

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín Dapena

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 Diez del Corral

En Madrid a los veintidós días del mes de enero de dos mil veinte.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **12/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada los días 8 y 9 de junio de 2018 por una embarcación de la empresa “SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L.” (SERVISUB) al buque mercante de carga y pasaje de bandera española, “**PINAR DEL RÍO**”, con matrícula de GC-1-11-99 de 70 metros de eslora, 26 metros de manga y 3.454 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “EUROLÍNEAS MARÍTIMAS BALEARIA”.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 12 de julio de 2018 (folio 2), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción, ese mismo día, del parte de asistencia formulado por DON F. C. P. en nombre de la empresa “SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L.” (SERVISUB) (folios 3 a 9), relativo al servicio prestado los días 8 y 9 de agosto de 2018 por personal de la referida empresa al buque catamarán de transporte de carga rodada y pasaje (RO-PAX) “**PINAR DEL RÍO**.” También con fecha 12 de julio, la representación letrada de SERVISUB, formula escrito instando su personación en las actuaciones e interesando 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.

En la versión de la asistencia marítima que se reseña en el citado parte de asistencia, se pone de manifiesto que a las 17.30 del día 8 de junio de 2018, personal de la compañía BALEARIA efectuó una llamada a SERVISUB comunicándoles que el buque “**PINAR DEL RÍO**” había embarrancado en la escollera del puerto de San Antonio de Portmany y que requerían su asistencia urgente. Por tal motivo, SERVISUB movilizó su dispositivo de emergencia (diecisiete personas, tres embarcaciones y diverso material), y se personaron en el lugar de la varada a las 18.00. Seguidamente realizaron una inspección submarina para poder calibrar la naturaleza y alcance de los daños sufridos por el “**PINAR DEL RÍO.**” Como resultado de esta, comprobaron que los daños se encontraban en el patín de babor, en el segmento que va desde la marca de francobordo, (disco de Plimsoll), hasta el pique de proa y que consistían en abolladuras y rozaduras y una fisura en el casco producida por el impacto contra las rocas, que había provocado dos vías de agua, una en el pique de proa y otra en el *void* (compartimento vacío) número 3, que acabaron inundados. Asimismo, otro equipo de SERVISUB inspeccionó los daños internos, desde el interior del propio buque varado, sellando una pequeña vía de agua detectada en el *void* número 1, extrayéndose el agua que había penetrado en el mismo. Sobre las 19.00, con el pasaje y tripulación a bordo se colocaron cuatro globos sobre el *void* número 2 al objeto de separarlo de las rocas y dar seguridad a los buzos que iban a trabajar entre el casco y las rocas en las labores de taponamiento. Hecho esto, se procedió a controlar la vía de agua del *void* número 3, taponándola desde el interior con tableros de madera. Una vez colocados los tableros, sobre las 01.00 del día 9 de junio, los buzos estuvieron colocando masillas y otros materiales entre los tableros colocados en el interior y el exterior del casco, consiguiendo una estanqueidad suficiente para poder instalar una bomba de achique con la que evacuar el agua que había entrado en ese compartimento.

Tras realizar una prueba sobre el funcionamiento de la bomba de achique, se celebró una reunión en la que asistieron el Capitán Marítimo de Ibiza y Formentera, el Director de Puertos de las Islas Baleares, los inspectores de BALEARIA Srs. L. y C., el patrón de un remolcador que iba a intervenir en la asistencia, y por parte de SERVISUB, el referido Sr. C., en las que se acordó la colocación de un estacha de proa a popa del patín de estribor con gazas en el centro longitudinal del “**PINAR DEL RÍO**”, para que, una vez concluidas las labores de reflotamiento, el remolcador pudiera sacarlo y alejarlo del espigón. Hecho esto, se achicó totalmente el *void* número 3 y el pique de proa, y por la acción de los cuatro globos, alrededor de las 11.00, se consiguió sacar de la varada al “**PINAR DEL RÍO**”, que a las 12.00 arrancó sus motores y, acompañado por el remolcador y una embarcación de SERVISUB, entró lentamente en el puerto de San Antonio, donde quedó atracado.

Una vez atracado el “**PINAR DEL RÍO**”, personal de SERVISUB continuó realizando trabajos de taponamiento exterior de las vías de agua con masillas expósicas y tareas de preparación para soldadura en el *void* número 3, soldadura que se llevará acabo por una empresa subcontratada por SERVISUB. Asimismo, se colocó una bomba de gran caudal en el *void* número 3, por si fuera necesaria su utilización durante la travesía del “**PINAR DEL RÍO**” al astillero en el que iba a ser reparado. Ese mismo día 9, el “**PINAR DEL RÍO**” salió en demanda de Algeciras.

