

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/16

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. Javier Pery Paredes

En Madrid a los nueve días del mes de marzo del año dos mil dieciséis.

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Música Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **13/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera británica, denominada **"SUNRISE OF LONDON"**, del Puerto de Londres y número oficial 741779, de 11,83 metros de eslora y 21.48 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento Marítimo **"SALVAMAR EL PUNTAL"**, hecho ocurrido el día 6 de mayo de 2015 en aguas de la Comunidad Andaluza.

Coronel Auditor
D. Antonio Afonso Rodríguez

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 núm. **13/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz a instancia de la representación letrada, acreditada, de la SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (**SASEMAR**) que, mediante escrito de personación de 8 de mayo de 2015, trasladaba Parte de Asistencia, folios 4 a 10-, formulado ante la Jefatura del Distrito Marítimo de Vélez-Málaga por el Patrón de la **"SALVAMAR EL PUNTAL"**, armada por la citada Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, en que se narraban los servicios prestados el día 6 anterior a la embarcación de recreo denominada **"SUNRISE OF LONDON"** tras recibirse aviso, a las 03:34 horas

UTC, de CCS Tarifa de que dicha embarcación, embarrancada en la playa de Levante del faro Torrox,- que ya era objeto de seguimiento de su situación desde la noche del 4 del mismo mes y había dado lugar a dos salidas anteriores de dicha Unidad de Salvamento-, estaba a punto de colisionar con el peñón de la costa y su propietario, a bordo en ese momento, había afirmado que se iba a producir una rotura de casco con la consiguiente contaminación de aceite y combustible. La **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, que salió de su base en Vélez-Málaga a las 03:50 horas UTC tras serle confirmado por el Centro que el armador de la **“SUNRISE OF LONDON”** prestaba consentimiento a eximirla de responsabilidad en caso de sufrir roturas o desperfectos en el proceso de su reflotamiento, llegó a zona a las 04:25 horas y comprobó que la marea y las olas desplazaban al motovelero hacia el peñón, de lo que informó al Centro, indicándosele por este que, de ser posible y por cuestiones de seguridad, se le diese un cabo para sacarlo. Tras hablar con el propietario, que señaló que la **“SUNRISE OF LONDON”**, con dos anclas a la playa por popa, no tenía vías de agua pudiéndose proceder a su remolque, aprovechando la pleamar y en evitación de que se siguiera acercando al peñón, se procedió a darle el remolque con la ayuda de la sirga con los cabos de remolque engatillados lanzándose lo más cerca posible de la orilla pero, por carecerse de embarcación auxiliar que pudiera acercarlos, para recogerla dicho propietario hubo de introducirse en el agua aunque, a causa de la oscuridad, le fue dificultoso verla y tomarla. Una vez recogida, el peso del cabo le impidió llegar a la orilla y la corriente empezó a llevárselo hacia el peñón por lo que, preocupados por su integridad, hubo de tirarse del cabo para evitarlo, momentos estos en que, recibida por la banda de babor una cadena de olas, la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** sufrió fuertes bandazos que la desestabilizaron. La posición de la Unidad de Salvamento debía mantenerse para evitar que los cabos se engancharan en los jets y para poder tener una salida atrás en caso de dar un toque de fondo, corriéndose riesgo de varar. Una vez llegado a la orilla el propietario de la **“SUNRISE OF LONDON”** y amarrados los cabos, a las 04:50 horas UTC, se hizo firme el remolque y se comenzó a temblar el cabo aumentando poco a poco la potencia de tiro para evitar tirones con posibilidad de rotura del cabo o de las cornamusas del motovelero. La **“SUNRISE OF LONDON”** fue girando sobre su eje y su mástil pasó a un metro escaso del peñón, deslizándose en el agua y avanzando unos metros aunque, una vez adrizado, el motovelero encalló en un banco de arena, justo en la rompiente de las olas, que impedía sacarlo. Ante esto, mediante modificaciones del rumbo de tiro y con subida de la potencia, operación desarrollada durante quince minutos con amagos de rotura del cabo, se consiguió desencallararlo con la llegada de una cadena de olas. A las 05:10 horas UTC, tras quedar liberado, se comenzó el remolque del motovelero, que carecía de timón y propulsión, al Puerto de La Caleta donde, a las 06:00 horas UTC se comenzó maniobra para abarloarlo en su bocana, dirigiéndose diez minutos después hacia el foso del varadero donde, pasados los cabos a personal del mismo, se dejó atracada, en buenas condiciones, a la **“SUNRISE OF LONDON”** a las 06:30 horas UTC, no

teniéndose constancia de que, durante el desarrollo de las diferentes operaciones llevadas a cabo con la misma hubiera sufrido desperfectos salvo daños en su timón en el momento de encallarse en la madrugada (sic) del día 4 anterior y ya reportados por su propietario con anterioridad al remolque. A las 06:40 horas UTC la “**SALVAMAR EL PUNTAL**” acabó atracando en su base.

