

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/000017/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Coronel Auditor

D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y del Arco

Representante de la Marina Mercante

D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los trece días del mes de diciembre del año dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número 07/2018, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 1 de Barcelona, relativo a la asistencia prestada el día 28 de junio de 2017 por la embarcación de salvamento de bandera española "L/S AM-6", a la moto de agua modelo "SEA-DOO GTI", con matrícula 6ª BA 14/17, propiedad el día de autos de J. M. 2017, S.L.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 1 de Barcelona, de 16 de abril de 2018 (folio 14), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado por la representación letrada de la entidad denominada "ASSOCIACIÓ VOLUNTARIS SALVAMENT MARITIM DE CATALUNYA" (SALVACAT) el 13 de junio de 2018 (folio 2), en el que se traslada parte de asistencia (folios 4 a 13), formulado por la referida "SALVACAT", relativo a la asistencia prestada el día 28 de junio de 2017 por la embarcación de salvamento "L/S AM-6", con base en el puerto de Arenys de Mar, a la moto de agua modelo "SEA-DOO GTI", con matrícula 6ª BA 14/17.

En el citado parte queda reseñado que a las 14.51 horas del 28 de junio de 2017, SALVACAT recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona, informando que en la situación 41° 32' 742" N/002° 33' 395" E, en las proximidades de Port Balís, se estaban hundiendo dos motos acuáticas y que había gente en el agua, por lo que a las 14.55 se activó a la embarcación de salvamento "**L/S AM-6**", que a las 15.05 se hizo a la mar desde su base de Arenys de Mar. A las 15.37, la "**L/S AM-6**" llegó a la zona de los hechos, donde ya se encontraba la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MINTAKA**" que estaba socorriendo a una lancha de salvamento de la Cruz Roja que había volcado tras acudir en auxilio de las citadas motos de agua. A las 15.39, la "**L/S AM-6**" localizó a una de las motos de agua, la de matrícula 6ª BA 14/17, y, a las 15.44 hizo firme un cabo de remolque y comenzó a remolcarla hasta Port Balís, donde atracó a las 16.15. A las 16.24, la referida embarcación de salvamento, a instancia del armador de las motos de agua, volvió a salir a la mar para intentar localizar a la segundo moto náutica, y tras una infructuosa búsqueda, regresó a Port Balís, donde atracó a las 17.03, para salir a las 17.37 con destino a su base en Arenys de Mar, atracando allí a las 18.07.

El servicio prestado se califica por el asistente como un "*salvamento.*" Asimismo, afirma que el servicio tuvo una duración de tres horas y nueve minutos, siendo la distancia navegada de 9 millas. En el parte de asistencia consta la identificación del armador, "J. M. 2017, S.L." y la del asegurador de la moto acuática asistida, "AXA SEGUROS GENERALES, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS".

Segundo

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 1 de Barcelona, de 16 de abril de 2018 (folio 16), se insta al Sr. Capitán Marítimo de Barcelona a anotar la correspondiente nota de prohibición de venta de la moto acuática de matrícula **6ª BA 14/17**.

Por otra parte, consta la notificación a los interesados del inicio de la instrucción, y exposición y publicación de edictos, (al folio 80 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 116, de 12 de julio de 2018.)

Tercero

Respecto a valoración de la embarcación asistida hay que poner de manifiesto que esta se llevó a efecto por el Sr. Capitán Marítimo de Barcelona, quien en su informe de 12 de julio de 2018 (folio 103), señala que, teniendo en cuenta el valor de compra del bien en fecha 8 de abril de 2017 y la actual depreciación que pudiera corresponderle, considera que el valor actual de dicha moto podría estimarse en **CINCO MIL OCHOCIENTOS euros (5.800)**.

Asimismo consta valoración llevada a efecto por la parte asistente, que la concreta en la cuantía de **CINCO MIL euros (5.000)** (folio 72).

Cuarto

Consta en los folios 47 a 49 de las actuaciones informe general de emergencia relativo a los hechos que nos ocupan, elaborado por el Centro de Control de Salvamento (CSS) de Barcelona, en el que se plasma detalladamente el seguimiento de la asistencia.

Quinto

Al folio 80 consta informe meteorológico suscrito por el Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, elaborado para el día y punto geográfico en el que tuvo lugar la asistencia marítima que nos ocupa, y que se concreta como sigue: *“Viento (...) Entre las 08 y las 21 horas, el viento sopló inicialmente del suroeste (250º) y giró rápidamente al sur (160º a 200º) con fuerza 3 (7 a 10 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos (...) Oleaje. El estado de la mar fue entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,5 metros”*.