El servicio prestado se califica por el asistente como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de treinta y una horas y que la distancia navegada por sus embarcaciones fue de veintiocho millas.

Segundo

A los folios 83 y 92 consta personación de la representación letrada de “E. M. B.”, sociedad armadora del “**PINAR DEL RÍO.**”

Tercero

Al folio 82 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 para el lugar, fecha y horas en las que se produjo la asistencia: *“Viento: Entre las 16 y las 21 horas del 8 de junio de 2018, el viento sopló del sur y suroeste (200° a 220°), con fuerza 3 a 4 (7 a 16 nudos). Entre las 21 horas del día 8 y las 09 horas del 9 de junio de 2018, el viento sopló de dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos). Entre las 09 y las 14 horas del 9 de junio de 2018, el viento sopló del sur y suroeste (200° a 220°), con fuerza 3 (7 a 10 nudos). Oleaje: Marejadilla, con altura significativa de olas de 0,2 a 0,4 metros”.*

Cuarto

Consta al folio 103 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 177, de 23 de julio de 2018.

Quinto

La representación legal de SERVISUB, en su escrito de conclusiones (folios 834 a 855), califica la asistencia prestado como de “salvamento”, pues, alega, que sin su intervención se hubiera producido a la pérdida total de la embarcación asistida y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender al **15%** del valor de salvado, cuya cuantía oscilaría entre los **CUATRO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y OCHO euros (4.788.578 €)** y los **SEIS MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y OCHO euros (6.228.578 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **TREINTA MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y NUEVE euros con CATORCE céntimos (30.649,14 €)**,

correspondientes a los gastos ocasionados, que se determinan en el escrito de alegaciones obrante a los folios 159 a 179.

Por su parte, la representación letrada de la parte asistida, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 794 a 827 impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino una prestación de servicios bajo la figura, prevista en el Código Civil, de arrendamiento de obra con aportación de materiales, 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 el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Alicante, lo cifra en un valor de **CINCO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA MIL euros (5.640.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 153.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 24 de septiembre de 2018, (folios 140 a 144), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) Prohibición de venta del buque asistido, 3º) Publicación de edictos en el B.O.E, 4º) Condiciones 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, 8º) Informe de la Capitanía Marítima de Ibiza sobre el accidente, 9º) Informe del Capitán de la Marina Deportiva de San Antonio de Portmany sobre el accidente, y, 10ª) Valoración del buque asistido por la Capitanía Marítima de Alicante.

La representación letrada de la parte asistida presenta alegaciones a la cuenta general de gastos, obrantes a los folios 360 a 382 y la parte asistente, lo hace a los folios 391 a 423 del expediente.

Octavo

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 31 de mayo de 2019 (folios 449 a 452), se acuerda la práctica de la prueba documental y testifical propuesta por las partes.

Noveno

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 19 de noviembre de 2019 (folio 877), acuerda la elevación del expediente a este Tribunal Marítimo Central, por haberse celebrado reunión conciliatoria sin haber llegado las partes a alcanzar un acuerdo.

HECHOS

Primero

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos y calificación de los mismos 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 general de la asistencia elaborado por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca (folio 81), los informes emitidos por DON S. A. S., capitán del buque asistido (folios 98 y 99), la Capitanía Marítima de Ibiza (folios 215 y 216) y la Jefatura del Puerto de San Antonio de Portmany (folios 312 a 318), los informes periciales de parte elaborados por A. I. L. A. (folios 135 a 140, 488 a 523 y 828 y 829), y por B. Y. D., S.L. (folios 743 a 770), así como por las declaraciones prestadas los empleados de BALEARIA DON E. C. C. (folios 639 a 647), DON L. B. (folios 648 a 656), DON D. F. M. (folios 657 a 665) y DON J. S. M. (folios 672 a 676), por el Capitán del Puerto de San Antonio de Portmany (folios 679 a 685) y por los empleados de SERVISUB DON J. C. E. (folios 688 a 693), DON F. C. P. (folios 695 a 703), DON I. B. (folios 705 a 708), DON O. C. (folios 710 a 713) y DON A. P. (folio 715.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 17.25 (el horario utilizado es UTC) del día 8 de junio de 2018, el buque catamarán de transporte de carga rodada y pasaje (RO-PAX) "**PINAR DEL RÍO**", con setenta y cinco pasajeros y veinte tripulantes y sesenta y tres vehículos de motor a bordo, al proceder a entrar en el puerto de San Antonio de Portmany, en Ibiza, a causa del viento reinante, fue abatiendo hasta embarrancar con el patín de babor en una roca de la escollera de abrigo de dicho puerto. A las 17.30, DON J. S. M., director en Ibiza de la compañía armadora del "**PINAR DEL RÍO**", efectuó una llamada a SERVISUB requiriéndoles su asistencia urgente. Por tal motivo, SERVISUB movilizó un equipo de emergencia y este se personó en el lugar de la varada a las 18.00. Seguidamente realizaron una inspección submarina para poder calibrar la naturaleza y alcance de los daños sufridos por el "**PINAR DEL RÍO**". Como resultado de aquella, comprobaron que los daños se habían producido en el patín de babor, en el segmento que va desde la marca de francobordo, (disco de Plimsoll), hasta el pique de proa y que consistían en abolladuras y rozaduras en los *voids* (compartimentos vacíos) números 1, 2 y 4, y una fisura en el casco producida por el impacto contra las rocas, que había provocado dos vías de agua, una en el pique de proa y otra en el *void* número 3, que acabaron inundados. Asimismo, otro equipo de SERVISUB inspeccionó los daños internos, desde el interior del propio buque varado, sellando una fisura detectada en el *void* número 1, extrayéndose el agua que había penetrado en el mismo.