La asistencia, que no se calificaba (sic), según el Parte se desarrolló con marejadilla y viento flojito de poniente, señalándose haber tenido una duración de 2 horas y 50 minutos y haber navegado 13 millas. A su vez se reflejaba ser armador y patrón de la embarcación asistida D. P. B. T. y la compañía aseguradora ACE EUROPEAN GROUP Ltd. bajo la póliza 00000.

El Parte de asistencia de que se ha hecho mérito reflejaba además unas “Consideraciones Generales” que acompañaban al relato del Patrón de la “**SALVAMAR EL PUNTAL**”, siendo estas, literalmente transcritas, las siguientes: *“Debido a las circunstancias concurrentes en el momento: única embarcación para realizar todas las tareas, la falta de ayuda del propietario en tierra, la falta de visibilidad por la oscuridad, las olas en la rompiente de la orilla, la ubicación del barco a tres metros del peñón, la existencia de bancos de arena en la orilla con el riesgo de encallamiento que ello supone, se ha tratado de un salvamento complicado en el que se ha puesto en peligro la embarcación rescatadora, la integridad de la tripulación y la vida del armador del velero asistido”*.

Segundo

Interesado por el promotor de las actuaciones se acordase la medida cautelar de “**prohibición de salida a la mar y de aguas españolas**” de la embarcación asistida, el Juez Marítimo así lo dispuso mediante Providencia de 8 de mayo de 2015,- lo que trasladó a la Capitanía Marítima de Málaga y a la Jefatura del Distrito Marítimo de Vélez-Málaga interesando, a su vez, lo notificase al armador y patrón de la embarcación y le requiriera copia de las pólizas de seguros de casco y de Responsabilidad Civil-, recogiendo también lo proveído la admisión de la personación instada,- notificada a **SASEMAR**, a la que además se requirió señalase situación geográfica de la asistida por no constar en la documentación aportada, facilitándola y siendo esta la de 36°43,3 ‘N-3°57,14 ‘W, folio 28-, la publicación de edictos, la solicitud de informe-valoración de la “**SUNRISE OF LONDON**” por la Administración Marítima pertinente, la certificación meteorológica y demás diligencias procedentes para integración de las actuaciones, entre ellas la comunicación al Consulado del Reino Unido de Gran Bretaña, oficiando lo procedente.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra al folio 28 Fax de **SASEMAR** con la posición de la asistida; a los folios 55 y 56 el informe de meteorología; y, por último, al folio 82 la valoración de la Administración

Marítima Periférica,- que, a su vez, comunicaba que el propietario de la asistida ya conocía la medida cautelar adoptada y gestionaba el caso su seguro-, de todos los cuales se hará referencia a continuación.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada en el Antecedente de Hecho anterior, **SASEMAR** indicaba como posición la de 36°43,3'N-3°57,14'W; el informe meteorológico de la AEMET reflejaba que durante el día 6 de mayo de 2015, entre sus 03:00 y 07:00 horas y en la posición señalada, hubo intervalos de nubes, viento de componente Norte (entre 320° y 050°) con fuerza media Beaufort 2 (4 a 6 nudos), y en cuanto al estado de la mar, fue de marejadilla con oleaje del Oeste de 0,1 a 0,5 metros de altura significativa.

A su vez, y en cuanto al informe-valoración solicitado de la embarcación "**SUNRISE OF LONDON**", la Jefatura del Distrito Marítimo de Vélez-Málaga, en escrito de 11 de agosto de 2015, tras reseñar que al recibo de la solicitud de 12 de mayo anterior, y una vez localizada la embarcación en el Varadero de Caleta de Vélez, se le detectaron daños en obra viva, quilla y timón debidos a la varada por un coste aproximado de 14.000 euros, y que, recibida comunicación, el 5 de agosto de 2015, de la finalización de los trabajos de reparación, se le realizó una inspección visual, informaba que, atendiendo a su edad y especificaciones y sin tener en cuenta el coste de los equipos adicionales de los que dispone, se la valoraba en **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)**.

