

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00013/16**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.  
**D. Javier Pery Paredes**

En Madrid a los veinticuatro días del mes de mayo del año dos mil dieciséis.

#### **Vocales**

Capitán de Navío  
**D. Salvador Múgica Ruiz**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **35/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a vela, de bandera de los Estados Unidos de América,- *aunque pudiera ser española y estarse en trámites de cambio de abanderamiento por lo que refleja el folio 111-*, nombrada "**PINA**", con matrícula DL7985AJ, de 11.20 metros de eslora, 3,78 metros de manga y 10 T.R.B., por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR SUHAIL**", hecho ocurrido el día 1 de noviembre de 2015 en aguas de Cádiz.

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**

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente nº **35/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 3 de noviembre de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR SUHAIL**" en el que narra el servicio prestado el día 1 del mismo mes a la embarcación de recreo a vela, de bandera

de los Estados Unidos de América, denominada "**PINA**". En el indicado Parte se reflejaba haber sido movilizada a las 13:10 horas UTC horas por el CCS Cádiz para proceder hacia la Boya de la Monjita (boya roja de la canal de Cádiz),- *en posición 36°33.133'N-6°17.263'W, según posterior información facilitada por SASEMAR, folio 18-*, donde se encontraba un velero con problemas,- noticia dada desde la lancha del Práctico de Cádiz que se encontraba en zona-, por lo que salió inmediatamente de su base en Punta San Felipe/Puerto América de Cádiz. Una vez allí a las 13:15 horas, donde la lancha del Práctico intentaba que la embarcación no se saliera de la canal de navegación, y concurriendo una meteorología mala con mar de fondo y rachas de vientos de Fuerza 8 del SE, la "**SALVAMAR SUHAIL**", que tuvo muchos problemas para aproximarse al "**PINA**", sin gobierno y con las velas rotas, por la fuerza del viento y la marea que abatía a más de 8 nudos, apreció que el único tripulante del velero se hallaba en malas condiciones físicas o herido. Firme el remolque, tras muchos intentos, a las 13:25 horas, se procedió con mucha precaución hacia el Puerto de Cádiz buscando una zona dentro del mismo que diese resguardo del fuerte viento. Al costado del "**PINA**" a las 13:45 horas, y rechazada asistencia médica por su tripulante, D. O. I., de nacionalidad israelí,- que tenía un fuerte golpe en las costillas-, se observó que el velero estaba un poco hundido y se arrumbó hacia los pantalanes de Puerto América, donde llegaron a las 14:00 horas, teniendo problemas para atracarlo por el viento y la lluvia. Atracado el "**PINA**", se observó que estaba inundado con grave peligro de hundirse aunque no se detectaba la entrada de agua, por lo que se instaló la motobomba de achique de la "**SALVAMAR SUHAIL**", consiguiéndose achicar, a las 15:30 horas, el agua embarcada, estimada en unos 8.000 litros. Tras esto se localizó como lugar de entrada del agua el macho de fondo de los WC que estaba partido y su manguera enredada, observándose también que la zona del eje estaba obstruida con un saco de dormir y restos de ropa, todo lo cual dejaba al velero sin máquina, por lo que se taponó la entrada de agua. Dejado el "**PINA**" a flote en el pantalán, y confirmado que su tripulante se encontraba en condiciones y se hacía cargo del mismo, a las 15:45 horas "**SALVAMAR SUHAIL**" arrumbó a su base donde atracó a las 15:50 horas.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 2 horas y 40 minutos, siendo la distancia navegada de 4 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia el pertinente extremo respecto al armador de la embarcación asistida, entidad "GONE SAILING LLC", con domicilio en Delaware (EE.UU), su patrón, el ya citado Sr. I.,- consignándose el número de su pasaporte, *y quien, también, es señalado en algún momento como propietario, folio 112-*, siendo la aseguradora ALLIANZ bajo la póliza 00000/Suplemento nº 2,- de la que se acompañaban las páginas 3 y 4-, reflejándose en NOTA que la matrícula en la amura del "**PINA**" era 6ª BA-2-12-11, con nombre JUB (sic) y puerto base C.N.J. (Club Náutico de Jávea),- *según datos de tal póliza, folio 8-*.

