

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **Presidente**

Excmo. Sr. Almirante

**Don Fausto Escrigas Rodríguez.**

### **Vocales**

Ilmo. Sr. Capitán de navío

**Don José María Martín Dapena.**

Ilmo. Sr. Coronel auditor

**Don Jesús Méndez Rodríguez.**

Ilmo. Sr. Coronel auditor

**Don Miguel Ángel Recio Jaraba.**

Representante de la Marina Mercante

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

### **Secretario-Relator**

Ilmo. Sr. Coronel auditor

**Don Joaquín Ruiz Diez del Corral.**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 630/00002/23**

En Madrid a dos de marzo de dos mil veintitrés.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **07/22**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 28 de junio de 2022 por la embarcación de salvamento marítimo **“SALVAMAR ACRUX”** a la embarcación de recreo de bandera española, **“DOLCE VITA CUARTO”**, con matrícula 7º GC-1-4-20, de 27,90 metros de eslora, 6,80 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por **“ALJOSRENT, S.L.”**

## **ANTECEDENTES DE HECHO**

### **Primero.**

Se inició el presente expediente por acuerdo de 1 de julio de 2022 de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares (folio 10), a la recepción del parte de asistencia (folios 2 a 5), formulado por el patrón de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”**, relativo al servicio prestado el día 28 de junio de 2022 a la embarcación de recreo de bandera española **“DOLCE VITA CUARTO”**, (marca **“ASTONDOA”**, modelo **“102 GLX”**.) La representación legal de la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), por escrito de 4 de julio de 2022 (folios 56 y 57) insta su personación en las actuaciones, y solicita que se acuerde la prohibición de

venta del buque asistido y que se requiriera a su armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte queda reseñado que a las 1120 del día 28 de junio de 2022 la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** salió de su base en Ibiza para asistir a la embarcación de recreo **“DOLCE VITA CUARTO”**, ya que esta tenía una vía de agua y había tocado fondo en el paso de Es Trocadors. A las 1135, la embarcación de salvamento se puso en contacto con la asistida, desde donde les informaron su intención de varar, contestándoles desde aquella que no lo hicieran, que esperaran a su llegada para poder evaluar la situación. A las 1145, la **“SALVAMAR ACRUX”** se abarboa a la embarcación asistida y se embarca un equipo de achique. A las 1200, el mecánico de la embarcación de salvamento, que ha embarcado en la embarcación asistida, informa que el equipo de achique está en pleno funcionamiento junto con otros dos de la embarcación asistida, y que el agua se encuentra a la altura de la plataforma de popa, sala de máquinas y garaje. A las 1210, el patrón del **“DOLCE VITA CUARTO”**, pese a que se le había indicado reiteradamente que no debía hacer funcionar equipo alguno, arranca los motores y da atrás, por lo que la hélice atrapa a la manguera de achique, que queda enrollada, para acabar arrancándola y haciendo que la motobomba estuviera a punto de caer al agua. A las 1230 se conecta una manguera nueva y vuelve a hacerse funcionar e equipo de achique de la **“SALVAMAR ACRUX.”** A las 1240 se informa que el nivel del agua embarcada en el **“DOLCE VITA CUARTO”** está disminuyendo. A las 1250 la vía de agua está totalmente controlada, informándose al patrón de la embarcación asistida que es seguro proceder al puerto de Ibiza, en el que ya se han hecho las gestiones oportunas para su puesta en seco en varadero. Recibida esta información, el patrón del **“DOLCE VITA CUARTO”** se niega a dirigirse a Ibiza y manifiesta su intención de que por una empresa de reflotamiento se venga a reforzar el taponamiento de la vía de agua, por lo que se le proporcionan teléfonos de empresas de reflotamiento, permaneciendo a la espera la **“SALVAMAR ACRUX.”** A las 1315 arriba un embarcación de la empresa de reflotamiento y sus operarios comienzan a realizar su tarea, que finaliza a las 1530, momento en que la embarcación de salvamento hace firme un cabo de remolque, procediéndose al puerto de Ibiza. A las 1750 la **“SALVAMAR ACRUX”** deja al **“DOLCE VITA CUARTO”** en el varadero, para regresar a su base, en la que queda atracada a las 1815.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de seis horas y cincuenta y cinco minutos, siendo la distancia navegada de veintidós millas.

## **Segundo.**

Por escrito de 14 de julio de 2022 se persona en el presente expediente la representación letrada de “ALJOSRENT, S.L.”, armadores del “**DOLCE VITA CUARTO**” (folio 98).