A las 19.00 se comenzó a desembarcar al pasaje por popa estribor, con la ayuda de lanchas de la autoridad portuaria y de la Cruz Roja, y con la

embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, finalizando el desembarco a las 20.29.

Así las cosas, la Capitanía Marítima de Ibiza y Formentera requirió a la empresa “BALEARIA” la presentación de un plan de reflotamiento, por lo que, para su elaboración, se reunieron dos representantes de dicha empresa, DON E. C. C. y DON L. B. y uno de la empresa “SERVISUB”, DON F. C. P.. Dicho plan fue firmado por el Sr. C. C., pero el Sr. C. P. se negó a hacerlo por estar en desacuerdo con su contenido y no querer responsabilizarse de las negativas consecuencias que pudieran traer consigo la puesta en marcha del plan, concretamente, las que hipotéticamente pudieran derivarse de la prevista operación de remolque, que podrían materializarse en la inundación de dos o más compartimentos vacíos y en un alto riesgo de contaminación.

A las 21.35, los buzos de “SERVISUB” colocaron cuatro unidades de globos en el *void* número 2 del patín de babor, al objeto de separar de las rocas al “**PINAR DEL RÍO**” y facilitar la labor de los buzos que iban a intervenir en el taponamiento de las grietas y que debían trabajar entre el casco y las rocas de la escollera. A las 23.00 se inició el trasvase de combustibles de la banda de babor a la de estribor y se vació el tanque de agua dulce. Sobre las 02.00 del día 9 de junio, los buzos procedieron a taponar la vía de agua del pique de proa de babor y la del *void* número 3, taponándola desde el interior con tableros de madera y eliminando las piedras del exterior. Una vez colocados los tableros, los buzos estuvieron colocando masillas y otros materiales entre los tableros colocados en el interior y el exterior del casco, consiguiendo una estanqueidad suficiente para poder instalar una bomba de achique con la que evacuar el agua que había entrado en ese compartimento, interrumpiéndose los trabajos que se estaban realizando hasta eso de las 09.40, al objeto de que pudieran consolidarse los materiales empleados para el taponamiento y sellado.

Alrededor de las 09.40, se reemprendieron los trabajos y los buzos realizaron una pequeña abertura en la parte superior del *void* número 3 del patín de babor para poder introducir una bomba de achique y poder vaciarlo por completo. A las 11.30 se comenzó a achicar el *void*, finalizándose el trasvase de combustible del tanque de babor a las 12.09. Una vez achicados por completo el pique de proa y el *void* número 3, a las 12.35 el remolcador “**CLAUDIA**”, contratado por “BALEARIA”, hizo firme dos cabos de remolque por estribor del “**PINAR DEL RÍO**”, y comenzó a tirar lentamente de él para separarlo de la escollera, lo que consiguió a las 12.43, largándose el cabo de remolque a las 12.50 y atracando el “**PINAR DEL RÍO**”, por sus propios medios, en el puerto de San Antonio a las 13.05. Una vez atracado el “**PINAR DEL RÍO**”, personal de SERVISUB continuó realizando trabajos de taponamiento exterior de las vías de agua con masillas expósicas y tareas de preparación para soldadura en el *void* número 3, soldadura que iba a llevarse a cabo por una empresa subcontratada por SERVISUB. Asimismo, se colocó una bomba de gran caudal en el *void* número 3, por si se hiciera necesaria su utilización durante la

travesía del “PINAR DEL RÍO” hasta el astillero en el que iba a ser reparado. Ese mismo día 9, el “PINAR DEL RÍO” salió en demanda de Algeciras.