## **Segundo**

El Juez Marítimo, mediante Providencia de 4 de noviembre de 2015, folio 10, acordó incoar actuaciones, admitir la personación de la representación letrada de **SASEMAR** y, como medida de garantía, dispuso la "**Prohibición de Salida a la Mar**" del velero asistido, lo que trasladó a la Capitanía Marítima de Cádiz a sus efectos. Lo proveído recogía también la práctica de diligencias procedentes para integración de las actuaciones y, como tales, entre otras, la publicación de edictos, la solicitud de informe-valoración del "**PINA**" por la Administración Marítima pertinente y la certificación meteorológica, comunicando, asimismo, la existencia del procedimiento al Consulado de los Estados Unidos de América en Madrid en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, que corre unido al folio 33,- del que no se recibiría respuesta alguna-.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales obra a los folios 27 y 28 el informe de meteorología de la AEMET; y a los folios 37 a 40 el informe de valoración, de fecha 13 de noviembre de 2015, expedido por el Ingeniero Naval, Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Cádiz; de los cuales se hará referencia posteriormente.

## **Tercero**

Por lo que respecta al informe de la AEMET, este señalaba que durante el día y horario de la asistencia y en la zona en cuestión hubo al inicio viento ESE, con fuerza 7 amainando progresivamente a fuerza 6 durante las dos primeras horas del período considerado, momento en el que se produce una rolada a componente WSW de fuerza 5, disminuyendo al final a fuerza 3, registrándose en el momento de la rolada rachas de fuerza 8-9; el mar de viento era de fuerte marejada mar adentro disminuyendo progresivamente a marejada, y el mar de fondo era oeste de 2 metros al principio disminuyendo al final a 1 metro; la altura combinada del oleaje era al inicio de 2,5-3 metros disminuyendo progresivamente hasta situarse al final a 1,5 metros. Por último, por la zona pasaba una línea de inestabilidad con aguaceros asociados y tras ella la citada rolada de viento, momentos en que la visibilidad era regular o mala.

En cuanto al informe de valoración de la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Cádiz, en este, tras llevarse a cabo el 11 de noviembre de 2015 la inspección del "**PINA**", construido el año 1982 y que se encontraba en seco en las instalaciones del Varadero de Puerto Sherry, con reseña de sus características, considerándosele en aparente buen estado, y con indicación, asimismo, de que en sus amuras presentaba la matrícula 6<sup>a</sup> BA-2-12-11 y en su popa el nombre JUBA III, correspondientes al momento en que se le dio de baja en el Registro Marítimo Español por exportación,- extremos que se acreditaban con la incorporación de copia de su último Certificado de Navegabilidad expedido en España el 11 de mayo de 2011-, se

le daba un valor de mercado aproximado de **OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (85.000,00-€)**.

#### **Cuarto**

Con fecha 19 de enero de 2016 el Juzgado Marítimo ofició a ALLIANZ, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., dando noticia de las actuaciones en curso y derecho a personarse por poder resultar afectada por la Resolución que pudiera recaer en las mismas, recabando a su copia de la póliza contratada a través de determinada Correduría de Seguros, folio 52. En relación con tal diligencia, por correo electrónico de 22 de febrero pasado el Letrado Sr. T. G., del Despacho Profesional Ruiz-Gálvez Abogados, presentó escrito interesando ser tenido como personado en el Expediente en nombre y representación de la citada entidad aseguradora y solicitando copia de lo actuado. En tal escrito se hacía constar, caso de precisarse formalizar la representación invocada, propuesta de formalizarla "apud acta" en cualquier organismo público habilitado al efecto.