A los folios 132 a 137 consta personación de la empresa “SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L.” (SERVISUB), en el que se afirma haber prestado salvamento al “**DOLCE VITA CUARTO**.”

Consta a los folios 271 y 272 escrito de personación en el expediente de “MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.”, empresa aseguradora de la embarcación asistida.

### **Tercero.**

Al folio 89 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 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 0900 y las 2359 horas locales del 28 de junio de 2022, que se concretan de la siguiente manera: “*Viento: Entre las 0900 y las 1600 horas locales, este y nordeste (030° a 080°) con fuerza 3 a 4 (12 a 28 Km/h) y, entre las 1600 y las 2359 horas locales, viento del sur (180 a 190°) con fuerza 4 que amainó a fuerza 2 (20 disminuyendo a 10Km/h). Oleaje: Marejada, con altura de las olas de 0,5 a 0,8 metros. Visibilidad: Buena (10 km o más).*”

### **Cuarto.**

En el folio 87 de las actuaciones figura copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 161, de 6 de julio de 2022.

### **Quinto.**

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Sr. Ayudante Naval de Ibiza, tras reconocerla, a la vista de las características de la misma, lo cifra en un valor aproximado de **UN MILLÓN OCHOCIENTOS MIL MIL euros (1.800.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 162.

SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, asume la valoración elaborada por la Ayudantía Naval de Ibiza (folio 530.)

La empresa SERVISUB afirma que el valor de la embarcación asistida oscila entre **DOS MILLONES de euros (2.000.000 €)** y **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL euros (2.500.000 €.)**

Por su parte, los armadores del “**DOLCE VITA CUARTO**”, la entidad “ALJOSRENT, S.L.”, sostiene que el valor de su barco asciende a la cantidad que se consigna en la correspondiente póliza de seguros: **UN MILLÓN CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL euros (1.445.000 €)**, cantidad a la que habrá de deducir la de los gastos ocasionados por las reparaciones de la embarcación: **CIENTO NOVENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SIETE euros con CINCUENTA Y UN céntimos (192.937, 51 €.)**

#### **Sexto.**

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 520 a 532, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente al mismo debería ser de **CIENTO OCHENTA MIL euros (180.000 €)**, cifra que deberá ser incrementada en la del importe de los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían de **OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES euros con OCHENTA Y SEIS céntimos (833,86 €)**, gastos que se desglosan en 384,28 €, por combustible y lubricantes consumidos y 449,58 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 124).

A su vez, la representación letrada de los armadores del “**DOLCE VITA CUARTO**”, “ALJOSRENT, S.L.”, sostiene que no ha existido un salvamento, y de su escrito de conclusiones se desprende que no se ha dado asistencia marítima alguna, sin que se pronuncie sobre ningún tipo de remuneración (folios 534 a 540.) A estas conclusiones se adhiere la entidad aseguradora de la embarcación asistida (folio 542.)

Por su parte, la representación letrada de SERVISUB, en su escrito de conclusiones estima que se ha prestado un salvamento marítimo cuyo premio debería fijarse en **CIEN MIL euros (100.000 €)**, cantidad que debería incrementarse en **TREINTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA euros (37.850 €)**, correspondientes a los gastos desembolsados como consecuencia de la asistencia.

#### **Séptimo.**

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 3 de octubre de 2022, (folios 306 a 316), 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) personación de las partes asistente y asistida, 5º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 6º) informe del CCS de Palma de Mallorca, 7º) información de mareas en la zona y fecha de la asistencia emitida por el Instituto Hidrográfico de la Marina y 8º) valoración de la embarcación asistida por la Ayudantía Naval de Ibiza y por las partes asistente y asistida.

**Octavo.**

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 26 de octubre de 2022 (folios 359 y 360), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por SASEMAR, SERVISUB, y por los armadores del **“DOLCE VITA CUARTO.”**

**Noveno.**

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 14 de diciembre de 2022 (folio 548) y habiendo declinado las partes celebrar la reunión conciliatoria, se estimó no ser necesario llevarla a cabo y elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central.