Segundo

La meteorología marítima de los días en los que acontecieron los hechos que nos ocupan es la que se reseña en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución, según informe elaborado 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 sino una prestación de servicios bajo la figura contractual de arrendamiento de obra con aportación de materiales.

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 registrá 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 SERVISUB, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro cierto, grave e inminente de pérdida del **“PINAR DEL RÍO”**. A este respecto, este Tribunal Marítimo Central ha de poner de manifiesto que llega a tal conclusión, en virtud a las siguientes consideraciones:

1.- Constan en el expediente dos informes periciales elaborados a instancia de cada una de las partes personadas, en los que se describen los daños sufridos en el patín de babor del **“PINAR DEL RÍO”**. Uno, confeccionado por “A. L. A.”, encargado por BALEARIA (folios 488 a 523), y, otro, elaborado por “B. Y. D., S.L”, a instancia de SERVISUB. Pues bien, los dos coinciden en que si bien es cierto que los *voids* números 1, 2 y 4 sufrieron abolladuras y rozaduras de mayor o menor entidad, también lo es que solo se produjeron vías de agua en el pique de proa y en el *void* número 3. Corroboran las anteriores afirmaciones las anotaciones recogidas en el diario de navegación del buque siniestrado (folios 94 a 97), en el que se reseñan las diversas sondas que se hicieron a las 21.00., 22.00 y 23.00 en el pique de proa y en el resto de los compartimentos vacíos del patín de babor, evidenciándose, por el nivel de agua existente en el interior de aquellos, que las vías de agua se habían producido en el pique de proa y en el *void* número 3, así como el informe que, en el mismo sentido, emite DON S. A. S., capitán del **“PINAR DEL RÍO”** (folios 98 y 99). Y, a mayor abundamiento de lo anterior, hemos de traer a colación los testimonios de DON E. C. C., que era la persona designada en tierra por BALEARIA para la gestión de seguridad, (folios 640 y 643), de DON L. B., director adjunto de flota de BALEARIA (folios 648, 649 y 654) y del secretario general de la misma empresa DON D. F. M. (folio 662), en las que confirman que las vías de agua solo se produjeron en el pique de proa y el *void* número 3 del patín de babor.

2.- El referido informe pericial emitido por “B. Y. D., S.L” señala (folio 766) que el mayor número de compartimentos vacíos que pueden inundarse sin que se ponga en peligro la flotabilidad de un barco de las características del **“PINAR DEL RÍO”** es de dos, y, como ya ha quedado expuesto, el **“PINAR DEL RÍO”** tenía dos vías de agua, una en el pique de proa y otra en el *void* número 3 del patín de babor, y, por lo tanto, su flotabilidad no atravesaba una situación de peligro real. Además, vistas las sondas que de ambos compartimentos se realizaron a lo largo de la mañana del día en el que se produjo el accidente, se aprecia que estos no se encontraban anegados y que el nivel del agua en los

mismos se mantuvo prácticamente estable. Con todo, y para contribuir a que se alcanzara la máxima estabilidad del buque, a partir de las 23.00, se comenzó a trasegar combustible y agua dulce desde la banda de babor a la de estribor, para disminuir la presión del patín de babor sobre las piedras.

En el tan citado informe pericial elaborado por “B.”, se formulan varias hipótesis en las que se plantea la posibilidad de que las vías de agua se hubiesen agrandado como consecuencia de cualquier movimiento externo o a causa del oleaje meteorológico o del provocado por la entrada y salida de buques y embarcaciones del puerto de San Antonio, hipótesis que se materializarían en la progresión de las fisuras existentes en el casco, en el stress que sufriría la plancha del forro del casco que había quedado intacta, o en la aparición de supuestos de mayor gravedad, el de avería extendida (si afectara a pique de proa y *voids* números 1, 2 y 3), o el de avería total (pique de proa y *voids* números 1, 2, 3 y 4), en cuyos casos se generarían graves problemas en la estabilidad y flotabilidad del barco, hasta, incluso, poder llegar al hundimiento. Evidentemente, de haber sido así, de haberse cumplido tan sombríos presagios, el peligro que se hubiera cernido sobre el **“PINAR DEL RÍO”** se hubiera visto incrementado grandemente, pero es que las hipótesis planteadas, nunca dejaron de serlo. En ningún momento los niveles de agua alcanzados en el pique de proa y en el *void* 3 fueron de entidad suficiente para generar un peligro grave, ni el agua invadió ninguno de los otros compartimentos vacíos del patín de babor. Resulta obvio, que, como ya ha quedado expuesto, las condiciones meteorológicas de los días 8 y 9 de septiembre de 2018 fueron absolutamente bonancibles y que la altura de las olas osciló entre los 0,2 y 0,4 metros (folio 82), de modo que estas no afectaron en nada al acrecentamiento de las grietas y fisuras del casco del ferry siniestrado. Como tampoco lo hicieron las provocadas por otras embarcaciones durante su entrada o salida al puerto de San Antonio, ya que como se acredita en el informe suscrito por el Capitán del Puerto de San Antonio, en el transcurso de la presente asistencia, solo entró en ese puerto un único barco, haciéndolo a las 19.30 del día 8 el ferry **“ALMUDAINA DOS”**, que, además, *“está informado de todo y se le ordena extremar las precauciones y entrar lo más moderado posible, cosa que se produce sin más novedad”* (folio 315).