Sexto

La representación letrada de “SALVACAT” considera que los gastos en los que incurrió su representada en la asistencia ascendieron a **MIL VEINTICINCO euros con CINCUENTA céntimos (1.025,50 €)**, según la factura obrante al folio 75, a los que deben añadirse **MIL euros (1.000 €)**, en concepto de gastos de combustible y *“desgaste de otros materiales utilizados en la operación.”*

Séptimo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 8 de agosto de 2018 (folios 110 a 112), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relato de hechos y circunstancias en las que se desarrolla la asistencia, según relata la entidad armadora de la embarcación asistente, 2º) Solicitud de anotación de prohibición de venta de la tan citada moto acuática, 3º) Personación de la parte asistente, 4º) Requerimientos a la parte asistida, 5º) Publicación de edictos, 6º) Circunstancias meteorológicas, 7º) Informe general de la asistencia elaborado por el CSS de Barcelona, 8º) Requerimiento de personación a la empresa aseguradora y 9º) valoraciones de la moto acuática llevadas a cabo por la parte asistente y por la Capitanía Marítima de Barcelona.

Octavo

No se practicó prueba pericial o testifical alguna, por no haberlo solicitado las partes personadas.

Noveno

Transcurrido el periodo de alegaciones, proposición y práctica de pruebas y constando en el expediente que la parte asistida no estima oportuno celebrar la reunión conciliatoria y no manifestándose en sentido alguno la parte asistente, el Sr. Juez Marítimo, en su providencia de 22 de octubre de 2018 (folio 133), acordó no ser necesaria la celebración de dicha reunión, así como la elevación del expediente a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Único

No consta en las actuaciones otra versión de los hechos que la proporcionada por la entidad armadora de la embarcación asistente, la embarcación de salvamento “**L/S AM-6**”, en la que se relata la asistencia prestada, calificándola como “salvamento”, especificando los gastos que la misma ocasionó, y, solicitando el pago de una retribución por la misma. La parte asistida no presenta versión alguna sobre dicha asistencia.

Los hechos constitutivos de la asistencia han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central y deben ser fijados por el mismo con la mayor claridad y objetividad posible. A este respecto, el Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión presentada por la parte asistente, aunque la complementa con el relato obtenido del informe general de la asistencia elaborado por el CSS de Barcelona. Además, dicha versión resulta confirmada por un elemento de corroboración que no puede obviarse: la parte asistida, pudiendo hacerlo, no ha ofrecido un relato contradictorio alternativo de los hechos. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 14.28 de día 28 de junio de 2017, se recibió una llamada de emergencia (112) en el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Barcelona, en la que se informaba que una moto náutica se estaba hundiendo entre Mataró y San Andrés de Llavaneras, a la altura de Castell de Mata y que había tres personas en el agua. El CSS logra contactar con una de ellas, que les pide que vayan a recogerlos. Como consecuencia de la emergencia, el CSS alerta a varias unidades de salvamento dependientes de diversas entidades. Así, a las 14.51 horas, SALVACAT recibió una llamada del citado CSS, en la que se informaba que, en posición 41° 32' 742" N/002° 33' 395" E, en las proximidades de Port Balís, se estaban hundiendo dos motos acuáticas y que había gente en el agua. A las 15.04, se pudo ver que una moto de agua con

matrícula **6ª BA 12/17** se encontraba varada en las piedras. Recibida por “SALVACAT” la llamada del CCS, a las 14.55 se activó a la embarcación de salvamento “**L/S AM-6**”, que a las 15.05 se hizo a la mar desde su base de Arenys de Mar. A las 15.37, la “**L/S AM-6**” llegó a la zona de los hechos, donde ya había llegado la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MINTAKA**” que estaba socorriendo a una lancha de salvamento de la Cruz Roja que había volcado tras acudir en auxilio de las citadas motos de agua. A las 15.30, la “**SALVAMAR MINTAKA**” informó al CSS de Barcelona que una embarcación que había salido de Port Balís, había recogido a las personas que estaban en el agua. A las 15.39, la “**L/S AM-6**” localizó a una de las motos de agua, la de matrícula **6ª BA 14/17**, y, a las 15.44 hizo firme un cabo de remolque y comenzó a remolcarla hasta Port Balís, donde atracó a las 16.15.

La meteorología marítima del día, hora y localización geográfica en que sucedieron los hechos que originan la presente asistencia, era la que se pone de manifiesto en el antecedente de hecho quinto.

El servicio prestado por la embarcación de salvamento “**L/S AM-6**” a la moto náutica de matrícula **6ª BA 14/17** tuvo una duración de una hora y veinticuatro minutos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria, conforme a la previsión de la disposición derogatoria única, letra f), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el supuesto que ahora nos ocupa, lo primero que el Tribunal Marítimo debe hacer, es determinar si la actuación llevada a cabo por la “**L/S AM-6**” puede considerarse incluida en alguna de las figuras asistenciales previstas en la vigente normativa reguladora de esta materia, y en ese caso, en cuál de ellas.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que “*El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...*” Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que “*1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o*

para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...” Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque, embarcación o artefacto naval asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

Dicho lo anterior y a la vista de lo actuado, lo cierto es, que, la moto náutica de matrícula **6ª BA 14/17**, por causas que no han quedado esclarecidas, zozobra aunque permanece a flote, mientras que sus tripulantes, que están provistos de chalecos salvavidas, están en el agua. Una vez que se pone en marcha el dispositivo de salvamento, en el que intervienen una pluralidad de embarcaciones y otros medios, ya que llega a ser movilizado un helicóptero, es la “**L/S AM-6**” la que localiza a la moto náutica a la deriva, afianza un cabo de remolque, efectúa el remolque y la deja a salvo en puerto.

Resulta evidente a este Tribunal Marítimo, que la situación en la que se encontraba la moto náutica asistida y las vicisitudes por las que pasó, según se ha expuesto con anterioridad, en una racional previsión de los acontecimientos, nos indica, con certeza, que la misma corría grave peligro de perderse o de sufrir daños graves, de forma inminente, pues, como ha quedado acreditado, en medio de una condiciones de mar y viento adversas para un tipo de “embarcación” de esas características, había zozobrado y se encontraba a la deriva sin que nadie estuviera haciéndose cargo de su manejo, y, que, en estas mismas circunstancias, la otra moto náutica, que revestía similares características, también había zozobrado y había acabado varada en las rocas de la costa.

Llegados a este punto, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y tomando en consideración esta normativa, calificar la asistencia que nos ocupa como salvamento, término omnicomprendido recogido en el artículo 358.1 de la LNM, trasunto, como ya ha quedado expuesto anteriormente, del artículo 1.a) del citado Convenio de Londres de 1989, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados,

hay que convenir, y así se conviene, que nos encontramos ante un supuesto de “salvamento marítimo”.

Tercero

Expuesta nuestra calificación sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación del premio. Sobre este particular resulta necesario señalar lo que el Convenio de Londres de 1989 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. En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, 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 el Capitán Marítimo de Barcelona, 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.)

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **CINCO MIL OCHOCIENTOS euros (5.800 €.)**

Quinto

El artículo 358.1) de la Ley de Navegación Marítima 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 Marítimo 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.

Sexto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento **“L/S AM-6”** en

favor de la moto náutica de matrícula **6ª BA 14/17**, considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio de Londres de 1989, concretamente a los expuestos en sus apartados a) “valor del buque salvado”, c) “éxito logrado”, d) “naturaleza y grado del peligro”, e) “pericia y esfuerzo desplegado por los salvadores” y h) “prontitud con que se hayan prestado los servicios.” Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **MIL SEISCIENTOS CINCUENTA euros (1.650)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta y que ascienden a la cantidad de **MIL euros (1.000)**, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

El artículo 7 de la Ley 60/1962, preveía que se efectuara el reparto de la remuneración establecida por la prestación de una asistencia, entre el armador del buque asistente y los miembros de la tripulación del mismo, correspondiendo un tercio de esa cuantía al primero y los otros dos tercios a los segundos. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, deroga el Título I de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y por tanto, entre los preceptos derogados, se encuentra el citado artículo 7. Así las cosas, queda a la libre determinación del Tribunal Marítimo Central la fijación del reparto de este tipo de remuneraciones. Pues bien, razones de equidad aconsejan, en el presente supuesto, el mantenimiento del criterio de reparto contenido en el derogado precepto, esto es, que un tercio de la retribución corresponda al armador del buque asistente, y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de aquel.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la embarcación de salvamento “**L/S AM-6**” en favor de la moto náutica de matrícula **6ª BA 14/17**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL SEISCIENTOS CINCUENTA euros (2.650 €)**, que habrá de ser abonada por el propietario de la moto náutica asistida. De esa cantidad, **MIL SEISCIENTOS CINCUENTA euros (1.650 €)**, corresponden al premio por la asistencia, y **MIL euros (1.000**

€), a los gastos ocasionados a consecuencia de la misma. Un tercio de la cantidad fijada para el premio corresponderá al armador de la “**L/S AM-6**” y los otros dos tercios a sus tripulantes, entre quienes será repartido.

Vuelva este expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la Orden Ministerial 1601/1977, de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.