**HECHOS**

**Primero.**

Al objeto de fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, este ha de tomar en consideración para hacerlo, no solo el parte de asistencia (folios 2 a 5), sino, también, el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de Palma de Mallorca (folios 29 a 31), las grabaciones de video contenidas en los CD obrantes a los folios 130 y 221, las manifestaciones efectuadas por DON L. M., patrón del **“DOLCE VITA CUARTO”** (folios 474 a 478), DON M. L. y DON J.T., patrón y mecánico, respectivamente, de la **“SALVAMAR ACRUX”** (folios 481 a 483 y 486 a 487), DON X. B., perito autor del informe obrante a los folios 404 a 431 (folios 493 a 506) y de DON F. C., representante de la empresa SERVISUB (folios 544 a 547), así como el referido informe del que es autor el Sr. B. M. A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 1058 del día 28 de junio de 2022 el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca escuchó por el canal 16 de VHF que la embarcación deportiva **“DOLCE VITA CUARTO”**, con cinco tripulantes y nueve pasajeros a bordo, solicitaba asistencia en las proximidades de la isla de Espalmador, en posición 38°-47,2 N, 001°-24,56' E, por sufrir una vía de agua y haber perdido una de sus dos hélices. Por tal motivo, a las 1059 fue movilizada la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX.”** A las 1106, el CCS contactó con la golondrina **“CAL D'ÓR”**, que había salido del puerto de La Savina, para que se acercara a la embarcación siniestrada y recogiera a los pasajeros. A la 1114 el bergantín-goleta **“CERVANTES SAAVEDRA”** informó que se encontraba próximo al **“DOLCE VITA CUARTO”** y que se acercaría a él para ayudar al trasbordo de personal y facilitarle una motobomba en tanto llegaba la **“SALVAMAR ACRUX.”** A las 1123, la **“CALA D'OR”** informó que ha recogido a siete pasajeros y que iba a trasladarlos a tierra. A las 1133,

desde el “**DOLCE VITA CUARTO**” comunicó que no necesitaba remolque, que lo que se precisaba era reflotar la embarcación y, que, presumiblemente, procedería a varar. La “**SALVAMAR ACRUX**” llegó a zona a las 1145, abarloándose a la embarcación asistida en la que se embarcó un equipo de achique. A las 1200, el mecánico de la embarcación de salvamento, que había pasado a la embarcación asistida, informó que el equipo de achique estaba en pleno funcionamiento junto con otros dos de la embarcación asistida, y que el agua llegaba a la altura de la plataforma de popa, sala de máquinas y garaje. A las 1210, el patrón del “**DOLCE VITA CUARTO**”, pese a que se le había indicado reiteradamente que no debía hacer funcionar equipo alguno, arrancó los motores y dio atrás, por lo que la hélice atrapó a la manguera de achique, que quedó enrollada para acabar siendo arrancada, provocando que la motobomba estuviera a punto de caer al agua. A las 1230 se conectó una manguera nueva y volvió a hacerse funcionar e equipo de achique de la “**SALVAMAR ACRUX.**” A esa misma hora, desde la embarcación de salvamento se comunicó al CCS que el “**DOLCE VITA CUARTO**” había solicitado la intervención de una empresa de reflotamiento, por lo que se le enviaron datos de este tipo de empresas. A las 1235, la “**SALVAMAR ACRUX**” indicó al CCS que lo mejor sería que el “**DOLCE VITA CUARTO**” fuera asistido por una empresa especializada, aunque se podría llevarle a remolque a Ibiza a poca velocidad. Habida cuenta la conveniencia de la intervención de una empresa que llevara a cabo trabajos subacuáticos, se contactó con la empresa “SERVISUB”, si bien de la información recogida en el expediente no puede determinarse si quien lo hizo fue el patrón de la embarcación asistida o el de la asistente. Una embarcación de “SERVISUB” que se encontraba próxima al “**DOLCE VITA CUARTO**” arribó a las 1315 y sus operarios comenzaron a realizar su tarea de taponamiento de la vía de agua y colocación de globos, finalizando a las 1530, momento en que la embarcación de salvamento hizo firme un cabo de remolque, procediéndose al puerto de Ibiza. A las 1610 la “**SALVAMAR ACRUX**” dejó al “**DOLCE VITA CUARTO**” en el varadero, en cuyo foso fue introducido por “SERVISUB”, para regresar a su base, en la que quedó atracada a las 1815.

### **Segundo.**

Las condiciones meteorológicas del día 28 de junio de 2022 fueron las expresadas en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero.**

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima, asistencias 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 conceptualiza como un “salvamento”, mientras que la asistida considera que no ha existido asistencia marítima alguna.

