viento había amainado considerablemente, tal y como se refleja en el referido informe de la AEMET, de tal modo que la asistencia pudo llevarse a cabo sin mayor dificultad. Prueba de ello es que los cuatro tripulantes de la embarcación asistida, una vez que se produjo la varada, desembarcaron y se dirigieron a tierra con toda facilidad, y que la “**SERVISUB SEGUNDO**”, una pequeña embarcación semirrígida, pudo evolucionar en la zona sin sufrir ningún contratiempo, ni afrontar situaciones que supusieran algún problema para su seguridad, y que un buceador que llevaba a bordo pudo sumergirse, sin mayor dificultad, para realizar la inspección de la obra viva del “**LEIRUM**”.

Por otra parte, ha quedado acreditado, por el testimonio de DON J. D. C. (CD número 2 obrante entre los folios 390 y 391), quien afirma que, en ningún momento apreció la existencia de peligro alguno para la embarcación asistida ni para la asistente. Resulta también significativa la grabación recogida en el CD número 1 (entre los folios 390 y 391), en el que se aprecia con claridad al “**LEIRUM**” antes de llevarse a cabo la asistencia, y que este se encuentra varado, pero adrizado y a suficiente distancia de las rocas de la cala. Asimismo, conviene traer a colación la declaración del perito DON M. B. G. (en concreto la respuesta a la pregunta número 7 de las que se le formulan, que consta al folio 352), autor del informe pericial obrante a los folios 196 a 208, declaración en la que sostiene que ni el “**LEIRUM**” ni su tripulación o la de la “**SERVISUB SEGUNDO**” corrieron ningún tipo de peligro durante la asistencia, *“ya que la tormenta que había provocado la varada ya había pasado, el Leirum se encontraba adrizado, con el mar en calma y sin un riesgo inminente”*, y, que, tras el reconocimiento de la embarcación asistida, esta *“no sufrió daño estructural de ningún tipo”* (folio 351), respuesta a la pregunta número 4).

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la “**SERVISUB SEGUNDO**” no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en los hechos antes expuestos en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente, teniendo en cuenta, además, que la parte asistida califica a la asistencia como de una mera operación de remolque.

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.

En el presente supuesto, 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 incardinarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“LEIRUM”**, se encontraba varada en la arena y sin que sus tripulantes pudieran hacer nada para, por sí mismos, liberarla de aquella. Además, la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación. Y, sobre todo, hemos de tener en consideración las circunstancias meteorológicas imperantes el día en que acontecieron los hechos, pues, si bien es cierto que, en el transcurso de la asistencia, estas mejoraron, también lo es que antes y después de la misma, fueron realmente malas, tanto, como para provocar la varada del **“LEIRUM”** y la de otras embarcaciones que también habían buscado el abrigo que les proporcionaba Cala Saona.

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

retribuida 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).

Previamente a la determinación del precio justo, este Tribunal Marítimo Central estima conveniente formular tres consideraciones previas:

1.- Ha quedado sobradamente acreditado en las actuaciones que la única embarcación que prestó la asistencia al “**LEIRUM**” fue la “**SERVISUB SEGUNDO**.” En contra de lo sostenido en el parte de asistencia o en el escrito de conclusiones formulado por la representación letrada de **SERVISUB** (folios 413 a 424), el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” no participó en la asistencia. A este respecto resultan esclarecedoras las declaraciones, no solo de los tripulantes del “**LEIRUM**”, sino, también las de dos tripulantes del remolcador, DON A. P. H. (folio 312) y DON D. T. T. (folio 314), quienes reconocen no haber tomado parte en la asistencia y, por tanto, no poder informar sobre la misma, toda vez que su barco no llegó hasta Cala Saona, sino que quedó en las inmediaciones del puerto de La Savina.

2.- La representación letrada de **SERVISUB** sostiene en sus alegaciones (folio 66) que fueron siete los buzos de su empresa los que intervinieron en la asistencia, aunque luego, en su escrito de conclusiones (folio 414) afirma que solo fue uno. También mantienen la intervención de un único buzo los testigos Srs. G. L. (folios 330 a 332), G. (folios 333 a 335) y D. C. (folios 390 y 391).

3.- De la información obtenida durante la instrucción del presente expediente, no puede establecerse con exactitud la duración de la asistencia. Pero, desde luego, no fue la de doce horas, como se afirma en el parte de asistencia, ni la de seis, como se mantiene en el escrito de conclusiones de la parte asistente. Independientemente del tiempo transcurrido desde que la “**SERVISUB SEGUNDO**” salió de su base en Ibiza, hasta que arribó a Cala Saona, donde prestó diversas asistencias, la duración de la prestada al “**LEIRUM**”, en sí misma, difícilmente pudo exceder de una hora.

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 **MIL SEISCIENTOS euros (1.600 €)**.

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.

SERVISUB afirma que los gastos en los que ha incurrido ascienden a la cantidad de TRECE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA euros (13.350 €) y, los desglosa de la siguiente forma: 1º) 7.350 euros correspondientes al trabajo desempeñado por siete especialistas subacuáticos, durante tres horas continuadas, a razón de 350 euros por hora, 2º) 4.500 euros por la actividad desplegada por el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” y 3º) 1.500 euros por la de la “**SERVISUB SEGUNDO**”, sin que se especifique en concepto a que criterio se ha determinado ese importe.

Habida cuenta que este Tribunal Marítimo considera probado que el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” no ha tomado parte en la asistencia y que en la misma ha intervenido un único buzo, que su actuación no ha excedido la duración de media hora y que la embarcación asistente no ha prestado una asistencia exclusiva al “**LEIRUM**”, sino que lo ha hecho respecto a varias embarcaciones de las que habían buscado abrigo en Cala Saona, es por lo que estima que la cuantía de gastos que debe reconocerse a la parte asistente debe adecuarse a lo anteriormente expuesto, de modo que esta debe concretarse en la cantidad de **SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (675 €)**.

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. Pues bien, razones de equidad aconsejan, en el presente supuesto, el mantenimiento del criterio de reparto contenido en el derogado precepto, esto es, que un tercio del premio asignado a la “**SERVISUB SEGUNDO**” corresponderá a su armador y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de aquel y a los especialistas subacuáticos que intervinieron en la asistencia.

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 “**SERVISUB SEGUNDO**” a favor de la embarcación de recreo “**LEIRUM**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (2.275 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad mercantil “**SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.**” (**SERVISUB**) como armadora de la embarcación “**SERVISUB SEGUNDO**”.

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.