

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00033/15

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. Javier Pery Paredes

En Madrid a los treinta días del mes de septiembre del año dos mil quince.

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor
D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y Del Arco

Representante Marina Mercante,
D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor
D. Federico Manuel García Rico

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **48/2014**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominada "**ZÍNGARO QUINTO**", con matrícula 7ª BA-2-727-91, de la Provincia Marítima de Barcelona, de 11,14 metros de eslora y 14,41 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento "**GUARDAMAR POLIMNIA**", hecho ocurrido el día 29 de julio de 2014 en aguas de las Illes Balears.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente núm. **48/2014** por el Juzgado Marítimo Permanente reseñado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 1 de agosto de 2014, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Capitán de la "**GUARDAMAR POLIMNIA**" en el que narraba el servicio prestado el día 29 del mes anterior a la embarcación de recreo, motovelero, nombrada "**ZÍNGARO QUINTO**" que, con cinco personas a bordo, se encontraba con una vía de agua en posición 38º51,21'N-001º04,40''E a 7'al Este de Es Vedrá, situación comunicada a dicha Unidad por C.C.S. Palma, lo que determinó saliese de su base en el Puerto de San Antonio (Ibiza) a 00:45 horas UTC,- como todas las que se consignan en dicho Parte -. En zona, a

01:40 horas, la **“GUARDAMAR POLIMNIA”**, tras encontrar a los tripulantes del **“ZÍNGARO QUINTO”** en cubierta con los chalecos puestos y preparados para abandonarlo, arrió su auxiliar con dos marineros y una motobomba. Una vez a bordo del velero la motobomba a 01:52 horas y tras ser transbordados cuatro de sus tripulantes a la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** mediante su auxiliar que, con posterioridad, regresó junto al velero y en el que embarcó el otro marinero de la Embarcación de Salvamento, por el patrón del **“ZÍNGARO QUINTO”** y los marineros se empezó el achique de agua, lo que se consiguió en su totalidad a las 02:05 horas, comprobándose que todo estaba en orden y, conociéndose a través del patrón del velero que podía ir a motor, arrumbaron hacia San Antonio la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** y el **“ZÍNGARO QUINTO”**, este con su patrón, los marineros embarcados, la motobomba en su momento trasladada y la auxiliar. A las 03:45 horas, y durante su tránsito, desde el velero se comunicó a la Embarcación de Salvamento que se había localizado la vía de agua, tratándose de una fuga en la refrigeración del motor que embarcaba agua hacia su interior, por lo que desde la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** se dispuso parar el motor e iniciar maniobra de remolque, que se hizo firme a las 03:55 horas. Una vez en el Puerto de San Antonio a las 06:05 horas, tras largarse el remolque fue llevado el velero a su atraque mediante la auxiliar y una embarcación del Náutico, quedando afirmada en el pantalán a las 06:15 horas. La **“GUARDAMAR POLIMNIA”**, tras el regreso de su auxiliar con la motobomba, atracó en su base a las 06:25 horas. El servicio prestado, que se calificaba como salvamento, tuvo una duración de 5 horas y 40 minutos, siendo la distancia navegada de 35 millas, dejándose constancia de la meteorología existente mediante lo reflejado en copia de “Acaecimientos” que se unía al Parte de Asistencia, folios 7 y 8.

En el Parte hecho mérito, remedo del modelo recogido en Anexo al Decreto 984/1967, de 20 de abril, no se señalaba referencia alguna respecto al armador, patrón y compañía aseguradora de la embarcación asistida.

Segundo

Dado que en su escrito el promotor de las actuaciones había interesado se acordase la medida cautelar de **“prohibición de venta”** con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 25 de agosto de 2014, folio 10, al tiempo que oficiaba lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la solicitud a la Capitanía Marítima de Ibiza de informe-valoración del **“ZÍNGARO QUINTO”** que, a la postre y como se dirá, facilitó la Comandancia Naval de Valencia; el requerimiento al CCS Palma de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con la **“GUARDAMAR POLIMNIA”**; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología

en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; y la publicación de edictos.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 35 a 38 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español en el que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral, como armador/propietario de la embarcación de recreo, motovelero, "**ZÍNGARO QUINTO**", de D. E. S. por compra efectuada el 25 de julio de 2008; a los folios 39 y 40 el informe de meteorología; a los folios 43 y 44 la transcripción del Informe General de Emergencia levantado por CCS Palma; y, por último, a los folios 70 y 71 la valoración por Perito Oficial que, como va dicho, se realizó en la Comandancia Naval de Valencia, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

Identificado el armador/propietario de la embarcación asistida y conocida su dirección por información interesada a la Capitanía Marítima de Barcelona, el Juez Marítimo ofició al mismo el 16 de septiembre de 2014, folios 46 y 47, para comunicarle la incoación del Expediente y recabarle la necesaria información, gestión que, asimismo, realizó a los fines de su personación en el Expediente, a ALLIANZ SEGUROS, folio 57, tras facilitar el Sr. S. datos de la póliza de seguros contratada con dicha entidad.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada en el penúltimo párrafo del Antecedente de Hecho anterior, el informe de la AEMET refleja que durante el día 29 de junio (sic) de 2014,- debe entenderse julio -, entre sus 00:00 y 06:00 horas y en la posición señalada el viento sopló del Suroeste (entre 220º y 230º) con fuerza media Beaufort 4 (11 a 16 nudos) y alguna racha de fuerza 5 (17 a 21 nudos). Por otra parte, y en cuanto al estado de la mar, debió ser marejada (altura significativa de olas de 1 a 1,25 metros) y, ocasionalmente, fuerte marejada (altura significativa de olas de 2 metros).