En relación con las pretensiones deducidas por el mentado Letrado, el Juez Marítimo, por Providencia de 23 del mismo mes, folio 56, acordó de una parte requerirle la aportación de la copia de póliza amparadora del "**PINA**", ya solicitada a la aseguradora, y señalar como régimen de apoderamiento el dispuesto en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, bien mediante comparecencia ante el Juzgado Marítimo o bien mediante la presentación de escritura de apoderamiento, al no estar previsto el otorgamiento de poder en la Administración General del Estado ante órganos distintos a los que tramitan los expedientes. Lo así proveído se notificó a la representación de SASEMAR y al Letrado Sr. T. G., que acusó recibo el mismo día, folio 67. A su vez, y con fecha 7 de marzo de este año, el indicado Letrado hizo llegar por correo electrónico la copia de la póliza requerida, que corre unida a los folios 69 a 87.

#### **Quinto**

El Juez Marítimo redactó el 10 de marzo de 2016 Cuenta General de Gastos, folios 89 a 91, en la que como antecedentes de hecho se citaba el Parte de Asistencia Marítima prestada por la "**SALVAMAR SUHAIL**", la personación de **SASEMAR** y la no personación de la parte asistida, y los restantes extremos pertinentes y ya reflejados hasta este momento, si bien reflejando que la parte asistente no había presentado relación de gastos, consignando, a su vez, como fundamentos de derecho la ausencia de calificación de la parte promotora de las actuaciones, el valor contribuyente,- el contenido en el informe oficial aportado por la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Cádiz-, y la falta de reclamación, hasta la fecha, por parte de la Entidad Pública Empresarial promotora tanto de gastos como de remuneración, disponiendo conceder un plazo de quince días hábiles,

desde su notificación, para vista de las actuaciones, formulación de alegaciones y proposición de prueba, lo que trasladó por correo electrónico del mismo día.

### **Sexto**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 30 de marzo, folios 103 a 109, al que acompañaba certificación acreditativa de gastos ocasionados a dicha Entidad Pública Empresarial, copia que corre unida al folio 113, y copia del Informe General de Emergencia levantado por CCS Cádiz, folios 110 a 110,- del que luego se expondrán particulares-, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la "**SALVAMAR SUHAIL**" a la embarcación "**PINA**" y atendiendo a los datos obrantes en las actuaciones y al referenciado IGE aportado,- de todos los cuales extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como: hallarse a la deriva y sin gobierno el velero asistido cuyo tripulante envió una señal de socorro estando en posición 36°34.3N-006°15.5W, Boya de la Monjita, dando su número de móvil al que se llamó indicando aquel que "**necesita ayuda urgentemente porque se está hundiendo**"; la confirmación de tales extremos por la lancha de Prácticos de Cádiz que amplió la información señalando que "**la embarcación está derivando en las proximidades de la boya nº 6 de la Canal de Entrada con rumbo SW hacia el Bajo de las Puercas**"; la meteorología reinante con mar de fondo de 2 metros, rachas de viento fuerza 8-9, fuerte marejada, altura combinada de 2,5-3 metros y mala visibilidad; las malas condiciones físicas del tripulante; los daños en su velamen; las grandes dificultades para acercarse al velero y hacer firme el remolque; la dificultad de maniobra por las condiciones meteorológicas para atracarlo en los pantalanes de Puerto América, lugar en que se detectó embarcaba agua y corría peligro de hundimiento, lo que llevó a instalarle la bomba de achique de la "**SALVAMAR SUHAIL**" que sacó más de 8.000 litros de agua-, calificaba el servicio prestado como **Salvamento** en el que se invirtió un tiempo de activación de la "**SALVAMAR SUHAIL**", desde su inicial movilización hasta regreso a su base, de 2 horas y 49 minutos. A su vez, y a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 357 y 358.1 de la vigente Ley de Navegación Marítima y artículos 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), artículo este último citado que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento, y propugnando como valor de los bienes salvados el valor reflejado en peritaje oficial, cifrado en **OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (85.000,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 20% de dicho valor, a la que se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados,- justificados con la certificación presentada-, que importaban la suma de **CIENTO OCHENTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (184,56-€)**, resultando un total

reclamado de **DIECISIETE MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (17.184,56-€)**.