Cuarto

En relación con las actuaciones en curso se recibió el 14 de julio de 2015 en el Juzgado Marítimo correo electrónico de D. J. C., de "MARINE CLAIMS SERVICE, MCS-SPAIN", folio 60, comunicando haber contactado con el Letrado D. A. F. R. y trasladando copia de la documentación procedente, Certificado del Registro Británico, pasaporte del Sr. B.T., resumen de póliza con las cantidades aseguradas,- por un total de **OCHENTA MIL EUROS (80.000,00-€)**-, y siete presupuestos de reparación, folios 62 a 74. A su vez, por el Letrado Sr. R. L., mediante correo electrónico de 21 del citado mes se adjuntó documento de personación en el Expediente en nombre y representación del Sr. B. T. y de la aseguradora ACE EUROPEAN GROUP, en calidad de perjudicados,- representación cuya acreditación consta al folio 123, extrañamente fechada a 16 de julio anterior en cuanto que se traslada por correo electrónico, folio 122, del 7 de septiembre siguiente-, folios 75 a 77, enviando el siguiente día 28 nuevo correo por el que solicitaba la constitución de fianza para levantamiento de la inmovilización de la asistida, folios 78 a 80, señalando una posible cuantía justificada a tenor de los extremos que

consigna, “todo ello según lo preceptuado en el artículo 305 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima”.

El Juez Marítimo, mediante Providencia de 18 de agosto de 2015 admitió la personación letrada interesada y, por lo que respecta a la fijación de fianza, conociendo ya la valoración dada en peritaje oficial, de la que en el próximo Antecedente de Hecho se tratará, la señaló en la cifra de SEIS MIL QUINIENTOS EUROS (6.500,00-€) indicando su modo de constitución, notificando lo proveído a las partes personadas, folio 92. En relación con la fianza acordada, por correo electrónico de 21 de agosto el Letrado Sr. F. R. remitió justificante de su consignación e interesó se acordase el alzamiento de la medida cautelar sobre la "**SUNRISE OF LONDON**" y se permitiera su salida, folios 105 a 107, proveyendo el Juzgado Marítimo el siguiente día 21 conforme a lo interesado con notificación a las partes de lo resuelto y comunicación a la Autoridad Marítima competente, folios 108 a 121.

Quinto

El Juez Marítimo redactó el 23 de septiembre de 2015 Cuenta General de Gastos, folios 124 a 126, en la que como antecedentes de hecho se citaba el Parte de Asistencia Marítima prestada por la "**SALVAMAR EL PUNTAL**" y los restantes extremos pertinentes y ya reflejados hasta este momento, consignando como fundamentos de derecho la falta de calificación de la parte asistente y la falta de especificación de la asistida, el valor contribuyente, -que reflejaba el contenido en el informe oficial aportado por la Jefatura del Distrito Marítimo de Vélez-Málaga-, la no presentación de relación de gastos, daños y perjuicios por parte del asistente, la presentación de presupuestos de reparación por importe de VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (29.996,49-€) por parte de la asistida, y la falta de concreción de la remuneración solicitada por la parte asistente, 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 llevó a cabo el mismo día.

Sexto

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 10 de octubre, folios 149 a 159, al que acompañaba copia del Informe General de Emergencia levantado por CCS Tarifa, folios a 159 a 162, certificado acreditativo de gastos ocasionados a su representada, folio 163, y fotografía de la "**SUNRISE OF LONDON**", - que se decía tomada desde la "**SALVAMAR EL PUNTAL**" el 5 de mayo de 2015-, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por tal Unidad de Salvamento a la embarcación de recreo asistida, varada desde el día 4 del citado mes en posición 36º43,3'N-3º57,14'W en la Playa de Levante del faro de Torrox, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones y a los aportados en