A su vez, en el certificado expedido sobre el Informe General de Emergencia del CCS Palma consta, en horas UTC: que, a las 00:35 horas del día de autos, se escuchó por VHF la emisión de MAYDAY de la embarcación "**ZÍNGARO**" (sic) a la que respondió Ibiza Radio, conociéndose tenía vía de agua y hallarse en posición 38º51,21'N/001º04,40'E, por lo que, a 00:38 horas se movilizó a la "**GUARDAMAR POLIMNIA**" que salió de su base a las 00:45 horas; que, acto seguido y a través de Ibiza Radio, se instruyó al "**ZÍNGARO**" para que parase máquinas, hicieran uso sus tripulantes de chalecos salvavidas, alistase medios de abandono del buque y comprobase si, parando máquinas, disminuía la entrada de agua; que, a las 01:16 horas, la Embarcación de Salvamento informó de llegada estimada en 20 minutos; que, a 01:17 horas y también a través de Ibiza Radio, desde el "**ZÍNGARO**" se informó de tener reserva de flotabilidad para una hora aproximadamente, dándosele cuenta de

la próxima llegada de la “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, lo que se produjo a las 01:40 horas; que, una vez en zona, la Embarcación de Salvamento, a las 01:45 horas arrió su auxiliar para transportar la motobomba al “**ZÍNGARO**”, informando a las 01:52 horas, que, tras ser transbordados a la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” cuatro tripulantes del “**ZÍNGARO**”, su patrón y dos tripulantes de la Embarcación de Salvamento quedaban a bordo para las labores de achique; que, a las 02:05 horas, desde la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” se informó que, controlada la vía de agua, escoltaba al “**ZÍNGARO**” hasta el Puerto de San Antonio; que, a las 03:45 horas, el patrón del “**ZÍNGARO**” informó a la Embarcación de Salvamento que la vía de agua procedía de un tubo de refrigeración y solicitó remolque, que la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” hizo firme a las 03:55 horas; y que, a las 06:25 horas, la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” informó al Centro de haber atracado en su base sin más novedad.

Por último, y en cuanto a valoración del motovelero “**ZÍNGARO QUINTO**”, el informe evacuado por un Oficial de la Armada de la Comandancia Naval de Valencia donde, como va dicho, se acabó realizando por hallarse en el Club Náutico de dicha capital la citada embarcación, en base a la visita efectuada, y a tenor del reconocimiento de la misma, con estado de conservación acorde con su antigüedad de 1991, se cifra en **QUINCE MIL QUINIENTOS OCHO EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (15.508,28-€)**.

Cuarto

Por lo que respecta a la información requerida a D. E. S., por correo electrónico de 3 de octubre de 2014 la facilitó, consistiendo esta en: escrito que, dirigido al Juzgado Marítimo y fechado el día anterior, suscribía D. E. H., patrón que era del “**ZÍNGARO QUINTO**” el día de la asistencia, y al que se acompañaba copia de su título de Patrón de Yate expedido por la Generalitat Valenciana, folio 56,- si bien el mismo indicaba que tenía validez hasta el 27 de mayo de 2013 -; recibo correspondiente a la póliza de seguros de embarcaciones concertada con ALLIANZ, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS y hojas 3 y 4 de sus condiciones generales y particulares estipuladas; y sendos certificados de navegabilidad y de reconocimiento de la dicha embarcación. En relación con el escrito hecho mérito del Sr. H. P., que corre unido a los folios 49 y 50, cabe decir que en el mismo su redactor exponía su versión del suceso acaecido, indicando que, tras salir a las 23:00 horas locales,- como todas las que siguen -, del 27 de agosto de 2014 (sic),- debe entenderse el 28 de julio -, de Formentera el “**ZÍNGARO QUINTO**”, que patroneaba y en el que estaban embarcadas otras cuatro personas, en demanda de Valencia, con viento de NE de 7 nudos, a las 03:00 horas una de las ocupantes de la embarcación le dio aviso de la existencia de agua en el plan de la embarcación, por lo que desembragó el motor y encendió el alumbrado interior y, comprobada la certeza de la noticia, dispuso que tal ocupante despertase al resto, que se encontraban en sus camarotes, para que se pusieran sus chalecos salvavidas y subieran a cubierta, preparándose la