### **Séptimo**

Por lo que se refiere al Informe General de Emergencia meritado en el Antecedente de Hecho inmediato anterior, de su contenido se extraen los siguientes particulares: que la actividad desempeñada por la **“SALVAMAR SUHAIL”** el día de autos se conceptuó de *“Buque a la deriva/sin gobierno”* que afectaba a la seguridad marítima, en posición 34°33.133´N-6°17.263´ W; que el seguimiento por CCS Cádiz se inició a las 12:43 horas UTC tras la recepción de llamada de un particular comunicando que veía un velero con problemas en las proximidades de Puerto Sherry, recibándose siete minutos después información del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento sobre la recepción de señal de socorro de una embarcación desconocida que facilitó su número de teléfono, al que el Centro llamó sin resultado; que a las 12:55 horas, momento en que se conoció por CCS Tarifa de una llamada que confirmaba la noticia inicial, se movilizó a la **“SALVAMAR SUHAIL”** y se solicitó a la embarcación de Prácticos GADES, en las proximidades de Puerto Sherry, procediera hacia el velero; que a las 13:00 horas, al tiempo que se conocía información ampliatoria de los problemas del velero, CNCS informó de haber contactado con un señor a bordo que manifestó necesitar urgentemente ayuda porque se estaba hundiendo; que la **“SALVAMAR SUHAIL”** salió a las 13:10 horas, informando la GADES que el velero, con problemas de gobierno, derivaba en las proximidades de la boya nº 6 de la canal de entrada con rumbo SW hacia el Bajo de Las Puercas; que en zona la **“SALVAMAR SUHAIL”** a 13:20 horas, tras indicar que tenía firme el remolque a proa, informó a 13:50 horas que había conseguido arriar las velas y tenía abarloado el velero, procediendo hacia Puerto América; que a las 13:54 horas se conoció por llamada de MRCC Haifa que el patrón era de nacionalidad israelí y el velero tenía bandera española; que a las 14:00 horas la **“SALVAMAR SUHAIL”** informó que el velero, con matrícula 7ª BA-2-12-11 (sic) y de nombre en popa JUB (sic),- *posiblemente en tramitación su cambio de nombre y bandera*-, se encontraba atracado en el pantalán del Club Náutico de Puerto América, y se estaban recabando datos del mismo y de su patrón, por lo que se pidió a CNCS información: que a las 14:30 horas la **“SALVAMAR SUHAIL”** informó se estaba achicando el velero por hacer bastante agua, comunicando su Patrón a las 16:07 horas que el velero se encontraba a flote tras haber estado achicando y taponando la vía de agua, no pudiéndose conseguir datos exactos del tripulante Sr. I. sobre el velero.

## **Octavo**

El Juez Marítimo elevó el Expediente a este Tribunal Marítimo Central el pasado 8 de abril sin haberse podido celebrar Reunión Conciliatoria, ante la falta de personación del asistido o de su aseguradora durante su tramitación.