este momento procedimental,- de todos los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como: la varada *“en zona de rocas”* de la **"SUNRISE OF LONDON"** desde la noche del 4 de mayo de 2015; el contar a bordo con unos 125-150 litros de gasoil; los requerimientos efectuados por la Capitanía Marítima de presentación de un plan de reflotamiento e inatendidos por su armador; la comunicación de este en la madrugada del 6 de mayo, a través de CCR Las Palmas, sobre movimiento progresivo de su embarcación hacia las rocas *con riesgo inminente* y su confirmación a CCS Tarifa de solicitud de asistencia por tal riesgo; detalles oportunos y pertinentes del Parte de Asistencia de la **"SALVAMAR EL PUNTAL"** referidos a la situación de la asistida, los esfuerzos realizados para darle el tren de remolque, el desarrollo de la desvarada con especial señalamiento, acreditativo de peligro real e inmediato, de la distancia a que pasó su mástil del peñón, con una nueva varada en banco de arena en la rompiente de las olas que exigió nuevas maniobras para desvararla sin causación de daños a la **"SUNRISE OF LONDON"** salvo el anterior y ya conocido en su timón, y las condiciones y circunstancias reflejadas en el relato del Patrón de la Unidad de Salvamento como *“Consideraciones Generales”*-, calificaba el servicio prestado como **Salvamento** en atención a los riesgos pasados por la asistida, sin capacidad de maniobra, varada en la rompiente en zona de rocas y aproximándose al peñón allí existente, con ausencia de luz, y a los también riesgos afrontados por la **"SALVAMAR EL PUNTAL"** y su tripulación, y en el que se invirtió un tiempo de activación de la misma de 2 horas y 50 minutos,- sin perjuicio de dejar por señalado que tal Unidad hubo de ser movilizada durante tres días consecutivos-. 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 **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)**, 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, que importaban la suma de **CIENTO NOVENTA Y SEIS EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (196,10-€)**, resultando un total reclamado de **TRECE MIL NOVENTA Y SEIS EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (13.196,10-€)**.

Sin perjuicio de lo señalado, la representación letrada de **SASEMAR** formulaba en su escrito de alegaciones unas precisiones relativas a los presupuestos aportados por daños sufridos por la asistida a consecuencia de la varada, y que suponían un total de VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (29.996,49-€), reflejando que, según el Parte de Asistencia, folio 9, el armador de la **"SUNRISE OF LONDON"** había reconocido al Patrón de la **"SALVAMAR**

EL PUNTAL” daños sólo en el timón y causados en el momento de encallar dos días antes de serle prestada asistencia; a su vez, que en el peritaje oficial se hacía referencia a un presupuesto de CATORCE MIL EUROS (14.000,00-€); y que, subsidiariamente, en el importe de los presupuestos facilitados se incluía el IVA, resultando sin tal impuesto un importe de VEINTICUATRO MIL SETECIENTOS NOVENTA EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (24.790,49-€).

Séptimo

Por lo que se refiere al Informe General de Emergencia meritado en el párrafo primero del anterior Antecedente de Hecho, de su contenido se extraen los siguientes particulares: que la actividad desempeñada por la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** el día de autos se conceptuó de *“Remolque”* por encallamiento de la embarcación **“SUNRISE OF LONDON”** en la Punta de Torrox que afectaba a la seguridad marítima, con viento del Oeste de fuerza 1, marejada y buena visibilidad; que el seguimiento se había iniciado tras informar la Comandancia de la Guardia Civil de Málaga, en la noche del 4 de mayo de 2015, de un velero sin tripulación,- aunque su propietario estaba en tierra con la Patrulla-, que garreaba en las cercanías de Punta Torrox, por lo que se despachó a la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** que, en zona, comunicó que la **“SUNRISE OF LONDON”** se hallaba varada en zona de rocas con 1,5 metros de olas y escasa profundidad, no siendo viable su remolque con seguridad; que, puesto el Centro al habla con el propietario del velero se le indicó la imposibilidad, en aquel momento, del remolque, conociéndose por este que a bordo había unos 125-150 litros de gasoil; que en la mañana del 5 de mayo se volvió a despachar la Unidad de Salvamento a la zona donde, tras observar que el velero se encontraba a 0,08 metros de tierra, en zona de rocas y a unos tres metros de una peña, paralelo a la costa, con su proa ligeramente hacia el mar aparentemente varado sobre arena, no apreciándose manchas ni restos a su alrededor, informó que con la pleamar podría intentar sacarse para lo que sería necesaria una embarcación auxiliar tras acercarse la Unidad de Salvamento a unos 50 metros; que, en estos momentos, el propietario del velero dijo estar esperando una llamada de su aseguradora al tiempo que la Capitanía Marítima de Málaga requería tomase contacto con ella el propietario para presentar un plan de reflotamiento, lo que se trasladó a este quien, poco después, llamó al Centro y preguntó tanto si el Centro era una empresa privada como por el precio de la operación de reflotamiento, ante lo que se le indicó que debía contactar con Capitanía Marítima; que ese mismo 5 de mayo llamó al Centro el perito del seguro de la **“SUNRISE OF LONDON”** solicitando conocer su posición, lo que se le facilitó; que, a las 03:30 horas UTC del 6 de mayo de 2015, llamó CCR Las Palmas informando sobre el velero y poniendo al CCS Tarifa en contacto con su propietario que se encontraba a bordo quien informó que la embarcación se movía hacia las rocas y que, largado el ancla, progresivamente seguía tal movimiento con riesgo inminente, por lo que se