El hecho de que los daños sufridos por el buque asistido no tuvieron suficiente entidad como para ponerlo en peligro inminente de pérdida, viene ratificado por el testimonio del Sr. C. C., quien preguntado al respecto, contestó que aquellos *“No representaban un grave daño para la integridad o flotabilidad del buque. El buque podría navegar a puerto seguro para su posterior reparación”* y que *“Por la flotabilidad del buque ya que los mamparos estancos se encontraban intactos, no podía existir una inundación progresiva que pusiese el buque en peligro”* (folio 643). Afirmaciones de idéntico tenor realiza el Sr. B., al manifestar que *“La presencia de agua en un espacio vacío no implica el riesgo de hundimiento”* y que *“El buque es capaz de aguantar sin riesgo de hundimiento, con dos compartimentos inundados de la misma banda”*.

3.- El *void* número 4 está diseñado como depósito de combustible, y la representación legal de SERVISUB hace hincapié en el peligro de contaminación marina que hubiera existido, de haberse ocasionado una vía en dicho *void*, ya que tal circunstancia hubiese llevado aparejado un vertido de fueloil. Nos encontramos, otra vez, ante una mera conjetura, puesto que el *void* número 4, excepto unas rozaduras, no resultó dañado. Pero es que, además, como sostiene el perito de “A., I. L. A.”, DON J. R. F. (folio 828), en el supuesto que nos ocupa, *“El espacio void n.º 4 corresponde al tanque de combustible para largas travesías (long range tank). Dicho tanque estaba vacío, ya que el barco operaba exclusivamente en tráficos cortos (interinsulares en Baleares, Baleares-Península, y en algún caso en el Estrecho. No había, pues, riesgo de contaminación con dicho tanque”*.

4.- Por último, debe resaltarse que la aprobación que al plan de reflotamiento concedió la Capitanía Marítima de Ibiza y Formentera (folio 215), implica que la maniobra de remolque que en él estaba prevista para sacar de la varada al **“PINAR DEL RÍO”**, no iba a generar un incremento de los daños sufridos en su patín de babor, y, consiguientemente, que tampoco hubiera aumentado el riesgo del ferry de perderse o de sufrir graves daños.

Cuarto

La representación legal de la parte asistida mantiene que la intervención de “SERVISUB” en las operaciones de desencallamiento del **“PINAR DEL RÍO”** debe considerarse como un contrato previsto en el artículo 1.544 del Código Civil, en relación con el 1.588 del mismo texto legal, esto es, un contrato de arrendamiento de obra con suministro de materiales, por el que “SERVISUB” se comprometía a ejecutar el reconocimiento del casco del **“PINAR DEL RÍO”**, a remover los obstáculos materiales que inmovilizaban al barco y a realizar los trabajos necesarios para garantizar que el ferry pudiera salir de la varada, aportando los medios y materiales necesarios para hacerlo, a cambio de un precio cierto determinado o determinable.

En los hechos que nos ocupan, queda fuera de duda que “BALEARIA” había requerido a “SERVISUB” la prestación de sus servicios, como declaran los Srs. C. C. (folios 540 y 645) y F. M. (folio 657), sosteniendo, el primero, que *“Como transacción comercial los servicios prestados a requerimiento de Balearia Eurolíneas Marítimas, S.A., serían tarifados y pagados, como en otras muchas ocasiones se había producido. En ningún momento se comunicó, por parte de SERVISUB, que sería tratado como un salvamento”*, y, el segundo, que *“SERVISUB es un proveedor de servicios submarinos al que se solicitan sus servicios en IBIZA cuando se necesita realizar trabajo de esa clase. No era la primera vez que se ha solicitado su intervención y sus tarifas son conocidas por los técnicos de Balearia que requieren esos servicios”*.