balsa salvavidas y bengalas. Tras esto, procedió a averiguar la emergencia por donde entraba el agua pero, en pocos minutos, apreciando que su altura ascendía ya a 10 centímetros por todo el plan y que las bombas de achique no eran lo suficientemente potentes para extraer el agua, decidió lanzar un MAYDAY por Canal 16 para notificar situación, rumbo a la deriva con mar de fondo y problema existente a bordo, confirmándosele por radio que la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** venía en auxilio desde San Antonio (Ibiza). Mientras llegaba fue observando los grifos de fondo sin llegar a saber por dónde entraba el agua, que ya alcanzaba de 20 a 30 centímetros por todo el plan aunque las bombas continuaban extrayéndola. A las 03:45 horas, observada la luz de la Embarcación de Salvamento, le informó por radio de la situación de emergencia (sic) y, acto seguido, se abarloó con dificultad por existir mar de fondo. Los cuatro ocupantes fueron trasladados a la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** y en el **"ZÍNGARO QUINTO"** embarcaron dos operarios de aquella con un motor achicador, con el que se inició el achique y, mientras se continuaba este, se preparó el velero para ser remolcado. Durante el transcurso de la navegación se continuó observando para averiguar el lugar de entrada de agua hasta que el propio exponente, descubierto que salía abundantemente de la cabina del motor, observó la existencia de una fuga o rotura de alguna goma con conexión al circuito de refrigeración. El velero continuó remolcado con destino al CN San Antonio mientras los dos operarios seguían con sus labores de achique. Una vez en el Náutico a las 07:00 horas del 28 de agosto de 2014 (sic),- debe entenderse el 29 de julio -, el velero entró, por encontrarse sin gobierno a causa de avería de fuga de agua en la refrigeración del motor, ayudado por una embarcación y un marinero de dicho club, donde quedó amarrado al muelle, acudiendo a las 07:30 horas el Mecánico de la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** para visualizar lo ocurrido, apreciándose la rotura de una goma que une con el filtro de la entrada de agua del mar, pasando por el circuito del rodete hacia el motor, y refrigerando el mismo. A su vez, sobre las 08:30 horas, el Oficial de la Embarcación de Salvamento se desplazó a bordo para la toma de datos. Por último, y en el escrito que se reseña, el Sr. H. P., tras hacer constar el contenido de los tripulantes del velero por el trato y asistencia dados por la tripulación de la **“GUARDAMAR POLIMNIA”**, consignaba lo siguiente: ***“El que suscribe, como patrón de la embarcación, considero que primero realizamos el Salvamento a las personas y posteriormente el remolque de la embarcación”***.

Quinto

Respecto a lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 60 a 62 figura escrito y documentación del Letrado de **SASEMAR** que, identificando al **"ZÍNGARO QUINTO"** y señalando sus características, valoraba lo salvado en unos **CIEN MIL EUROS (100.000,00-€)**, aproximadamente, y reclamaba una remuneración no inferior a **QUINCE MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (15.136,32-€)** en la que se

incluía el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 5 horas y 40 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **TRES MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (3.136,32-€)**, calificando la misma como **salvamento**. En tal escrito se refleja, sin duda por error, un nombre y dirección que no corresponde al armador de la embarcación asistida.

Sexto

Con fecha 3 de marzo de 2015 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 74 a 77, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada y su anotación; el informe de meteorología; la personación de la representación letrada de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la comunicación efectuada, y su respuesta con documental aportada, al armador de la embarcación asistida; la comunicación a la entidad aseguradora de dicha embarcación; la certificación sobre el Informe general de Emergencia abierto por CCS Palma; y la valoración por Perito Oficial. A su vez, como fundamentos de derecho, dio por terminado el período de instrucción de oficio, y acordó aprobar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes interesadas a las que concedía plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó al día siguiente.

Séptimo

Por la Letrada D^a M. C. del Despacho Profesional R. G. ABOGADOS, mediante correo electrónico de fecha 11 de marzo pasado y manifestando actuar en representación de la entidad aseguradora en la representación ALLIANZ, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.,- no acreditada en debida forma pero que, dado que a tal fin manifestaba su expresa voluntad de formalizarla y dado que por el Juzgado Marítimo actuante, por su acuerdo de la misma fecha, se aceptó su personación, por la simple calidad de defecto formal subsanable, en el estado actual de estas actuaciones y por razones de economía procedimental, debe asumirse -, trasladó escrito de fecha 22 de octubre de 2014 (sic) por el que instaba su personación, admitida como va dicho, y, con posterior escrito de 12 de marzo de este año, formuló las oportunas alegaciones. En tal sentido, reseñando la situación de peligro real e inminente de la embarcación asistida y de su tripulación, evitada gracias a la intervención de **SASEMAR**, y considerando el servicio prestado como un claro supuesto de salvamento, en base a las condiciones particulares y generales de la póliza correspondiente a la embarcación "**ZÍNGARO**" (sic), que acompañaba y a cuyo tenor quedaban excluidos de cobertura tanto los daños propios como el salvamento, exponía su criterio sobre la necesidad de soportar directamente el asegurado Sr. S. B. tanto su defensa jurídica como como la indemnización

solicitada por la asistencia llevada a cabo. Tras esto, concluía señalando que la entidad aseguradora sí vendría obligada al abono de remolque, a cuyo efecto y con cita de la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, sobre tarifas por servicios de **SASEMAR**, lo cifraba en un importe de **MIL SETECIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS (1.764,00-€)**.