movilizó, a las 03:34 horas UTC, a la “**SALVAMAR EL PUNTAL**” que salió de su base a las 03:50 horas UTC; que antes, a las 03:36 horas UTC, desde la “**SUNRISE OF LONDON**” se facilitó al Centro datos sobre meteorología con brisa de poniente de 2,8 nudos de velocidad y marea alta, comunicando a su propietario que, dado que faltaba la documentación solicitada por la Administración Marítima Periférica, en caso de daños él sería responsable en cualquier caso, diciendo este que entendía la situación y viendo el inminente riesgo confirmaba que solicitaba asistencia; que, en contacto con el propietario de la embarcación se pidió mantuviera la escucha en canal 06 VHF, de lo que se dio noticia a la “**SALVAMAR EL PUNTAL**”; que, en zona la Unidad de Salvamento a las 04:25 horas UTC procedió a dar cabo de remolque a la “**SUNRISE OF LONDON**”, que hizo firme a las 05:07 horas UTC y consiguió sacar a la asistida dos minutos después, procediendo a Caleta Vélez donde la dejó atracada en el varadero sobre las 06:40 horas UTC, atracando a continuación la “**SALVAMAR EL PUNTAL**” en su base; y que, a las 09:52 horas UTC, el Patrón de la Unidad de Salvamento informó estar con el propietario de la asistida y un perito del seguro en el varadero tramitando la documentación, pasando al Centro en la mañana del 6 de mayo de 2015 los datos del velero, con lo que finalizó la emergencia.

Octavo

El Letrado Sr. R. L., en la representación ostentada del armador/propietario de la “**SUNRISE OF LONDON**” y de su aseguradora ACE EUROPEAN GROUP, si bien acusó recibo tanto de la remisión de la Cuenta General de Gastos por correo electrónico del 9 de octubre pasado, folio 135, como del envío de las alegaciones presentadas por la parte asistente, por nuevo correo de 13 del mismo mes, folio 170, no formuló alegaciones a la misma.

Noveno

Así las cosas, el Juez Marítimo, mediante Providencia del pasado 3 de diciembre, dispuso celebración de Reunión Conciliatoria para el día 12 de enero del año en curso, acuerdo que trasladó a las partes. **SASEMAR**, mediante su representante y por escrito del siguiente día, excusó su asistencia y se ratificó en lo ya manifestado, cursando el Juzgado Marítimo, el 22 de dicho mes, tal escrito al Letrado representante del armador de la asistida y de su aseguradora, quien se dio por enterado, folio 185.

Celebrada Reunión Conciliatoria el pasado 12 de diciembre de 2015 se levantó Acta en la que consta la no comparecencia, ya conocida, de **SASEMAR** si bien con ratificación de lo manifestado en su escrito de alegaciones, y la presencia del Letrado Sr. R. L. en representación de D. P. B. T., armador de la “**SUNRISE OF LONDON**”, y de su aseguradora ACE

EUROPEAN GROUP, quien se opuso a las pretensiones de la parte asistente particularmente en cuanto a la calificación del servicio y de la cuantificación y remuneración de la asistencia marítima reclamada. Por el Juez Marítimo actuante, considerando celebrado el Acto SIN AVENENCIA, se acordó elevar el Expediente al Tribunal Marítimo Central, lo que llevó a cabo por escrito de 13 de enero de este año.