Pues bien, independientemente del requerimiento de “BALEARIA” a “SERVISUB” y de la existencia de una previa relación comercial entre ambas empresas, en el presente supuesto, este Tribunal Marítimo Central debe

descartar que nos encontremos ante un contrato de arrendamiento de obra con suministro de materiales, pues su existencia no es más que una presunción carente de virtualidad jurídica para su toma en consideración, toda vez que no queda constancia, en absoluto, de que tal contrato se haya suscrito, ni por escrito, ni siquiera verbalmente, ni que la prestación se halle encuadrada dentro de un previo contrato marco, ni, que, tampoco, haya existido un compromiso previo entre las partes respecto al precio de la prestación realizada o a los demás derechos y obligaciones que hubieren de corresponder a las partes. Es más, el secretario general de “BALEARIA”, Sr. F. M., preguntado por si se firmó algún contrato con “SERVISUB”, respondió que “No”, interrogado si se acordó alguna cifra como remuneración, asimismo, contestó que “No” y preguntado si se dio alguna relación de servicios a prestar por parte de “SERVISUB”, también respondió que “No.” (las tres respuestas en el folio 658).

Quinto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la empresa “SERVISUB” ni constituye un contrato civil suscrito con “BALEARIA”, ni 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.

Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de “auxilio marítimo”, concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concurrían todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no darse en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente. Pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, que prevén, exclusivamente, dos modalidades de asistencia marítima: el salvamento y el remolque de fortuna. Consecuentemente, el Tribunal Marítimo Central cuando conoce sobre una asistencia marítima, debe incardinarla, necesariamente, en una de esas dos figuras asistenciales. En el supuesto que nos ocupa, y descartado que la asistencia prestada por personal de “SERVISUB” sea constitutiva de un salvamento, necesariamente, debe ser considerada como un remolque de fortuna. La Ley de Navegación Marítima, en su 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...”

Numerosas actuaciones marítimas en las que se lleva a cabo un auxilio, al no estar cualificadas por la concurrencia de una situación de peligro cierto, grave e inminente, no pueden ser constitutivas de un salvamento, pero sí tienen la consideración de asistencia marítima. Y en muchas de estas, no tiene lugar una actividad de remolque, esto es, no se lleva a cabo el arrastre de una embarcación, y, con todo, es necesario calificarlas como “remolques de fortuna”, habida cuenta lo dispuesto por la normativa vigente, que únicamente presenta dos figuras asistenciales: “salvamento” y “remolque de fortuna.” 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. Y que para que pueda darse la figura legal de remolque de fortuna, no es necesario que una embarcación remolque a otra.

En el supuesto que nos ocupa, la principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que el buque asistido, el “**PINAR DEL RÍO**”, se encontraba embarrancada en una roca de la escollera del puerto de San Antonio de Portmany, y que su patín de babor había sufrido, además de rozadura y abolladuras, una fisura en el pique de proa y una vía de agua en el *void* número 3, y, que, por sus propios medios, era incapaz de salir de la varada. El “**PINAR DEL RÍO**” atravesaba una situación más que complicada, por lo que el director de “BALEARIA” en Ibiza, a las 17.30, se puso en contacto con “SERVISUB”, empresa con la que la suya mantenía una prolongada relación profesional, para requerir urgentemente sus servicios con el objeto de liberar al “**PINAR DEL RÍO**” del trance que atravesaba. “SERVISUB” movilizó un dispositivo de emergencia y se personó en el lugar de la varada media hora después. No puede precisarse el número exacto de personas, embarcaciones y vehículos que fueron movilizados, ya que los testimonios varían, pero sí puede afirmarse que no fueron más de diecisiete las personas participantes y, que, al menos, intervinieron las embarcaciones “**SERVISUB SEGUNDO**” y “**EIVISUB IV**”, que aparecen identificadas en la fotografía que consta en el folio 317. (“SERVISUB” sostiene la intervención de una tercera embarcación, pero su intervención no ha quedado acreditada en el expediente.) El hecho evidente es que se movilizó un amplio dispositivo humano y material que respondió con rapidez a la solicitud que se les había formulado.

Una vez personados en el lugar de la varada, buceadores de “SERVISUB” realizaron una inspección submarina para poder determinar y evaluar los daños

en la obra viva del **“PINAR DEL RÍO”**, daños que situaron, como ya ha quedado expuesto, en el patín de babor del buque. Desde las 21.35 del día 8 de junio, hasta pasadas las 02.00 del siguiente día 9, los buceadores colocaron cuatro globos en el *void* número 2, procedieron a taponar las vías de agua, tanto desde el interior como desde el exterior, y retiraron las piedras con las que se había impactado. Seguidamente los trabajos se interrumpieron, para reemprenderse a las 09.40, momento en el que personal de **“SERVISUB”** realizó una abertura en la parte superior del *void* número 3 para poder introducir una bomba de achique. Desencallado el **“PINAR DEL RÍO”**, y una vez atracado, este personal continuó con las labores de sellado y taponamiento y proporcionó y e instaló una bomba de achique de gran caudal para, si, con posterioridad, fuera necesario su empleo.