Octavo

Por lo que se refiere al asistido, D. E. S., por escrito de fecha 18 de marzo de este año se persona en las actuaciones mediante la Procuradora D^a M. A., con poder al efecto, y bajo su propia dirección letrada, haciéndosele llegar copia íntegra del Expediente en trámite.

Noveno

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito de 11 de marzo de 2015, hecho llegar por correo electrónico de 18 del mismo mes, folios 123 a 127, formuló sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la "**GUARDAMAR POLIMNIA**" a la embarcación "**ZÍNGARO QUINTO**", y atendiendo a los extremos obrantes en el Parte de Asistencia formulado, informe de AEMET, Informe General de Emergencia levantado por CCS Palma y manifestaciones contenidas en el escrito obrante en autos del patrón del velero asistido Sr. H. P., de todos los cuales extrae diversos pormenores en apoyo de su argumentación, calificaba como **salvamento** el servicio prestado en cuanto que, ante la existencia de un peligro grave e inminente de hundimiento en medio del mar, que determinó se enviase un MAY DAY,- a cuyo fin se señalaba nuestra Resolución 660/00008/13, de 25 de junio, que clarificaba la naturaleza de tal llamada -, la intervención de la "**GUARDAMAR POLIMNIA**" y de su tripulación fue determinante en evitar que el "**ZÍNGARO QUINTO**" se perdiese dada la velocidad de entrada de agua y la nula utilidad de sus medios de achique, dándose, por consiguiente, los requisitos integradores de la calificación postulada.

A su vez, tras fundamentar la reclamación objeto de estas actuaciones en las previsiones de la Ley 60/1962 y examinar los requisitos determinantes del reconocimiento de remuneración, admitiendo la valoración de lo salvado dada por Perito Oficial, y cifrada en **QUINCE MIL QUINIENTOS OCHO EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (15.508,28-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **TRES MIL EUROS (3.000,00-€)** al que se sumarían los gastos ocasionados por importe de **TRES MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (3.136,32-€)**, lo que daría un total reclamado de **SEIS MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (6.136,32-€)**.

Décimo

Por D. E. S. y por su escrito de 20 de marzo pasado, folios 129 a 133, impugnando tanto la calificación de salvamento hecha de contrario por no

existir situación alguna de riesgo en la asistida en tanto que no tenía vía de agua sino avería, ser efectuada la llamada de socorro con carácter preventivo, y no asumir riesgo alguno el asistente, como la valoración dada al **"ZÍNGARO QUINTO"** por **SASEMAR**, - la referida a su cifra inicial -, y conviniendo con la facilitada en peritaje oficial, se postulaba la conceptualización de la asistencia como remolque sujeto a tarificación oficial en los términos de la ya meritada Orden FOM de 2013, lo que daría un importe de **MIL SETECIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS (1.764,00-€)**, que habría de asumir la aseguradora y sin que hubiera de sumarse a dicha cifra cantidad alguna por gastos irrogados. A su vez y a efectos de prueba, proponía la documental ya obrante y la testifical a llevar a cabo en el Sr. H. P. como patrón que fue del velero el día de autos.

El Juez Marítimo, tras acordar la admisión y procedencia de la prueba testifical interesada mediante Providencia de fecha 6 de abril pasado y disponer su práctica, reclamó de su proponente la remisión de cuestionario de preguntas. A la recepción del mismo, en vía de auxilio administrativo, recabó su diligenciamiento a la Comandancia Naval de Ibiza, figurando su práctica a los folios 160 a 172. A su tenor, D. E. H., sintetizando, dijo: 1º.- Que, como patrón de la embarcación **"ZÍNGARO"** (sic) e informado, sobre las 03:00 horas, de que había algo de agua sobre el plan del barco que se apercibía en el balanceo propio del mismo, por ser de noche y llevar cuatro ocupantes, emitió MAYDAY con carácter preventivo antes de comprobar el origen y la causa del agua y no saber en un primer momento el alcance de la avería; 2º.- Que, transbordados los ocupantes a la **"GUARDAMAR POLIMNIA"** y quedando el deponente a bordo, en apenas unos minutos y con la ayuda del motor de achique embarcado, lo que ayudó mucho por la falta de caudal de la bomba del velero, quedó totalmente achicada la poca agua existente; 3º.- Que por nadie de la embarcación asistente se intentó localizar el motivo y origen de la avería que provocó la entrada de agua, siendo el deponente quien, durante la navegación del velero por sus propios medios, al levantar la tapa del motor, se percató de una raja en la goma de la tubería de refrigeración del mismo, por lo que procedió a su parada y solicitó ser remolcado; 4º.- Que, en base a su experiencia, por no existir riesgo alguno ni para la tripulación ni para la embarcación asistida ni, asimismo, para la asistente, la asistencia no fue salvamento y se trató sólo de un remolque, que solicitó al quedar sin gobierno la embarcación al verse obligado a parar el motor, y que era lo que debía haber hecho desde un primer momento; 5º.- Que en su travesía a puerto, tanto durante la navegación por sus propios medios como durante su remolque, no existía mala mar que pudiese poner en riesgo ni a la asistida ni a quien vino a efectuar el remolque; 6º.- Que solicitó remolque al quedarse sin gobierno por exigencia de parada del motor ante la avería sufrida y en cumplimiento de lo que le es exigible por su titulación para seguridad de su tripulación; y 7º.- Que los ocupantes del velero, en perfectas condiciones de habitabilidad y navegabilidad para entrar en puerto, podrían haber seguido ocupándolo sin