### **Segundo.**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si 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 SASEMAR, pues debe descartarse la existencia de un peligro grave e inminente de pérdida del **“DOLCE VITA CUARTO”**, o de que este pudiera sufrir graves daños, ya que

no se daban ninguna de las características jurisprudencialmente fijadas para que una asistencia marítima pueda ser considerada como un salvamento marítimo. El **“DOLCE VITA CUARTO”** tenía una vía de agua, pero esta pudo ser controlada por la acción de sus propios equipos de achique y por el que le proporcionó el **“CERVANTES SAAVEDRA”** muy poco después de que la embarcación asistida hubiera solicitado ayuda, como queda expuesto en el relato de los hechos. Resulta significativa la grabación recogida en el CD obrante al folio 221, en la que puede verse al buque asistido con antelación a que el **“CERVANTES SAAVEDRA”** llegara a la zona, sin que se observe que presentara problemas de flotabilidad.

Asimismo, una vez hizo acto de presencia la **“SALVAMAR ACRUX”**, se le trasbordó desde esta una nueva bomba de achique, lo que contribuyó a garantizar la exclusión de una situación de peligro. A este respecto, resulta significativo que a las 1230, el **“CERVANTES SAAVEDRA”** informó al CCS de Palma de Mallorca que la situación ya estaba controlada en la embarcación asistida, y, que, a las 1235, la **“SALVAMAR ACRUX”**, comunicó al CCS que podía ir remolcándola, poco a poco, hasta Ibiza. Si a lo anterior añadimos que a las 1315 llegó a la posición en la que el **“DOLCE VITA CUARTO”** se encontraba, una embarcación de la empresa de trabajos submarinos **“SERVISUB”** que había sido requerida para ello, y que sus trabajadores procedieron a taponar la vía con masilla, así como a colocar unos globos para aumentar la flotabilidad, debe descartarse, por completo, la existencia de un peligro grave e inminente de pérdida o graves daños en el **“DOLCE VITA.”**

### **Tercero.**

Sentado lo anterior, esto es, que la asistencia prestada al **“DOLCE VITA CUARTO”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario dilucidar si la misma puede incardinarse en la otra figura asistencial que prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente, el “remolque de fortuna”, o si, por el contrario, el servicio prestado por SASEMAR y SERVISUB queda fuera de la referida normativa.

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.

1.- En el presente supuesto, descartada la actuación de la **“SALVAMAR ACRUX”** como constitutiva de un “salvamento”, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede ser considerada 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”. No solo se ha dado una operación de remolque, sino que este ha quedado cualificado como “de fortuna” por una circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria, como es la de que la embarcación asistida, el **“DOLCE VITA CUARTO”**, tenía una vía de agua para cuyo control fue necesario el empleo de varias motobombas, dos de ellas procedentes de embarcaciones distintas a la asistida. Y, de lo actuado, resulta evidente que el **“DOLCE VITA CUARTO”**, por sus propios medios, no podía revertir la situación en la que se encontraba, puesto que, además, había perdido una de sus dos hélices, circunstancia que redundaba negativamente en su gobierno y maniobrabilidad. La situación por la que atravesaba el **“DOLCE VITA CUARTO”** era tal, que su patrón, el Sr. M. G., sopesó la posibilidad de varar su barco en aguas poco profundas, pues temía que este pudiera llegar a hundirse, reflejándose esa intención en el parte de asistencia (folio 5), en el informe general de la emergencia (folio 30), o en sus propias declaraciones (folio 474.) Una situación así, obviamente, no puede sino ser calificada como extraordinaria, y cualifica el remolque como “de fortuna.” Además, la asistencia fue requerida por el patrón del **“DOLCE VITA CUARTO”**, sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo ni respecto al precio que iba a importar dicha actuación.

2.- Hemos visto que en la asistencia, además de SASEMAR, ha participado un segundo interviniente, la empresa de trabajos subacuáticos **“SERVISUB”**, por lo que es en este punto, donde debemos dilucidar como debe calificarse su participación.