Llegados a este punto, es necesario poner de manifiesto que todas las operaciones llevadas a cabo por **“SERVISUB”** lo fueron en aplicación y cumplimiento del plan de reflotamiento elaborado por técnicos de **“BALEARIA”** con la colaboración del Sr. C. P. de **“SERVISUB”**, y aprobado por la Capitanía Marítima de Ibiza y Formentera, debiendo destacar, como ya ha quedado expuesto, que el Sr. C. P. se negó a hacerse corresponsable del mismo, por no estar de acuerdo con su contenido y no querer asumir las posibles negativas consecuencias que pudieran traer consigo su puesta en marcha.

Pues bien, del análisis de la intervención de **“SERVISUB”** en la asistencia podemos extraer las siguientes conclusiones:

1.- Resulta evidente que toda esta labor ha sido de gran utilidad y que la misma hizo posible la maniobra de arrastre efectuada por el remolcador **“CLAUDIA”**, para sacar de la embarrancada al **“PINAR DEL RÍO.”** Del expediente se deduce con claridad que los trabajos realizados por **“SERVISUB”** se llevaron a cabo en una situación extraordinaria, pues no puede ser calificada de otro modo la varada de un buque de carga y pasaje, varada de la que este no puede salir por sus propios medios. Y que la labor desempeñada por **“SERVISUB”** se realizó con prontitud y eficacia, como reconoce expresamente el personal de la naviera **“BALEARIA”** cuando fue preguntado en tal sentido; así lo hicieron los Srs. C. C. (folio 645), B. (folio 651) y F. M. (folio 663).

2.- También ha de destacarse que el trabajo desplegado por los buceadores de **“SERVISUB”** revistió cierta complejidad, al tener que trabajar entre el costado del **“PINAR DEL RÍO”** y el muelle, con el riesgo que tal circunstancia conlleva, riesgo, que, con todo, no debe exagerarse, toda vez que las circunstancias de mar y viento fueron muy favorables y que se había garantizado la inmovilización del buque asistido al quedar amarrado con dos estachas a tierra. Que el riesgo estaba controlado, lo prueba que ni **“SERVISUB”** manifestó nada en tal sentido, ni la Capitanía Marítima de Ibiza y Formentera ni la Capitanía de la Marina Deportiva de San Antonio de Portmany acordaron que se suspendieran los trabajos submarinos por apreciar una especial peligrosidad para quienes los llevaban a cabo. Resulta elocuente el testimonio prestado por

el Sr. P. V., Capitán Marítimo de San Antonio, cuando afirma (folio 685) que *“No me consta que se produjese situación de peligro o grave riesgo de accidente en los trabajos realizados durante la noche”*.

3.- La actuación de “SERVISUB” durante la asistencia, se llevó a cabo en cumplimiento del plan de reflotamiento aprobado por la autoridad marítima competente, la Capitanía Marítima de Ibiza y Formentera. Si bien es cierto que DON F. M. C. P., en nombre de “SERVISUB”, intervino en la confección del citado plan, también lo es que, por las razones ya expuestas, no quiso responsabilizarse del mismo, de modo que “SERVISUB” adoptó una postura subordinada en la ejecución del plan, aunque llevó a cabo, a plena satisfacción de la parte asistida, las tareas en él previstas. No solo los representantes de “BALEARIA” sostienen la negativa a firmar el plan por parte del Sr. C. (folios 650, 677 y 664), sino que el propio Sr. C. lo admite en su declaración obrante al folio 700.

Sexto

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).

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central, valorando todas las circunstancias que han caracterizado a la actividad y a los medios humanos y materiales empleados por la parte asistente, acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **CUARENTA Y SIETE MIL euros (47.000 €)**.

Séptimo

Asimismo, al objeto del cálculo de remuneración total de la asistencia, deberán tenerse presentes los gastos que esta haya generado a la parte asistente, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que la parte asistida impugna. A este respecto, al folio 179 del expediente consta escrito de la representación letrada de “SERVISUB”, en el que se afirma que los gastos en

los que ha incurrido dicha empresa en la presente asistencia ascienden a la cantidad de TREINTA MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y NUEVE euros con CATORCE céntimos (30.649,14 €) y, los desglosa de la siguiente forma: 1º) 7.245,73 euros correspondientes a material perdido: correas que partieron, masillas empleadas, combustible o chalecos afectados por la contaminación, 2º) 24.403,41 euros, correspondientes al arrendamiento de una cámara hiperbárica, cuyo uso, se afirma, era obligado.