riesgo pues el agua se controló de inmediato y dejó de entrar cuando se paró el motor.

Décimo Primero

Con independencia de las merítadas alegaciones del asistido, éste, mediante sucesivos correos electrónicos de fechas 13 y 18 de mayo pasado, hizo llegar al Juzgado Marítimo informe, folio 156, que suscribía el Sr. M. C., responsable técnico de ACHICE, Industrias Mecánicas S.L., entidad sita en Yecla (Murcia) y quien manifestaba haber sido mecánico encargado del mantenimiento del motor de la embarcación "**ZÍNGARO QUINTO**", quien expresaba, tras revisión del mismo, el carácter de la avería sufrida, consistente en simple fisura de la goma de refrigeración del circuito secundario o exterior de refrigeración que, con el motor en marcha, hacía entrarse una pequeña cantidad de agua, que se cortaba al parar el motor, y reportaje fotográfico de los extremos tales, obrante al folio 159.

Décimo Segundo

Por el Juez Marítimo que, con fecha 29 de mayo pasado había dispuesto, y comunicado a las partes, Reunión Conciliatoria a celebrar el siguiente 15 de junio, al recibirse escrito de la representación letrada de **SASEMAR**, - de fecha 25 de mayo pero con entrada el pasado 1 de junio -, con el que, conocida la admisión de testifical propuesta por el asistido, proponía, a su vez, la formulación de preguntas al mismo testigo con exhibición de particulares de la documental obrante en el Expediente, concretamente los folios 44 y 49, se anuló la convocatoria y se admitió dicha testifical que se llevó a realización, nuevamente por vía de auxilio administrativo, en la Comandancia Naval de Ibiza, figurando su práctica a los folios 184 a 194. A su tenor, D. H. P. dijo: 1º.- Que, a las 00:35 horas UTC, emitió un MAYDAY no por existir una importante vía de agua sino porque se divisó la existencia de agua sin poderse percatar, dada la oscuridad de la noche, de su movimiento e importancia, comprobando posteriormente que se trataba de una fisura en la goma de refrigeración del circuito secundario; 2º.- Que, comprobada la avería, entre la bomba de achique del velero, de 38 pies, y la ayuda material de sus ocupantes, hubiera podido perfectamente achicarse el agua sin que existiera en ningún momento peligro de su hundimiento; 3º.- Que, aunque no se daba una situación grave en el velero, posiblemente y como medida de precaución manifestó a los ocupantes del mismo que se pusieran los chalecos salvavidas o los tuvieran a mano, preocupándose el deponente en ver dónde estaban las bengalas, estando en la bañera donde se estaba realizando la travesía, sin que en ningún momento hubiera sido necesario abandonar la embarcación; y 4º.- Que el mar tal como se encontraba permitía no sólo el abarloarse, maniobra que no era necesaria, ya que lo que el barco necesitaba era el remolque, dado que la entrada de agua y la avería quedaban totalmente neutralizadas en el mismo momento de pararse el motor.

Décimo Tercero

Dispuesta nueva Reunión Conciliatoria para el pasado 29 de junio, y comunicada a las partes, D. E. S. manifestó su intención de acudir, si bien y ante lo reflejado en escrito de **SASEMAR** que, con total ratificación de lo ya alegado, se excusaba, el Juez Marítimo, por Providencia de 23 del mismo mes, folio 204, notificada a las partes,- momento en que el asistido quiso dejar expresa constancia de su voluntad de asistencia, folio 211-, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del día 25 de dicho mes de junio.