## **HECHOS**

### **Primero**

Navegando el día 1 de noviembre de 2015 por las inmediaciones de Puerto Sherry el velero "**PINA**",- que conservaba en popa su anterior denominación de JUBA III y en sus amuras la matrícula 6ª BA-2-12-11 correspondientes a su inscripción en el Registro Marítimo Español, en el que había causado baja por exportación-, patroneado por su único tripulante, el ciudadano israelí D. O. I., se conoció por CCS Cádiz, a las 12:43 horas UTC, que tenía problemas, información confirmada por el CNCS que alertó al Centro por la recepción de una señal de socorro de dicha embarcación en posición 36°34.3N-006°15.5W, por lo que a, las 12:55 horas, se movilizó a la "**SALVAMAR SUHAIL**", basada Punta San Felipe/Puerto América de Cádiz, y se requirió la presencia en zona de la lancha de Prácticos de Cádiz GADES, que se encontraba en las inmediaciones y que, ya en las cercanías del velero, confirmó sus problemas de gobierno y su deriva en las proximidades de la Boya nº 6 de la Canal de entrada con rumbo SW hacia el Bajo de Las Puercas. A su vez, y tras poder contactar el CNCS telefónicamente con el patrón del "**PINA**" a las 13:05 horas, se supo por este que precisaba ayuda urgente porque se estaba hundiendo. Llegada la "**SALVAMAR SUHAIL**", a las 13:20 horas junto al "**PINA**", en posición 36°33.133'N-6°17.263'W, con una meteorología mala con mar de fondo y rachas de vientos de Fuerza 8 del SE, le resultó dificultoso aproximarse al velero, sin gobierno y con las velas rotas, por la fuerza del viento y la marea que abatía a más de 8 nudos, apreciando entonces que el único tripulante del velero se hallaba en malas condiciones físicas,- se supo, posteriormente, que tenía un fuerte golpe en las costillas-. Tras hacer firme el remolque y arriado su velamen a las 13:25 horas, se procedió hacia Puerto América a las 13:50 horas, observándose que el velero estaba un poco hundido. Llegados a su destino a las 14:00 horas, hubo problemas para atracarlo por el viento y la lluvia. Una vez atracado el "**PINA**", se vio que estaba inundado aunque sin detectarse el punto de entrada de agua, por lo que se instaló la motobomba de achique de la "**SALVAMAR SUHAIL**", consiguiéndose sacar, a las 15:30 horas, el agua embarcada, estimada en unos 8.000 litros. A su vez, y localizado el lugar de entrada del agua, se consiguió taponarlo. Tras dejar al "**PINA**" a flote en el pantalán, y confirmado que su tripulante se encontraba en condiciones y se hacía cargo del mismo, a las 15:45 horas la "**SALVAMAR SUHAIL**" regresó a su base atracando a las 15:50 horas.

El servicio prestado tuvo una duración de 2 horas y 40 minutos, siendo la distancia navegada de 4 millas, con viento ESE, con fuerza 7 que amainó progresivamente a fuerza 6 durante las dos primeras horas del período considerado, momento en el que se produjo una rolada a componente WSW de fuerza 5, disminuyendo al final a fuerza 3, registrándose en el momento de la rolada rachas de fuerza 8-9; a su vez, el mar de viento era de fuerte marejada mar adentro disminuyendo progresivamente a marejada, y el mar de fondo era oeste de 2 metros al principio disminuyendo al final a 1 metro; la altura combinada del oleaje era al inicio de 2,5-3 metros disminuyendo progresivamente hasta situarse al final a 1,5 metros. Por último, y por pasar por la zona una línea de inestabilidad con aguaceros asociados y tras ella la citada rolada de viento, la visibilidad fue regular o mala.

### **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la “**SALVAMAR SUHAIL**”, Informe General de Emergencia levantado por CCS Cádiz y restante documentación obrante en el Expediente, sin que haya sido posible contar con la versión del asistido que no se personó en las actuaciones.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

Los hechos relatados constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con el artículo 31 que encabeza el Capítulo Primero, Título II 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 párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Segundo**

En el caso que ahora nos ocupa, en el que la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**SALVAMAR SUHAIL**”, adecuadamente argumenta al calificar el servicio prestado por la indicada Embarcación como **salvamento**, y calificación con la que expresamente conviene este Tribunal Marítimo Central a tenor de la conceptualización que recoge el artículo 358.1 de la Ley 14/2014 calendarada, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, la única cuestión a considerar viene determinada por la fijación del premio,- término con acervo en la normativa reguladora de los Expedientes de Asistencia Marítima sujetos a la LAS y que también viene a

recoger, expresamente, tanto el Capítulo III, Título VI, como el párrafo primero de la Disposición Adicional Segunda de LNM de 2014, y más significativo que el de “recompensa” utilizado por el Convenio de Londres/89 antes citado.