“SERVISUB”, para justificar los gastos en los que dice haber incurrido, a los folios 164 a 178, aporta copia de una variada documentación (facturas, albaranes, ofertas comerciales o presupuestos), y del análisis de la misma, poco o nada puede deducirse sobre la certidumbre de los desembolsos que dicha entidad mercantil alega haber incurrido, por lo que el Tribunal Marítimo Central, con la salvedad que luego se expondrá, es de criterio no considerarlos ajustados a Derecho. Seguidamente, se expondrán los motivos por los que este Tribunal Marítimo ha llegado a esa conclusión.

1.- Respecto al material supuestamente perdido, seis notas de entrega (folios 164, 165, 171, 172 y 177), un albarán (folio 167) y una oferta comercial (folio 173) hacen referencia a diversos equipos y material de comunicaciones, equipos y material que ni han sido adquiridos para ser empleados en esta asistencia, en el supuesto de que todos ellos lo hubieran sido, (todas las fechas de la citada documentación comercial son anteriores a la asistencia), ni ha quedado constancia de que como consecuencia de la misma se hubieran perdido o dañado.

Por otra parte, consta una nota de entrega con fecha posterior a la de la asistencia (folio 166), en la que se hace referencia a la entrega de ocho globos de 10 T. IBU, esto es, del modelo empleado para aumentar la flotabilidad del “PINAR DEL RÍO”. Pues bien, independientemente de que en la asistencia solo se han empleado cuatro globos, en ningún momento por la parte asistente se ha alegado la pérdida de ese material, que es reutilizable. Asimismo, constan, relativas a equipos y material de buceo, una oferta comercial (folio 174) y un presupuesto (folio 175.) Respecto a los equipos y material de buceo, puede afirmarse lo mismo que respecto a los de comunicaciones: ni se adquirieron *ex profeso* para su empleo en la presente asistencia, ni consta que se hayan perdido o deteriorado en el transcurso de la misma, por lo que tampoco existe obligación de resarcimiento alguno.

2.- Alega “SERVISUB” como gastos, el alquiler de una cámara hiperbárica, cuya utilización, en su opinión, resultaba obligada. Por tal motivo, adjunta una factura de fecha 30 de diciembre de 2017 por el citado importe de de 23.403, 41 € (folio 176). No acierta a entender este Tribunal Marítimo en que se fundamenta la reclamación de gastos por el empleo de una cámara hiperbárica. En primer lugar, porque el arrendamiento de dicha cámara ha de suponerse que no se circunscribe al día o días en los que tuvo lugar la asistencia, sino que abarcaba un período de tiempo más largo, probablemente anual, resultando,

cuanto menos, excesivo, la pretensión de repercutir en la parte asistida la totalidad del importe del arriendo. Por otra parte, a la vista de la fecha de la factura, resulta evidente que el alquiler no se constituyó para prestar un servicio en la presente asistencia, sino para su posible empleo por parte de "SERVISUB" en las operaciones en las que fuera preciso hacerlo. Pero, es que, fundamentalmente, en el supuesto que nos ocupa, su utilización era absolutamente prescindible, teniendo en cuenta la escasa profundidad en la que se realizaron los trabajos subacuáticos, que siempre estuvo alrededor de los dos metros, como los mismos buceadores admiten: Sr. E. (folio 689), B. (folio 706), o C. (don O.), (folio 711).

3.- Si bien la reclamación de los gastos anteriormente expuestos resulta plenamente injustificada, otros gastos aducidos por "SERVISUB" revisten una mayor apariencia de verosimilitud. Así, al folio 168 consta una factura por importe de 805,37 €, relativa a suministro de combustible, que, aunque deficientemente cumplimentada, toda vez que no se especifica ni el tipo de ni la cantidad de combustible suministrado, resulta plausible que se refiera al consumido por las dos embarcaciones de "SERVISUB" que se desplazaron al lugar de la asistencia, e, igualmente, al folio 169 consta una factura por importe de 2.212,36 €, por la adquisición de masillas, material este que, efectivamente fue empleado en las labores de asistencia al buque asistido.

Por todo lo expuesto, es por lo que estima que la cuantía de gastos que debe reconocerse a la parte asistente ha concretarse en la cantidad de **TRES MIL DIECISIETE euros con SETENTA Y TRES céntimos (3.017,73 €)**.

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 entidad mercantil "**SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L.**" (**SERVISUB**) en favor del buque de carga y pasaje "**PINAR DEL RÍO**", y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CINCUENTA MIL DIECISIETE euros con SETENTA Y TRES céntimos (50.017,73 €)**, cantidad que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, "**EUROLÍNEAS MARÍTIMAS BALEARIA**" a la entidad mercantil "**SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L.**" (**SERVISUB**).

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.