HECHOS

Primero

Durante la navegación del velero “**ZÍNGARO QUINTO**” que, patroneado por D. E. H. P. y con otras cuatro personas a bordo, había salido de Formentera en la noche del día anterior en demanda de Valencia, a las 00:35 horas UTC del 29 de julio de 2014 se emitió por el citado patrón un MAYDAY por Canal 16, a la que respondió Ibiza Radio solicitando conocer posición y motivo de la llamada, conociéndose por aquel se hallaba en posición 38°51,21´N - 001°04,40´E , rumbo a la deriva con mar de fondo y tenía vía de agua. La presencia de agua, que había detectado una de sus tripulantes y de la que informó al patrón, había llevado al mismo a desembragar el motor, encender el alumbrado interior, comprobar la certeza de lo que se le había transmitido y averiguar por donde entraba, si bien esto último sin resultado por lo que, una vez acreditada la entrada de agua y que su altura ya alcanzaba los diez (10) centímetros por todo el plan de la embarcación y que las dos bombas de achique no eran lo suficientemente potentes, habiendo dispuesto se pusiera la tripulación sus chalecos salvavidas y subieran a cubierta, preparándose la balsa salvavidas y las bengalas, decidió lanzar la llamada en cuestión que determinó que a 00:38 horas UTC se movilizase por CCS Palma a la “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, que salió de su base en el Puerto de San Antonio (Ibiza) a las 00:45 horas UTC. El CCS Palma, al tiempo que informaba al patrón del velero de la salida en su auxilio de la Embarcación de Salvamento, le había instruido para que parase máquinas, hicieran uso sus ocupantes de chalecos salvavidas, alistase medios de abandono del buque y comprobase si, parando máquinas, disminuía la entrada de agua. Mientras la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” navegaba hacia la posición señalada, el patrón del “**ZÍNGARO QUINTO**”, que fue observando los grifos de fondo sin saber por dónde entraba el agua, que ya alcanzaba unos veinte (20) a treinta (30) centímetros de altura aunque las bombas de achique seguían extrayéndola, llegó a informar al CCS Palma, a las 01:17 horas UTC, que tenía reserva de flotabilidad para una (1) hora aproximadamente.

Una vez en zona, a 01:40 horas UTC, la “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, que encontró a la tripulación del velero en cubierta con los chalecos puestos y

preparados para abandonarlo, arrió su auxiliar con dos marineros y una motobomba con la que, una vez embarcada a 01:52 UTC en el “**ZÍNGARO QUINTO**”, del que se había transbordado a cuatro de sus ocupantes a la Embarcación de Salvamento, por el patrón del “**ZÍNGARO QUINTO**” y los marineros de la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” se empezó el achique de agua, lo que se consiguió en su totalidad a las 02:05 horas UTC. Tras esto, comprobado que todo estaba en orden y conociéndose a través del patrón del velero que podía ir a motor, ambas embarcaciones arrumbaron hacia San Antonio escoltando la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” al “**ZÍNGARO QUINTO**”, este con su patrón, los marineros embarcados, la motobomba en su momento trasladada y la auxiliar. No obstante, a las 03:45 horas UTC y durante su tránsito, desde el velero cuyo patrón, descubierto que salía abundantemente agua de la cabina del motor, había detectado la existencia de una fuga o rotura de alguna goma con conexión al circuito de refrigeración del motor lo que hacía embarcara agua hacia su interior, se comunicó a la Embarcación de Salvamento que se había localizado la vía de agua, por lo que desde la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” se dispuso parara el motor y, acto seguido, se inició maniobra de remolque que el patrón del velero demandó, que se hizo firme a las 03:55 horas UTC, continuándose la travesía en tal modo si bien con continuo uso de la bomba de achique en su momento embarcada en el “**ZÍNGARO QUINTO**”. Una vez en el Puerto de San Antonio a las 06:05 horas UTC y largado el remolque fue llevado el velero a su atraque mediante la auxiliar de la Embarcación de Salvamento y una embarcación del Náutico, quedando afirmada en su pantalán a las 06:15 horas UTC. La “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, tras el regreso de su auxiliar con la motobomba, acabó atracando en su base a las 06:25 horas UTC.

El servicio prestado tuvo una duración de 5 horas y 40 minutos, con una distancia navegada de 35 millas, y siendo la meteorología concurrente la de viento que sopló del Suroeste con fuerza media Beaufort 4 (11 a 16 nudos) y alguna racha de fuerza 5 (17 a 21 nudos), y, en cuanto al estado de la mar, de marejada (altura significativa de olas de 1 a 1,25 metros) y, ocasionalmente, fuerte marejada (altura significativa de olas de 2 metros).

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Capitán de la “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, Informe General de Emergencia abierto por CCS Palma, informe de meteorología de la AEMET, y versión inicial del patrón “**ZÍNGARO QUINTO**”, documentos todos obrantes en el Expediente.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados, que se declaran probados, constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con 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.