Ello es así porque el Letrado de **SASEMAR**, en su pormenorizada exposición de los criterios que Londres/89 previene en su artículo 13.1 para determinar el premio a que se haya hecho merecedor el salvador, tras haber fijado previamente en su artículo 12 las condiciones para que haya derecho al mismo con la exigencia incuestionable de resultado útil, haciendo girar la cuantía del premio sobre la valoración total del peritaje oficial configurada en **OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (85.000,00-€)**, - párrafo segundo de nuestro Antecedente de Hecho Tercero-, solicita una remuneración de **DIECISIETE MIL EUROS (17.000,00-€)** a la que se sumarían los gastos ocasionados a la entidad representada cifrados en **CIENTO OCHENTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (184,56-€)**, mientras que el asistido, ante su falta de personación,- circunstancia también concurrente en su compañía aseguradora, en cuanto esta última, una vez convocada, no acreditó el apoderamiento preciso en el modo exigido por el Juez Marítimo según los términos previstos en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, de aplicación supletoria a estos Expedientes y normativa que vino a sustituir a la derogada Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, adaptada a los entonces Departamentos Militares por el también derogado Decreto 1408/1966, de 2 de junio, según estableció el artículo 1º del Decreto 984/1967, de 20 de abril, que aprobó el Reglamento de Aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, cuyo Título II sigue siendo de aplicación en la materia sometida a nuestra competencia, apoderamiento realizable bien mediante documento público o privado con firma notarialmente legitimada, o bien mediante poder “*apud acta*” ante el órgano, el Juzgado Marítimo Permanente actuante, que instruía el procedimiento, y ausencia de personación también predicable de su Autoridad Consular, a pesar de ser expresamente notificada para defensa de los intereses de aquella conforme a la previsión del artículo 27 del Reglamento de Aplicación de la LAS-, nada ha manifestado para contradecir la argumentación de la parte asistente.

### **Tercero**

Siendo criterio manifiesto de este Tribunal Marítimo Central el atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto, y considerando que el documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente, la Marítima Periférica en este caso, es peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra jurisprudencia,

Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, se estima por este Tribunal Marítimo Central que el informe redactado por el por el Ingeniero Naval, Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Cádiz está suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto y ha de darse como probada la valoración facilitada sobre el velero "**PINA**", dadas sus características y año de construcción, en **OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (85.000,00-€)**.

#### **Cuarto**

Dicho lo anterior, en este Expediente instruido bajo el marco de normativa varia, tanto con rango legal como con rango reglamentario, esta última de aplicación transitoria, cuya Resolución nos compete como Tribunal Marítimo Central conforme a la previsión del párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera, y siendo así que el artículo 358.1) de la LNM dispone que "Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables,...", y que el artículo 362.1) del mismo Texto Legal establece que "Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados", señalando el párrafo segundo de este último artículo que "El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque...", y toda vez que no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes,- por la ya manifestada falta de personación del asistido-, a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

#### **Quinto**

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la "**SALVAMAR SUHAIL**" a favor de la embarcación de recreo, velero, "**PINA**" considerando como valor contribuyente el consignado en el párrafo segundo de nuestro Fundamento de Derecho Tercero y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989),- especialmente la adversa meteorología concurrente y certificada por centro oficial, reseñada en el párrafo primero del mismo Antecedente de Hecho antes citado, y, sobre todo, por el evidente riesgo de pérdida por hundimiento de tal velero en atención a los Hechos declarados probados-, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad solicitada por la Entidad promotora de estas actuaciones cifrada en **DIECISIETE MIL EUROS (17.000,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CIENTO OCHENTA**

**Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (184,56-€)** por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio.

### **Sexto**

Al tratarse la “**SALVAMAR SUHAIL**” 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.

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 en la mar** el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “**SALVAMAR SUHAIL**” a la embarcación de recreo, velero, de bandera de los Estados Unidos de América, denominada “**PINA**”, y fija como remuneración por el servicio prestado la cantidad total de **DIECISIETE MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (17.184,56-€)**, comprensiva de las cantidades referenciadas en el Fundamento de Derecho Quinto.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad “**GONE SAILING LLC**”, con domicilio en el Estado de Delaware (EE.UU), como armadora/propietaria del velero “**PINA**” a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**). No obstante, y ante la apariencia, a tenor de lo consignado al folio 112, de ser su propietario el ciudadano israelí **D. O. I.**, el Juez Marítimo reclamará el abono inicialmente a este, quedando, en su caso, a las resultas de lo que se acredite.

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes interesadas y, en su caso 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.