HECHOS

Primero

Tras haber sido objeto de seguimiento por parte del CCS Tarifa la embarcación de recreo, motovelero, "**SUNRISE OF LONDON**", durante los días 4 y 5 de mayo de 2015 a consecuencia de haber garreado sin tripulación y posteriormente encallado en posición 36°43,3'N-3°57,14'W en la Playa de Levante de la Punta de Torrox, cuyos tanques contenían entre 125 y 150 de gasoil, sin que hubiera sido posible prestarle asistencia con seguridad dada su situación y por no disponer la "**SALVAMAR EL PUNTAL**", basada en Vélez-Málaga y única Unidad de Salvamento disponible que, además, carecía de embarcación auxiliar,- habiéndose requerido también por la Capitanía Marítima de Málaga, a través de CCS Tarifa, que lo cumplimentó, que tomase contacto con ella el propietario, Don P. B. T., para presentar un plan de reflotamiento, lo que no llevó a cabo-, y una vez conocido, a las 03:30 horas UTC del 6 de mayo de 2015, por llamada al indicado Centro efectuada por CCR Las Palmas en la que informaba que tal embarcación se encontraba en problemas y puesto CCS Tarifa en contacto con su propietario, el citado Sr. B. T., ya a bordo, quien informó que su embarcación se movía hacia las rocas y que, largado el ancla, progresivamente seguía tal movimiento con riesgo inminente, se movilizó, a las 03:34 horas UTC, a la "**SALVAMAR EL PUNTAL**" que salió de su base a las 03:50 horas UTC. Que en nueva conversación con el Sr. B. T. por este se facilitaron datos sobre meteorología con brisa de poniente de 2,8 nudos de velocidad y marea alta, comunicando CCS Tarifa al mismo que, dado que faltaba la documentación que había solicitado la Administración Marítima Periférica, en caso de daños él sería responsable en cualquier caso por roturas o desperfectos en su embarcación, a lo que respondió que entendía la situación y, viendo el inminente riesgo, confirmaba que solicitaba asistencia. Que, una vez en zona la "**SALVAMAR EL PUNTAL**" a las 04:25 horas UTC, tras comprobar que la marea y las olas desplazaban al motovelero hacia el peñón distante unos tres metros, informó al Centro recibiendo indicación de que, de ser posible y por cuestiones de seguridad, se le diese un cabo para sacarlo, lo que se comunicó al Sr. B. T. que señaló que la "**SUNRISE OF LONDON**", con dos anclas a la playa por popa, no tenía vías de agua y se podía proceder a su remolque. Ante esto, aprovechando la pleamar y para evitar que se siguiera acercando al peñón, se procedió a darle el remolque con

la ayuda de la sirga con los cabos de remolque engatillados que, por la carencia ya mencionada de embarcación auxiliar que pudiera acercarlos, hubo de lanzarse lo más cerca posible de la orilla y tenerse que introducir en el agua para recogerla el citado propietario aunque, a causa de la oscuridad, le fue dificultoso verla y tomarla. Una vez recogida, el peso del cabo le impidió, no obstante, llegar a la orilla arrastrándole la corriente hacia el peñón, teniendo que tirarse del cabo para evitarlo. La **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, que debía mantener su posición para evitar que los cabos se engancharan en los jets y para poder tener una salida atrás en caso de dar un toque de fondo, con riesgo de varar, recibió en este momento por su banda de babor una cadena de olas, sufriendo fuertes bandazos que la desestabilizaron y obligaron a su tripulación de cubierta a asirse con fuerza a las barandillas. Llegado a la orilla el Sr. B.T. de la **“SUNRISE OF LONDON”** y amarrados los cabos a la **“SUNRISE OF LONDON”**, a las 04:50 horas UTC, se hizo firme el remolque y se comenzó el tiro poco a poco con aumento de su potencia para evitar una posible rotura del cabo o de las cornamusas del motovelero. La **“SUNRISE OF LONDON”** fue girando sobre su eje pasando su mástil a un metro escaso del peñón, y acabó deslizándose en el agua y avanzando unos metros aunque encalló en un banco de arena, justo en la rompiente de las olas, que impedía sacarla por lo que, con modificaciones del rumbo de tiro y con subida de la potencia durante quince minutos se consiguió desencallarla con la llegada de una nueva cadena de olas. Tras quedar liberada, a las 05:10 horas UTC, se comenzó el remolque de la **“SUNRISE OF LONDON”**, que carecía de propulsión y de timón,- los daños en este ya los había reportado su propietario cuando encalló en la noche del día 4 del mismo mes-, al Puerto de La Caleta donde, a las 06:00 horas UTC se comenzó maniobra para abarcarlo en su bocana, dirigiéndose después hacia el foso del varadero donde se la dejó atracada a las 06:30 horas UTC, no teniéndose constancia de que, durante el desarrollo de las diferentes operaciones llevadas a cabo con la misma hubiera sufrido otros daños. A las 06:40 horas UTC la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** acabó atracando en su base.

El servicio prestado tuvo una duración de 2 horas y 50 minutos, con una distancia navegada de 13 millas, y siendo la meteorología concurrente la de: intervalos de nubes, viento de componente Norte (entre 320° y 050°) con fuerza media Beaufort 2 (4 a 6 nudos), y estado de la mar de marejadilla con oleaje del Oeste de 0,1 a 0,5 metros de altura significativa.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, prueba gráfica aportada por SASEMAR, Informe General de Emergencia abierto por CCS Tarifa, e informe de meteorología de la AEMET, documentación y material todo este obrante en el Expediente, sin haber aportado versión alguna la parte asistida o su aseguradora.

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 la cuestión a dilucidar en primer lugar ha de ser la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**SALVAMAR EL PUNTAL**”, califica el servicio prestado por la indicada Embarcación como **Salvamento** 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, mientras que, por el contrario, el Letrado que representa los intereses de la parte asistida y de su aseguradora personada parece entender, toda vez que realiza cita del artículo 305 de dicha norma,- como refleja nuestro Antecedente de Hecho Cuarto-, que configuraría la asistencia que nos ocupa como un **Remolque de Fortuna**, y la calificación controvertida necesariamente ha de tener su fundamento en la preceptiva determinación de si han concurrido las circunstancias de peligro corrido por la embarcación asistida, riesgo personal existente y servicios extraordinarios prestados por el asistente.

Tercero

En tal sentido y a tenor de lo actuado, no puede rechazarse la calificación de salvamento en cuanto es de apreciar la concurrencia de requisitos que pueden concretarse en situación de peligro inminente y grave de la embarcación asistida que hiciese presumible su pérdida y servicios extraordinarios por parte del asistente, como ha declarado reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias entre otras 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, 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996 cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren

circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988). A tal fin, no debe olvidarse que, según refleja el Informe General de Emergencia abierto por CCS Tarifa,- documento oficial reflejado en el Antecedente de Hecho Séptimo -, hasta en dos ocasiones el Sr. B.T. utilizó para referirse a la situación de la **“SUNRISE OF LONDON”** el expresivo término de *“riesgo inminente”* con la finalidad de que le fuera prestada asistencia. En tal sentido y no constando versión alguna del asistido ni formulación de unas alegaciones oponibles y confrontables con las formuladas por la parte asistente, que pudieran contradecir el relato contenido en el Parte del Patrón de la **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, de la propia ubicación de la embarcación asistida sobre la playa en que varó,- acreditada por la fotografía, en que se aprecia meridianamente su proximidad al peñón, tomada desde la mar por la Unidad de Salvamento el día anterior al desarrollo de su tercera movilización y definitiva intervención, y notoriamente agravada por su movimiento posterior hacia las peñas, con riesgo inminente, como va dicho, de colisionar contra las mismas-, no puede cuestionarse que la actividad de reflotamiento y posterior remolque, con los detalles que incorpora el relato del Parte de Asistencia,- expuesto en el Antecedente de Hecho Primero-, estén magnificados y carezcan de virtualidad. En el Expediente que nos ocupa la **“SUNRISE OF LONDON”**, varada en zona cercana a rocas, sin capacidad de maniobra alguna por carecer de timón y propulsión y portadora en sus tanques de gasoil en cantidad de 12-150 litros, fue rescatada mediante unas complejas maniobras que hubo de acometer la **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, embarcación que estuvo, sin duda, en situación de riesgo por la innegable posibilidad de varar asimismo si bien, y por lo que respecta a su tripulación de cubierta, el hecho de asirse a las barandillas de la embarcación y empaparse de agua no se estima situación de peligro aunque fuera a causa de la ardua operación llevada a cabo, situación en la que, por el contrario, palmariamente, estuvo involucrado el propio armador y patrón de la **“SUNRISE OF LONDON”** aunque el mérito de,- por sentir preocupación por su integridad-, tensar el cabo de remolque que obstaculizaba su llegada a la playa y encender el foco de la Unidad de Salvamento hasta asegurarle tal llegada, por ser salvamento obligado de vidas humanas no tiene mayor transcendencia a los fines de que tratamos.

Cuarto

Sentado lo anterior, no cabe sino calificar esta asistencia de la “**SALVAMAR EL PUNTAL**” a la embarcación de recreo “**SUNRISE OF LONDON**”,- conviniendo con la argumentación de **SASEMAR**-, como **salvamento**, 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, siendo la siguiente cuestión objeto de controversia la de 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 cifrada en **SESENTA Y CINCO MIL EUROS (65.000,00-€)**, transcrito en el último párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Tercero, solicita una remuneración de **TRECE MIL EUROS (13.000,00-€)** a la que se sumarían los gastos ocasionados a la entidad representada cifrados en **CIENTO NOVENTA Y SEIS EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (196,10-€)**, mientras que la representación letrada del asistido y de su aseguradora, aunque no la cuantifica, hizo ver en su momento el valor reflejado en póliza de seguro de **OCHENTA MIL EUROS (80.000,00-€)**,- para solicitar la fijación de fianza liberatoria de la medida cautelar adoptada-, y aportó un total de siete presupuestos de reparación, con IVA incorporado, de la “**SUNRISE OF LONDON**” por un total acumulado de **VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (29.996,49-€)**, cuantía esta que contradice la Entidad asistente. Sobre este particular de los presupuestos, que no factura real abonada, hay que reseñar que no es sino un a modo de simple borrador a título informativo que no conlleva ninguna obligación contable, fiscal o de pago, y que detalla una oferta comercial de una empresa sobre las condiciones y precios del servicio a prestar sin que su redacción acredite se haya pagado el importe de manera efectiva, y la aportación de tales a las actuaciones que se examinan, como es el caso, induce a la duda de si la actividad o servicio presupuestado devino, posteriormente, en actividad o servicio realizado y abonado. Dicho lo anterior, teniendo en cuenta la observación reseñada en los Antecedentes de Hecho Primero y Séptimo sobre el no sufrimiento de desperfectos en la embarcación asistida “*salvo daños en su timón en el momento de encallarse el día 4 anterior y ya reportados por su propietario con anterioridad al remolque*” obtenidos de la única versión de los hechos existente,

y aunque en la valoración por peritaje oficial se venga a decir que “*se detectan daños en obra viva, quilla y timón debido a la varada*”, - extremo que se amplía con la significativa frase de “*por un coste aproximado de 14.000 euros*”-, y siendo lo cierto que, en momento alguno, han sido aportadas facturas acreditativas por las reparaciones de unos supuestos daños o desperfectos posteriormente localizados, corregidos, arreglados o solventados pero, sobre todo, abonados a la empresa contratada al efecto o, cuando menos, y sobre los antecitados siete presupuestos, con la aceptación expresa y firma del Sr. B. T., no puede admitirse la validez de los mismos para, aminorándolo, concretar el valor real de lo salvado cuando se agotó la asistencia prestada.

Quinto

Así las cosas, y 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 la Jefatura del Distrito Marítimo de Vélez-Málaga,- Antecedente de Hecho Tercero-, tras inspección visual, una vez finalizados es asumible si bien debe disminuirse en la cifra de **CATORCE MIL EUROS (14.000,00-€)** que tal Funcionario de la Administración Marítima Periférica reflejó como coste aproximado de reparaciones,- extremo tratado en el anterior Fundamento de Derecho-, resultando con ello un valor de lo salvado de **CINCUENTA Y UN MIL EUROS (51.000,00-€)**.

Sexto

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 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.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** a favor de la embarcación de recreo **“SUNRISE OF LONDON”**, considerando como valor contribuyente el consignado en el Fundamento de Derecho Quinto y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), se señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **CINCO MIL CIEN EUROS (5.100,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CIENTO NOVENTA Y SEIS EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (196,10-€)** por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte de la **“SALVAMAR EL PUNTAL”**, no impugnados por el asistido.

Séptimo

Al tratarse la **“SALVAMAR EL PUNTAL”** 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 EL PUNTAL”** a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera británica, denominada **“SUNRISE OF LONDON”**, y fija como premio por el servicio prestado la cantidad total de **CINCO MIL DOCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (5.296,10-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. P. B. T.**, como propietario de la embarcación “**SUNRISE OF LONDON**” 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.