Segundo

Dicho lo anterior, constituyendo la principal cuestión la de determinar si la actividad llevada a cabo, el servicio prestado, por la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” respecto al “**ZÍNGARO QUINTO**” integró un salvamento o un remolque en los términos a que se refiere el artículo 1 de la Ley calendada, habida cuenta la enfrentada postulación de las partes personadas, y siendo a tal fin tanto el peligro corrido por la embarcación asistida como la realización de servicios extraordinarios por la embarcación asistente los elementos consustanciales a ponderar, como nuestra jurisprudencia ha establecido, por todas la STS de 15 de febrero de 1988, de la que se haría eco el mismo Tribunal en su Sentencia de 13 de julio de 2006 al ver y fallar un recurso de casación para la unificación de doctrina,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de los factores consignados por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario para la existencia de salvamento (A., G. y R. S.) -, habrá que atender a las circunstancias concurrentes en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central, reflejadas en los hechos que se han declarado probados.

Tercero

Siendo cierto que el velero “**ZÍNGARO QUINTO**” embarcó agua, en cantidad en modo alguno despreciable, a consecuencia de una avería consistente en fisura de la goma de refrigeración del circuito secundario o exterior de refrigeración y no detectada por su patrón antes de lanzar, a 00:35 horas UTC del día de autos, la llamada MAYDAY,- entrada de agua que, tal como refleja el Informe General de Emergencia abierto, dicho patrón imputaba a vía de agua, y agua que, en el momento de su descubrimiento, alcanzaba los diez (10) centímetros de altura y que, posteriormente, llegaría a superar una altura de veinte (20) centímetros, con achique ineficaz de las bombas propias del mismo y sólo conseguido en su totalidad mediante la motobomba de la “**GUARDAMAR POLIMNIA**”, pasada con su auxiliar y operada por sus dos marineros que, incluso, siguieron con el achique, como así lo manifiesta el mismo patrón, cuando el velero, parado ya su motor, era remolcado por la Embarcación de Salvamento -, y siendo también cierto que el tan mencionado patrón al informar al CCS Palma, y así consta en el Informe General de Emergencia antes citado, a las 01:17 horas UTC y cuando ya la

“**GUARDAMAR POLIMNIA**” navegaba hacia la posición en que se hallaba, rumbo a la deriva con mar de fondo, el “**ZÍNGARO QUINTO**”, dijo que tenía “**reserva de flotabilidad para una hora aproximadamente**”, se acreditan, en atención a lo hasta ahora consignado, indicios suficientes de una aparente situación de peligro corrida por la embarcación asistida.

No obstante, en el examen de tal situación de peligro, y porque, como va dicho, el patrón del velero emitió una llamada MAYDAY, llamada que no niega haber efectuado pero que, deponiendo como testigo propuesto por la parte asistida, posteriormente dirá ser hecha con “**carácter preventivo**”, han de establecerse los términos de existencia objetiva y no meramente subjetiva del peligro y, por ende, de calificación de la asistencia. Sobre esta cuestión, la representación letrada de **SASEMAR**, - que invoca, con su transcripción literal, un particular de anterior Resolución de este Tribunal Marítimo Central del año 2013, en el que se señalaba que la emisión de MAYDAY significaba “la existencia de un peligro inminente para la vida o para la viabilidad de la propia nave” y “la convocatoria a caer todas las demás actividades e inmediatamente iniciar un intento de rescate”-, entiende confirmado, por su evidencia, un peligro de hundimiento en medio del mar del “**ZÍNGARO QUINTO**” y califica como **salvamento** el servicio prestado. En relación con la referencia conceptual que nos viene señalada por el asistente convendría añadir que en la página web del Ministerio de Fomento, al tratar de Comunicaciones Marítimas y establecer los niveles de los mensajes de socorro, - dependiente estos de la gravedad de la situación -, el Primero es el correspondiente al MAYDAY en cuanto sirve para avisar de un peligro grave e inminente, reseñándose además que los procedimientos y normas en el Servicio Móvil Marítimo son obligatorios, estando prohibida toda transmisión inútil.

Cuarto

En el caso que nos ocupa el patrón del velero, ante la situación que se le presentó, ocurrencia del suceso en horas nocturnas, continuo embarque de agua en el “**ZÍNGARO QUINTO**”, ineficacia de sus propios medios de achique, imposibilidad de localizar el origen del embarque de agua y, sin duda alguna, su propia exigencia profesional, expresada por las competentes y manifiestas medidas adoptadas de aseguramiento personal, de garantizar la seguridad de los restantes ocupantes a bordo, emitió, en cuanto responsable del velero, personalmente y no con carácter preventivo, - para lo que le hubiera valido emplear la de PAN-PAN -, la llamada de MAYDAY por consciencia en aquel momento de la existencia de peligro grave o inmediato que amenazaba a la embarcación que patroneaba. A mayor abundamiento, debe recordarse, como queda sentado en el Antecedente de Hecho Cuarto, que el patrón del velero simplemente había desembragado el motor, no constando en las actuaciones que lo parara acto seguido o, como también va dicho en el Antecedente de Hecho Tercero, llevara a la práctica las instrucciones dadas por CCS Palma de parar máquinas y comprobar si, parándolas, disminuía la entrada de agua,

extremos que mal se avienen a lo que, deponiendo como testigo de la parte asistida, viene a manifestar al responder que **“dada la naturaleza de la avería existente, una vez parado el motor, ya no entraba ni una gota de agua en el barco”**, pareciendo reprochar a la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** y a sus tripulantes,- a los que engloba, dicho coloquialmente, de capitán a paje -, tanto el que no hicieran intento alguno para localizar la avería que provocaba la entrada de agua como el que no procedieran a un remolque inmediato con exigencia de parada del motor, y eso en la hipótesis de que tal parada llevase como inmediato resultado el cese de entrada de agua ya que, y así se refleja en el citado Antecedente de Hecho Cuarto, **“los operarios de SASEMAR continuaban achicando mientras remolcaban el buque con destino a C.N. San Antonio”** lo que, asimismo, mal se compadece con su ulterior declaración.

Por todo lo expuesto y sin cuestionar el que una solicitud de ayuda inmediata a través de una llamada de socorro sea, sin más, prueba plena de la existencia de peligro, sino una simple presunción fáctica del mismo, presunción que puede decaer y destruirse con otros medios probatorios,- y a tal fin puede reseñarse tanto la propia Resolución de este Tribunal Marítimo Central de 25 de junio de 2013 citada por **SASEMAR** en la que, a pesar de emitirse un PAN-PAN por el asistido, el servicio prestado por el asistente, por los datos obrantes en el Expediente de su razón, se declaró como remolque, como la Sentencia de la Sección 8ª de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 11 de febrero de 2004 que, estimando recurso de tal orden contra la calificación de auxilio, declaró ser un remolque el servicio prestado a una embarcación que, tras accidentarse y varar en roca, por pensarse inicialmente en una situación de peligro,- que inmediatamente y por su posición en roca estable, fue descartado -, había llegado a emitir señales y arriado sus balsas, lo que determinó acudieran en su socorro -, no puede este Tribunal Marítimo asumir la postulación de remolque sujeto a tarifación que formula la parte asistida,- y que se hace, significativamente, tras rechazarse por la entidad aseguradora la cobertura por salvamento y admitir la correspondiente a remolque, como va dicho en el Antecedente de Hecho Séptimo -, y sí por el contrario convenir expresamente con el criterio de **SASEMAR** en su calificación del servicio prestado por la **“GUARDAMAR POLIMNIA”** al **“ZÍNGARO QUINTO”** como **salvamento**, y ello porque la situación de peligro real en que este se encontraba, en modo alguno imaginario, y con probabilidad mayor o menor de su pérdida, fue atajada con la pronta y eficaz ayuda prestada por la dicha **“GUARDAMAR POLIMNIA”** y sus medios humanos y materiales puestos en escena escasamente una hora después de ser movilizada por CCS Palma, y ello aunque no sean de apreciar servicios extraordinarios en la actividad llevada a cabo y la meteorología existente no pueda calificarse intrínsecamente, de mala.

Quinto

El artículo 2º de la citada Ley reguladora de la materia establece que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa. El mismo artículo, en su párrafo 3º, dispone que la remuneración no podrá exceder en ningún caso del valor de las cosas salvadas. Los artículos 2º y 7º de la Ley, determinan que el pago de la remuneración por el servicio prestado, tiene que satisfacerlo el propietario del buque asistido al armador del buque auxiliador, así como el de los gastos, daños y perjuicios que le hubiese ocasionado.

Sexto

El artículo 6º de la Ley calendada establece que para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre ambas partes, y en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central. Como en el presente caso no ha existido acuerdo entre las partes, en seguimiento de la pauta orientadora del señalamiento de indemnización en este salvamento, atendiendo al resultado útil obtenido, para lo cual se muestra aquiescencia a la valoración de la embarcación “**ZÍNGARO QUINTO**” en **QUINCE MIL QUINIENTOS OCHO EUROS CON VEINTIOCHO CÉNTIMOS (15.508,28-€)**, que refleja el informe evacuado y expedido por Perito Oficial, y aplicando los módulos estimativos o criterios que establece el artículo 9 de la Ley 60/1962, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN EUROS (1.861,00-€)**. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **TRES MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (3.136,32-€)**.

Séptimo

Al tratarse la “**GUARDAMAR POLIMNIA**” de embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación, de acuerdo con los artículos 7 y 13 de la citada ley 60/1962, de 24 de diciembre.

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 salvamento el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “GUARDAMAR POLIMNIA” a la embarcación de recreo motovelero, de bandera española, denominada “ZÍNGARO QUINTO”, y fija como retribución total por el servicio

la cantidad de **CUATRO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (4.997,32-€)**, de los que **TRES MIL CIENTO TREINTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (3.136,32-€)** corresponden a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y **MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN EUROS (1.861,00-€)** al premio por el servicio prestado.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. E. S.**, como armador/propietario de la embarcación de recreo, motovelero, **“ZÍNGARO QUINTO”**, a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

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 O.M. 1601/77 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 Ley 60/1962, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.