Queda constancia en el informe general de la emergencia que tanto el patrón de la embarcación asistida como el de la asistente, consideraron oportuno que

en la asistencia interviniera una empresa de reflotamiento (folio 30.) Respecto de quien fue el que contrató o requirió la presencia de SERVISUB, discrepan las versiones que dan DON L. M., patrón del “**DOLCE VITA CUARTO**” y DON M. A., patrón de la “**SALVAMAR ACRUX**”, pues el primero sostiene que fue desde la embarcación asistente desde donde se contrató a “SERVISUB” (folios 475, 476 y 478), y el segundo sostiene que fue el Sr. M. G. quien contrató con la referida empresa (folios 480 y 482.) Con todo, resulta intrascendente para poder calificar la actuación de “SERVISUB” que su intervención se debiera a la solicitud de una u otra parte. Además, queda constancia en el informe general de la emergencia (folio 30), que el patrón del “**DOLCE VITA CUARTO**”, una vez informado de que una embarcación de SERVISUB se encontraba próxima y podía asistirle *“confirma que quiere la asistencia de Servisub.”*

A la vista de lo actuado, resulta indudable que “SERVISUB” proporcionó una motobomba para colaborar en la labor de achique y que fueron sus buceadores quienes taponaron la vía de agua de la embarcación asistida y que sin su asistencia esto no hubiera podido haberse llevado cabo, como así lo afirman el patrón y el mecánico del “**DOLCE VITA CUARTO**”, tal y como consta a los folios 476 y 478, y, 539, respectivamente. Además, “SERVISUB” colocó unos globos en la embarcación asistida para mejorar su flotabilidad, acompañó a la embarcación asistida cuando esta fue remolcada hasta el puerto de Ibiza y fueron embarcaciones de esa empresa quienes la introdujeron en el foso del *travelift* del varadero. Si bien es cierto que cuando intervino “SERVISUB” la situación a bordo de la embarcación asistida ya estaba prácticamente controlada por la acción de las diversas bombas de achique que se estaban empleando, también lo es que “SERVISUB” realizó un trabajo que coadyuvó eficazmente en la asistencia, por lo que su actuación debe de ser considerada como un remolque de fortuna.

En este punto hay que poner de manifiesto que en numerosas asistencias marítimas en las que se lleva a cabo un auxilio que no constituye un salvamento, 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.” Vemos, pues, que en el remolque de fortuna, se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones excepcionales, 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. Es en este ámbito en el que debe situarse la actividad desplegada por “SERVISUB.”

#### **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 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, duración y distancia navegada.)

1. Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada por SASEMAR y habida cuenta la similitud de las operaciones realizadas con las propias de un remolque ordinario, este Tribunal Marítimo también somete a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo.

Asimismo, este Tribunal Marítimo, para cuantificar la retribución de la presente asistencia, tiene presentes los gastos ocasionados por aquella a la parte asistente, gastos cuyo importe presenta y que este Tribunal Marítimo considera 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 SEIS MIL euros (6.000 €).

2. Respecto a la fijación de la remuneración que debiera corresponder a la asistencia llevada a cabo por “SERVISUB.” Para ello, es necesario tener en consideración los factores y condiciones anteriormente expuestos, entre los que este Tribunal Marítimo siempre tiene en consideración los gastos que como consecuencia de la asistencia marítima sufre el asistente. Pues bien, la empresa “SERVISUB” presenta una “nota de gastos” cuyo importe total asciende a 37.850 € (folio 169), cantidad que desglosa en varios conceptos. A este respecto, sorprende a este Tribunal Marítimo Central, no solo lo elevado de dicha cuantía, sin que se presente explicación alguna que justifique el importe de tan abultados supuestos gastos, sino, también, la falta de claridad conceptual de alguno de los extremos que se reseñan en la referida relación de gastos, que no parecen responder a ninguna actividad concreta desplegada en la asistencia y que resultara generadora de gasto.

A tenor de cuanto ha quedado expuesto, el tribunal Marítimo Central acuerda determinar un precio justo a la asistencia prestada por la empresa "SERVISUB" que debe concretarse en la cantidad de TRES MIL euros (3.000 €).

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 ACRUX**" a favor de la embarcación de recreo "**DOLCE VITA CUARTO**", y fija como remuneración total de **SEIS MIL (6.000 €)** que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) como armadora del buque de salvamento marítimo "**SALVAMAR ACRUX.**"

Asimismo, debe declarar y declara que el servicio prestado por la empresa "SERVICIOS SUBACUÁTICOS IBIZA, S.L." (SERVISUB) en favor de la embarcación de recreo "**DOLCE VITA CUARTO**" ha constituido un **remolque de fortuna** al que le corresponde una remuneración total de **TRES MIL euros (3.000 €)** cantidad que deberá ser abonada por el armador de la referida embarcación de recreo a la citada empresa de servicios subacuáticos.

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.

Así lo acordaron los señores presidente, vocales y secretario relator del Tribunal Marítimo Central, y lo firman a continuación: