

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00002/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.

D. F. Javier Franco Suanzes

En Madrid a los catorce días del mes de febrero del año dos mil diecisiete.

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música Ruiz

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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **15/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 1 de Barcelona, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominada "**GRAN AZUL UNO**", matrícula 6º PM-1-18-95, de la Provincia Marítima de Palma de Mallorca, de 13,80 metros de eslora, 4,48 metros de manga y T.R.B. 27,32, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR MINTAKA**" hecho ocurrido el día 27 de febrero de 2016 en aguas de la Comunidad Catalana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente nº **15/2016** 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 4 de julio de 2016, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR MINTAKA**" en el que narraba el servicio prestado el día 27 de febrero anterior a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominado "**GRAN AZUL UNO**". En el mismo se indicaba haber sido activada dicha Unidad de Salvamento mediante aviso dado, a las 17:45 horas, por el CCS Barcelona de hallarse un velero con seis tripulantes a bordo

a punto de varar en playa del Masnou,- *en el Parte se refleja como causa de la asistencia “velero varado”*- lo que determinó que, media hora después, saliera la **“SALVAMAR MINTAKA”** de su base en Barcelona hacia la posición 41°28,430N-002°18,089'E, “datum” establecido, conociéndose durante su tránsito que una neumática de apoyo,- *sería la LS Barcelona de la Cruz Roja*-, había naufragado encontrándose en tierra sus dos tripulantes. En las proximidades del motovelero, a las 18:18 horas, se comprobó que el mismo se mantenía fondeado en la rompiente con viento de 20 nudos y olas de tres metros que contra él rompían, llegando incluso algunas a barrer completamente su cubierta. A las 18:49 horas y tras cuatro intentos realizados con el lanzacabos este quedó sin aire por lo que se pidió al Centro apoyo de neumática y evacuación por aire de los tripulantes del **“GRAN AZUL UNO”**. Con tal objeto se movilizó el HELIMER 211 que llegó a zona a las 19:28 horas e intentó el rescate de los mismos, lo que resultó imposible, pasándosele desde la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a las 19:53 horas, una sirga y el cabo de remolque para trasladarlo al motovelero, lo que, tras continuos intentos llevados a cabo, tampoco daría resultado, teniendo que desplazarse el helicóptero, a las 20:35 horas, al aeropuerto del Prat a repostar. Tras esto, la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a las 21:09 horas, navegó hacia el puerto de Masnou a fin de recoger a cuatro bomberos que intentarían dar al **“GRAN AZUL UNO”** un cabo de remolque saliendo de este modo del puerto a las 21:50 horas y regresando a zona a las 22:04 horas. Una vez allí, mediante la auxiliar de la Unidad de Salvamento dos bomberos abordaron el motovelero a las 22:16 horas y, aprovechando que el tiempo había amainado, a las 22:23 horas se pasó el cable de remolque y se hizo firme, reflotando al **“GRAN AZUL UNO”** a las 22:26 horas y poniéndose rumbo, con el motovelero carente de gobierno, al Masnou donde se le dejó atracado en seguridad a las 22:48 horas. Tras una parada técnica la **“SALVAMAR MINTAKA”** arrumbó a su puerto base donde llegó a las 00:17 horas.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 6 horas y 43 minutos, siendo la distancia navegada de 30 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador, “CLUB DEL NAVEGANTE”, y patrón de la embarcación asistida, D. D. P. O., la compañía aseguradora AXA y póliza suscrita, constando como meteorología existente la consignada anteriormente.

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, folio 8, y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 6 de julio de este año a tal fin 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 comunicación al armador de la embarcación asistida

de la apertura de actuaciones y requerimiento de particulares procedentes para su integración; el requerimiento al CCS Barcelona de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con la “**SALVAMAR MINTAKA**”; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante en la zona y día del suceso; y la publicación de edictos,- *B.O.E. núm 184 de 19.07.2016*-. Posteriormente se daría cuenta de la incoación de este Expediente a la aseguradora del motovelero asistido a efectos de su personación, si bien no dio respuesta; y, por último, se ofició a la Capitanía Marítima de Barcelona solicitando informe-valoración del “**GRAN AZUL UNO**”.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 23 a 27 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español expedida por la Capitanía Marítima de Barcelona en la que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral, como armador/propietario del motovelero “**GRAN AZUL UNO**” de la entidad “**CLUB DEL NAVEGANTE, S.L.**”, embarcación abanderada en 1995 y adquirida por la citada mercantil el 22 de julio de 2002, siendo el precio de transmisión el de **SESENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS TREINTA EUROS (65.930,00-€)** más IVA de **DIEZ MIL QUINIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA CÉNTIMOS (10.548,80-€)**. A su vez, al folio 82 la valoración dada por la Capitanía Marítima de Barcelona; a los folios 83 a 88, con un DVD obrante al folio 89, copia impresa del expediente completo elaborado por el CCS Barcelona con la transcripción de las conversaciones registradas con ocasión de esta asistencia; y, por último, a los folios 91 y 92 el informe de meteorología. De todos estos extremos se hará referencia posteriormente.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho anterior, el informe de la AEMET refleja que entre las 17:00 y las 23:00 horas en la zona del suceso el viento sopló inicialmente del Sureste (135º) rolando progresivamente a Nordeste (45º) con fuerza media Beaufort 5 (17 a 21 nudos) con rachas de fuerza Beaufort 6 (22 a 27 nudos), siendo el estado de la mar de Fuerte Marejada con altura significativa de olas de entre 1,5 y 2 metros. Por otra parte, en el Informe General de Emergencia del CCS Barcelona, que comprende las comunicaciones habidas y al que se acompaña DVD de las conversaciones efectuadas vía telefónica y a través de VHF,- del que posteriormente se extraerán particulares-, y en el que se emplean los términos, al identificar la descripción, de “*Velero con fallo motor y sin gobierno en el Masnou*”, con “*afectación de la Seguridad Marítima*”, y, al detallar la intervención de la Unidad de Salvamento, el de “*Localización y Remolque*”, con reseña, a su vez del servicio asociado de la Unidad LS Barcelona y del HELIMER 211, citándose una meteorología que incluye Mar

Gruesa a las 18:00 horas y Fuerte Marejada a las 20:50 horas, en ambos casos con visibilidad regular, en el apartado correspondiente a Seguimiento y sintetizando de su texto los extremos más significativos, se refleja lo siguiente: que, a las 17:10 horas del día de autos, se recibió llamada del 112 vía 900 que alertaba de una comunicación relativa a haberse divisado al velero **“GRAN AZUL UNO”** con problemas en Masnou debido a la mala mar reinante en la zona, información que el Centro contrasta con el informante que la amplía diciendo que el velero estaba cerca de la bocana del puerto de Masnou y derivaba hacia las rocas; que, a las 17:13 horas, se emitió MAYDAY desde el velero vía VHF # 16 al que contestó la Estación Costera por lo que se movilizó a la **“SALVAMAR MINTAKA”** y a la LS Barcelona de la Cruz Roja al tiempo que se conoció que el **“GRAN AZUL UNO”** se hallaba a unos 200/300 metros de la bocana del puerto; que, a las 17:24 horas, desde el velero se manifestó estar sin motor y sin gobierno y, aunque habían fondeado el ancla, estaban garreando, indicando su posición; que, en contacto por teléfono móvil con el velero a las 17:30 horas, su responsable informó ser seis los tripulantes, llevando chalecos salvavidas, que les pilló el temporal tras salir de Badalona en navegación hacia Masnou, y que después de fondear habían garreado hasta estar en las rocas; que, a las 17:31 horas, desde la Estación Costera se emitió MAYDAY RELAY; que, a las 17:37 horas, la **“SALVAMAR MINTAKA”** salió de su base informando poco después que la LS Barcelona había varado en la playa, información que confirmarían posteriormente sus tripulantes indicando, además, encontrarse sanos y salvos en la playa a unos 50 metros del velero; que, a las 18:18 horas, la **“SALVAMAR MINTAKA”** informó al Centro de la imposibilidad de acercarse a menos de 100 metros del velero debido a que la mar podría hacerles virar y de que probarían a dar el cabo de remolque con el lanzacabos, momento en que se movilizó al HELIMER 211 que, por problemas técnicos, no estuvo en el aire hasta las 19:01 horas; que, presentes ya en la zona Bomberos (de la Generalitat) con un camión y un equipo de submarinistas en “stand-by” por si se requería su asistencia, la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a las 18:49 horas, informó de resultarles imposible dar el cabo de remolque; que desde el HELIMER 211 se informó a la Unidad de Salvamento, a las 19:53 horas, de la dificultad para evacuar a los tripulantes del **“GRAN AZUL UNO”**, acordando bajar al rescatador para asistir a dar el cabo de remolque; que, a las 20:35 horas, y tras haberse retirado el helicóptero para hacer combustible, la **“SALVAMAR MINTAKA”** informó que no había sido posible dar el cabo de remolque con el rescatador, a pesar de intentarlo, a causa de la rompiente de la ola, habiéndose roto, además, la sirga; que el Centro, a las 21:00 horas, solicitó, y obtuvo, de Bomberos la disponibilidad de que el GRAES embarcara en la auxiliar de la **“SALVAMAR MINTAKA”** para traslado del cable de remolque, de lo que se informó a la Unidad, disponiéndose a tal fin arrumbasen al puerto de Masnou adonde se desplazaría el GRAES para embarcar; que, atracada la **“SALVAMAR MINTAKA”** a las 21:25 horas y una vez embarcados los bomberos en su auxiliar llevada a popa, a las 21:50 horas salieron para la zona adonde llegaron a las 22:04 horas y se procedió a intentar dar el cabo de

remolque al velero mediante la auxiliar mientras el HELIMER 211, solventados unos problemas en su repostaje, sobrevolaba la posición; que, a las 22:16 horas, una vez la auxiliar junto al **“GRAN AZUL UNO”**, uno de los bomberos lo abordó llevando el cabo de remolque para afirmarlo y, si bien la sirga dada por los GRAES falló, la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a las 22:23 horas, consiguió dar el cabo de remolque y hacerlo firme, comenzando a su tensado mientras que el velero picaba su cabo de fondeo; que, a las 22:25 horas, se comenzó el remolque del **“GRAN AZUL UNO”** sin gobierno hacia el puerto de Masnou, no detectándose daños en su casco aunque había bastante agua en su sentina; y que, una vez retirado el helicóptero, a las 22:48 horas las embarcaciones atracaron en Masnou, saliendo la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a cuyo Patrón el del velero había comunicado que el accidente se había debido a quedársele bloqueado el timón, a las 23:26 horas del puerto hacia su base donde atracó a las 00:17 horas.

Por último, y en cuanto a valoración del **“GRAN AZUL UNO”** el informe del Capitán Marítimo de Barcelona, tras señalar que la embarcación había sido valorada por el Registro de Buques de Palma de Mallorca en marzo de 1995 en 24.130.000 euros (sic),- *habrá que entender PESETAS dada la fecha*-, e indicar que desde tal valoración habían transcurrido 21 años, utilizando las tablas de depreciación de embarcaciones del Ministerio de Hacienda (sic),- y de Administraciones Públicas, *hoy de Hacienda y Función Pública*-, refleja un valor asignable al velero, dadas su marca, modelo, características y antigüedad cifrado en **OCHO MIL SETECIENTOS VEINTE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (8.720,67-€)**.

Cuarto

En relación con los particulares contenidos en las conversaciones telefónicas y por VHF que en el párrafo primero de nuestro anterior Antecedente de Hecho se anunciaban, pueden destacarse los siguientes extremos: **A)** Referencia TLFN 00000.wav, - contacto entre el **“GRAN AZUL UNO”** y CCS Barcelona-, en que se refleja el encontrarse aquél a 300 metros a poniente del puerto de Masnou, el estar en rocas, el haber tirado el hierro pero desplazarse lentamente hacia la costa, el ser la tripulación de cinco alumnos y el patrón y todos con chalecos, y el valorar dicho patrón la situación como peligrosa en aquellos momentos. Con la misma referencia telefónica y como 0000.wav, - contacto entre el Patrón de la **“SALVAMAR MINTAKA”** y el Centro-, en que dice aquél que el velero ha varado pero no pueden desembarcar por haber bastante mar con olas grandes que hacen daño y propone la opción de llevar hasta el velero una zodiac o valorar el uso de helicóptero. Mismo TLFN y como 0000.wav, - también entre la Unidad de Salvamento y el Centro-, en que dice el Patrón de aquélla que el helicóptero marchó a repostar, que el intento de su rescatador falló y también lo fue el de meter la sirga. Por último, en Idéntico TLFN y como 0000.wav, el Patrón de la **“SALVAMAR MINTAKA”** dice al CCS Barcelona que aunque ha mejorado el tiempo hay un mar de fondo *“de la*

hostia” del sur. **B)** Referencia TLFN 0000.wav, - contacto entre la Unidad de Salvamento y CCS Barcelona-, en que, tras señalar que la LS Barcelona (Cruz Roja) había varado en la playa dice el Patrón de aquella que sin apoyo de la zodiac duda que pueda meter la sirga, que hay olas grandes y le da miedo que el velero se atravesase y se produzca un desastre y que desde éste le han dicho que, a sotavento y muy cerquita, tienen rocas. Con la misma referencia telefónica y como 0000.wav, en que, tras reiterar que sin zodiac es complicado, el Patrón de la “**SALVAMAR MINTAKA**” dice al CCS, en catalán, que las olas son grandes y hay riesgo de que la Unidad pueda varar, indicándole el Centro que no arriesgue. Por último, en Idéntico TLFN y como 00000.wav, el Patrón de la Unidad de Salvamento, tras decir que no puede ponerse el helicóptero en la vertical del velero, no haber dado resultado la intervención de su rescatador y ser peligroso para su integridad el lanzarlo al agua para llevar el cabo porque al llegar a la rompiente puede hacerse daño, indica al Centro que aunque tiene la auxiliar oficial por ser sólo tres y faltarle manos para atender al timón y al cabo de remolque, necesita una lancha para acercar el cabo de remolque al velero, señalando finalmente que cree que ha bajado el viento y la mar teniendo entre 12/15 nudos pero con mar de fondo del sur, barriendo las olas al costado del velero su cubierta. **C)** Con la Referencia VHF 00000.wav, - contacto entre la Unidad de Salvamento y CCS Barcelona-, que refleja que la “**SALVAMAR MINTAKA**” está en zona con olas bastante grandes y que van a sonar para saber fondo y acercarse para lanzar sirga. Con la misma Referencia y como 00000.wav, que señala que la Unidad no llega con la sirga.

Quinto

Respecto a lo interesado a la representación letrada de **SASEMAR**, a los folios 36 a 45,- poderes de representación a los folios 45 a 60-, figura escrito, de fecha 19 de julio de 2016 en el que, identificando al “**GRAN AZUL UNO**” y señalando sus características, valoraba lo salvado en **OCHENTA Y NUEVE MIL EUROS (89.000,00-€)** y reclamaba una remuneración no inferior al 20% de tal valor a la que debería añadirse el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 6 horas y 43 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (464,86-€)**, calificando la misma como **salvamento**, a cuyo fin aportaba sendos artículos de prensa relativos a servicio prestado

Sexto

Por lo que respecta a la información requerida a la mercantil “**CLUB DEL NAVEGANTE**”, como armadora/propietaria del velero asistido, por parte de sus Directores, Don D. y Don N. P. O., - a quienes el Juez Marítimo actuante requeriría posteriormente acreditar sus poderes de representación, que presentaron según se acredita por Diligencia de Constancia obrante al folio 96-, y para dar respuesta a las cuestiones interesadas por el Juzgado Marítimo,

trasladaron, por correo electrónico de 19 de julio de 2016, escrito y reportaje fotográfico, folios 62 a 67, en el que señalaban, por una parte, como valor asegurado la cifra de **OCHENTA Y SEIS MIL CIENTO SESENTA EUROS (86.160,00-€)**, si bien reflejaban, por la antigüedad de la embarcación, el valor de **DOCE MIL SETECIENTOS CUARENTA EUROS (12.740,00-€)** según la Orden HAP/2763/2015-, y por otra, en lo referente al relato del suceso, se remitían al escrito cursado en su momento a la compañía aseguradora, del que acompañaban copia que corre unida al folio 68, acompañando asimismo las condiciones particulares del seguro contratado y copia del último recibo abonado, folios 69 a 75. A tenor de ambos escritos, y sintetizando, sus manifestaciones reseñaban lo siguiente: que el 27 de febrero de 2016, con un viento de 10 a 15 y unas olas de 1,5 metros, se salió a las 09:30 horas a navegar con alumnos, llamando previamente a Salvamento Marítimo; que, más tarde, tras salir a las 16:00 horas del puerto de Badalona para continuar las prácticas de navegación, sobre las 17:30 horas les falló el timón saliendo un guardín de una roldana aunque se continuó a rumbo hacia el puerto de Masnou empleando el piloto automático y la caña de respeto; que ya muy cerca del puerto de destino se atascó el timón por motivos desconocidos, quedando posicionado hacia estribor lo que obligaba al barco a dar un giro uniforme siempre al mismo lado y que con el giro avante o atrás les acercaba hacia la costa y las rompientes, que crecían por momentos, lo que hacía que el barco se quedara cruzado a las mismas, por lo que para impedir llegar a varar en la costa se tuvo que fondear y así evitar que llegara a las rocas; que, para que se iniciara el rescate, se realizaron las llamadas pertinentes sobre las 17:45 horas, inicialmente contestadas por el puerto de Masnou y posteriormente por Salvamento Marítimo, llegando su embarcación sobre las 18:30 horas aproximadamente; que después de varios intentos, en los que intervino un helicóptero para ayudar a darles un cabo de remolque, aunque sin resultado, finalmente, les abordaron con una neumática portando un cabo de remolque que amarraron; que, una vez cogido el remolque y ya tirando el buque de salvamento, cortaron el cabo de fondeo,- junto con la cadena-, que se perdió; que la llegada al puerto de Masnou fue sobre las 00:00 horas, quedando allí atracado el velero; y que los daños sufridos por el mismo fueron nulos.

Séptimo

Con fecha 14 de septiembre de 2016 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 97 a 102, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada; 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, a la entidad armadora y propietaria de la embarcación asistida; el Informe General de Emergencia levantado por CCS Barcelona; y la valoración dada por la Capitanía Marítima de Barcelona. 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 en la misma fecha.

Octavo

Por la parte asistida, y a la recepción de la Cuenta General de Gastos redactada a tenor de lo actuado, por correo electrónico del 26 de septiembre de 2016, se presentó escrito argumentando en el sentido de negar el “reflotamiento” del “**GRAN AZUL UNO**” pues este se mantuvo fondeado en todo momento y no llegó a tocar fondo, remitiéndose a las fotografías ya aportadas, y a su vez, y por lo que respecta a la valoración atribuida por SASEMAR al velero, se la consideraba desproporcionada al ser tal el “valor asegurado de nuevo”, mientras que la dada por la Capitanía Marítima se ajustaba a la antigüedad de 21 años del mismo. En todo caso no se calificaba el servicio llevado a cabo.

Noveno

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del 29 de septiembre de 2016, folios 109 a 116, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR MINTAKA**” al motovelero “**GRAN AZUL UNO**”, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como el lanzamiento de un MAYDAY, el encontrarse el mismo en la playa del Masnou sin gobierno en las rompientes con 20 nudos de viento y olas de 3 metros de altura que chocaban contra el mismo y con deriva incontrolada contra las rocas, el peligro derivado de las condiciones meteorológicas y de la posición del velero, y el amplio dispositivo desplegado para el salvamento de vidas y bienes llevado a cabo con la intervención de la propia Unidad de Salvamento y su auxiliar, el HELIMER 211, la LS Barcelona de la Cruz Roja que acabó varando, y los Bomberos de la Generalitat, calificaba el servicio prestado como **salvamento** 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 dado por la propia parte asistida, cifrado en **OCHENTA Y SEIS MIL CIENTO SESENTA EUROS (86.160,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 20% de dicho valor, cuantificado en **DIECISIETE MIL DOSCIENTOS TREINTA Y DOS EUROS (17.232,00-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (464,86-€)**, resultando un total

reclamado de **DIECISIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (17.696,86-€)**. En todo caso se dejaba expresa constancia de haberse tenido que movilizar tanto a la “**SALVAMAR MINTAKA**” como al Helicóptero de Salvamento citado, todos ellos medios operativos de **SASEMAR**, dispuestos y utilizados en esta operación de salvamento.

Décimo

Sondeada con la representación letrada de **SASEMAR** la celebración de Reunión Conciliatoria, la misma expresó no ser necesaria y se ratificó en lo ya alegado, por lo que el Juez Marítimo elevó las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del pasado 10 de octubre de 2016.

HECHOS

Primero

Cuando el 27 de febrero de 2016 el motovelero “**GRAN AZUL UNO**”, armado y propiedad de la entidad mercantil “**CLUB DEL NAVEGANTE**” y utilizado para prácticas de navegación, que patroneaba D. D. P. O. y llevaba a bordo cinco alumnos, navegaba en demanda del puerto de Masnou, sobre las 17:30 horas sufrió fallo de timón al salirse un guardín de una roldana aunque se continuó a rumbo empleando el piloto automático y la caña de respeto. Cerca del puerto en cuestión se atascó el timón quedando posicionado hacia estribor lo que determinaba que el velero diera un giro uniforme siempre al mismo lado y que con el giro avante o atrás se acercase a la costa y las rompientes, por momentos crecientes, lo que hacía al barco quedar cruzado a las mismas. Ante la situación y para impedirle llegara a varar hubo de fondeársele y, para que se iniciara el rescate, se realizaron las llamadas pertinentes y a las 17:13 horas, se emitió MAYDAY vía VHF # 16 al que contestó la Estación Costera, lo que conoció el CCS Barcelona que movilizó a la “**SALVAMAR MINTAKA**” y a la LS Barcelona de la Cruz Roja. A su vez, tomado contacto desde el Centro con el velero, se supo que el “**GRAN AZUL UNO**”, sin motor y sin gobierno, se encontraba a 300 metros a poniente del puerto de Masnou, en zona de rocas, que aun habiendo fondeado se desplazaba lentamente hacia la costa, y que su patrón valoraba la situación en que se encontraban de peligrosa en aquellos momentos. Una vez en las proximidades del velero, a las 18:18 horas, la “**SALVAMAR MINTAKA**”, que había conocido de la varada de la embarcación de la Cruz Roja, comprobó que el mismo se mantenía fondeado en la rompiente con viento de 20 nudos y olas de tres metros que contra él rompían, llegando incluso algunas a barrer completamente su cubierta. Tras cuatro intentos realizados con el lanzacabos y cuando este quedó sin aire, a las 18:49 horas se pidió al Centro apoyo de neumática pues sólo eran tres los tripulantes de la Unidad y la posible evacuación aérea de las seis personas a bordo del “**GRAN AZUL UNO**”, movilizándose entonces el HELIMER 211 que llegó a

zona a las 19:28 horas e intentó el rescate aunque no podía mantener la vertical sobre el velero para evacuar a sus tripulantes y siendo a su vez ineficaz el intento de descolgar un rescatador con una sirga y el cabo de remolque; la meteorología había sufrido con el paso del tiempo cierta mejoría al haber disminuido el viento a unos 12/15 nudos pero concurriendo mar de fondo del sur y una visibilidad regular. Tras esto, la **“SALVAMAR MINTAKA”**, según lo dispuesto por el Centro, a las 21:09 horas navegó hacia el puerto de Masnou a fin de recoger a cuatro bomberos del GRAES de la Generalitat quienes embarcarían en la auxiliar de la Unidad para intentar dar al velero un cabo de remolque, saliendo del puerto a las 21:50 horas. Una vez en la zona a las 22:04 horas, y conforme a lo planeado, con la auxiliar de la **“SALVAMAR MINTAKA”** uno, o quizás dos, de los bomberos abordó el velero llevando el cabo de remolque para afirmarlo y, si bien la sirga dada por los GRAES falló, la **“SALVAMAR MINTAKA”**, a las 22:23 horas, dado el cabo de remolque y hecho firme, comenzó a tensarlo mientras que el velero picaba su cabo de fondeo. A las 22:25 horas se inició el remolque del **“GRAN AZUL UNO”**, sin gobierno, hacia el puerto de Masnou, no detectándose daños en su casco aunque había bastante agua en su sentina. Las embarcaciones atracaron en el puerto a las 22:48 horas, saliendo la **“SALVAMAR MINTAKA”** a las 23:26 horas del puerto hacia su base donde atracó a las 00:17 horas.

El servicio prestado tuvo una duración de 6 horas y 43 minutos, siendo la distancia navegada de 30 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe de la Delegación Territorial en Illes Balears de la Agencia Estatal de Meteorología obrante en las actuaciones.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la **“SALVAMAR MINTAKA”**, de la versión de los propietarios/armadores y patrón del **“GRAN AZUL UNO”**, del Informe General de Emergencia levantado por el CCS Barcelona con las circunstancias concurrentes en este suceso y del contenido del DVD comprensivo de las comunicaciones habidas durante el suceso, del reportaje fotográfico aportado por el asistido, de las reseñas de artículos de prensa incorporadas por el asistente y del informe de la meteorología relativa a las horas y zona solicitados.

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 nos ocupa la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**SALVAMAR MINTAKA**”, articula su argumentación para calificar el servicio prestado como **salvamento** en los extremos consignados en su escrito de alegaciones reseñado en el Antecedente de Hecho Noveno, mientras que el asistido, según lo reflejado en el Antecedente de Hecho Octavo, sin llegar a formular calificación alguna, exclusivamente cuestiona tanto la utilización del término “reflotamiento”,- *concretamente la frase “reflotamos al “GRAN AZUL” que aparece en el Parte de Asistencia y que se traslada a la Cuenta General de Gastos-*, como la valoración dada al velero por la parte asistente que entiende desproporcionada. Dicho lo anterior, sobre el primer particular reflejado y obviando que en el citado Parte se consignó como causa determinante de la petición,- mejor sería decir movilización-, hecha a la Unidad de Salvamento por CCS Barcelona se usó la frase “velero varado” y que, en el relato contenido en tal Parte se refleja el aviso “*por estar a punto de varar (un velero) en playa del Masnou*”, lo cierto es que en la asistencia prestada al “**GRAN AZUL UNO**”, y dado que el mismo se mantenía fondeado en la rompiente,- *según también el propio Parte de asistencia-*, en las proximidades de la playa, no hubo una específica actividad de reflotamiento con ocasión de varada como se deduce de las fotografías incorporadas en que no se aprecian daños ni deformidades en casco ni golpes ni rozaduras en orza y timón sin que, a su vez, en el Informe General de Emergencia se llegase a reflejar varada y reflotamiento del mismo sino que, concretamente,- como se ha señalado en el Antecedente de Hecho Tercero, la actividad se acometió por “*velero con fallo motor y sin gobierno en el Masnou con afectación a la seguridad marítima*”.

Zanjado este primer asunto con la respuesta adecuada a la parte que lo presenta, el único, pero trascendente objeto de controversia vendrá necesariamente determinado por la fijación del premio. No obstante, y antes de entrar en la cuestión señalada, hay que dejar ya por sentado que este Tribunal Marítimo Central, a tenor de la conceptualización que del “salvamento” recoge el artículo 358.1 de la Ley 14/2014 calendada, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados, debe convenir y conviene con el criterio y calificación de la parte asistente.

Dicho lo anterior y respecto al premio, resulta necesario señalar que 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, hace girar la cuantía del premio sobre el valor del **“GRAN AZUL UNO”** recogido en la póliza de su seguro concertado en febrero de 2009, cifrada en **OCHENTA Y SEIS MIL CIENTO SESENTA EUROS (86.160,00-€)**, y solicita como remuneración total entre premio y gastos ocasionados a la entidad representada la cantidad que se ha señalado en nuestro ya citado Antecedente de Hecho Noveno, mientras que el asistido, que no cuantifica el importe de tal remuneración, se acoge como valor de lo salvado, en cuanto que no ha sufrido daños el velero, al reflejado en el informe de la Capitanía Marítima de Barcelona cifrado en **OCHO MIL SETECIENTOS VEINTE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (8.720,67-€)** aun cuando, supuestamente utilizando la misma disposición, OM. HAP/2763/2015 de 17 de diciembre, había cuantificado inicialmente el valor de su embarcación en **DOCE MIL SETECIENTOS CUARENTA EUROS (12.740,00-€)**.

Tercero

En el caso que ahora se somete a nuestro examen, hay que ponderar los siguientes extremos: 1).- Que el **“GRAN AZUL UNO”** fue valorado por el Registro de Buques de Palma de Mallorca en marzo de 1995 en **VEINTICUATRO MILLONES CIENTO TREINTA MIL PESETAS (24.130.000-Pts)**,- que serían **CIENTO CUARENTA Y CINCO MIL VEINTICUATRO EUROS CON VEINTICINCO CÉNTIMOS (145.024,025-€)**;- 2).- Que la transmisión del mismo a la actual mercantil en julio de 2002 lo fue por un importe de **SESENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS TREINTA EUROS (65.930,00€)** más un importe de I.V.A. de **DIEZ MIL QUINIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA CÉNTIMOS (10.548,80€)**; 3).- Que como valor asegurado, al que se refiere y se acoge **SASEMAR**, se fijó la consignada en póliza en 2009; 4).- Que la Orden HAP antes referenciada, B.O.E. núm. 304 de 21 de diciembre de 2015, atribuye a un velero de la marca **“JEANNEAU”**, modelo **“SUN ODDYSEY 45.1”** un valor a nuevo en 2016 de **OCHENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS EUROS (83.200,00-€)** si bien en su articulado se dispone que se usan los precios medios como medio de comprobación a los efectos del Impuesto de Transmisiones y Actos Jurídicos Documentados, fijándose los precios en sus Anexos II y III y señalando el modo de atribución de precio según la antigüedad de la embarcación sobre casco y motor; 5).- Que el valor de **OCHO MIL SETECIENTOS VEINTE EUROS CON SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS (8.720,67-€)** dado por el peritaje oficial,- que destaca el haber transcurrido 21 años desde el señalamiento inicial,- parece haberse hecho en base a una simulación on-line con aplicación informática de la gestoría Nautidoc (sic); y 6).- Que el valor dado inicialmente por la parte asistida,- como ya se ha dicho, de **DOCE MIL SETECIENTOS CUARENTA EUROS (12.740,00-€)** en base a la Orden HAP de 2015 para 2016-, la misma la deja ahora en el olvido al sumarse a la valoración inferior de la Capitanía Marítima.

Relacionadas anteriormente las diversas valoraciones del velero “**GRAN AZUL UNO**” según constan en las actuaciones, hay que reseñar por una parte que el valor asegurado, aunque asumido por este Tribunal Marítimo Central en alguna de sus determinaciones anteriores, ha merecido crítica de la doctrina, Profesores G. G. y R. S., por, dicen, ser “criterio que resulta totalmente inadmisibles tanto jurídica como prácticamente” y “ser valor mucho menos fiable”, decantándose la mejor doctrina y jurisprudencia por el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia con deducción, en su caso, de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida. A su vez y por otra parte, y aunque este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de 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, no obstante ello, en este Expediente de Asistencia Marítima el informe de la Capitanía Marítima de Barcelona no se estima suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto,- uso de una aplicación informática de una entidad privada-, como para ser determinante de la valoración que en el mismo se consigna.

Así las cosas, objetadas las valoraciones relativas a valor asegurado y la de carácter oficial, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado, en cuanto no constan averías o daños que lo disminuyan, la cifra presentada por la propia parte asistida de **DOCE MIL SETECIENTOS CUARENTA EUROS (12.740,00-€)**.

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 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 MINTAKA**” a favor de la embarcación de recreo, motovelero “**GRAN AZUL UNO**”, considerando como valor contribuyente el consignado en el último párrafo del Fundamento de Derecho Tercero y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), así, por una parte, y de modo expreso y por su especial incidencia, a la meteorología concurrente y certificada por centro oficial,- relatada en el párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Tercero-, y, de otra, a que la embarcación asistida, aunque en dificultades lindantes con el peligro,- situación peligrosa llegar a decir su patrón-, por encontrarse a la deriva y sin gobierno a merced de la mar y sobre las rompientes y con bastante agua en su sentina, sin embargo no tenía daños en su casco ni vía de agua que, en una racional previsión de los acontecimientos hicieran temer su pérdida inmediata o la producción de graves daños, y que, si bien con notorio y extraordinario esfuerzo de los salvadores, éstos no corrieron peligro al evitar ponerse en situación de riesgo,- como recogen las conversaciones aportadas-, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cifra de **TRES MIL OCHOCIENTOS VEINTIDÓS EUROS (3.822,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (464,86-€)**, por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte de la “**SALVAMAR MINTAKA**”, no impugnados por el asistido.

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR MINTAKA**” 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 MINTAKA**” a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominada “**GRAN AZUL UNO**”, y fija como remuneración total por el servicio prestado la cantidad total de **CUATRO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (4.286,86-€)** comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad mercantil “**CLUB DEL NAVEGANTE, S.L.**”, como armadora/propietaria del velero “**GRAN AZUL UNO**” 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 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.