

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00018/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica 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

Don 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 05/2017, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 30 de abril de 2017 por la embarcación de salvamento de bandera española “**SALVAMAR RIGEL**”, a la embarcación de recreo a vela modelo ATCH 10.50 de bandera francesa “**MAURURU**”, de 10.95 metros de eslora y 3.42 de manga, propiedad y armada el día de autos por el súbdito holandés DON E. K.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 10 de mayo de 2017 (folios 35 y 36) se inicia la instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado por la representación letrada de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR) suscrito el 7 de mayo de 2017 (folios 10 y 11), en el que se traslada parte de asistencia (folios 12 a 15), formulado por el patrón de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL**”, relativo a la asistencia prestada el día 30

de abril de 2017 a la embarcación de recreo a vela de matrícula francesa “**MAURURU**”.

En el citado parte queda reseñado que a las 08.37 horas del 30 de abril de 2017, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL**”, tras recibir una llamada de Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Gijón, salió de su base, en esa localidad, para localizar a una embarcación que había emitido una llamada de socorro (*mayday*), embarcación que se encontraba inicialmente en la posición 43.49°, 66' N, 05.58°, 41' W. Cuando llegaron a esa posición, vieron a un velero a la deriva, pues su único tripulante había sido evacuado por un helicóptero de rescate. El viento era del W, con fuerza 7 y la mar, también del W con olas de 4 metros. Para poder dar remolque al velero a la deriva, un marinero de la “**SALVAMAR RIGEL**” subió a bordo para afianzar el cabo, hecho firme, se inició el remolque, procediéndose en demanda de Gijón. A las 09.42 faltó el remolque y hubieron de dar uno nuevo. A las 13.37 entraron en el puerto de Gijón dejando atracada a la embarcación asistida. Durante todo el remolque, el marinero de la “**SALVAMAR RIGEL**” permaneció a bordo del “MAURURU”.

El servicio prestado no se califica por el asistente, quien afirma que el servicio tuvo una duración de cinco horas, siendo la distancia navegada de cincuenta millas. En el parte de asistencia consta la identificación del armador y patrón, DON E. K., S.L.” y la del asegurador del velero asistido, “AXA FRANCIA”.

Segundo

Consta en el expediente la notificación a los interesados del inicio de la instrucción y de la exposición y publicación de edictos, (al folio 93 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 141, de 14 de junio de 2017).

Tercero

Respecto a valoración de la embarcación asistida hay que poner de manifiesto que esta se llevó a efecto por la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Gijón, quien en su informe de 18 de mayo de 2017 (folios 101 y 102), señala que, valorando la embarcación y sus pertrechos, considera que el valor actual sería de **ONCE MIL QUINIENTOS euros (11.500 €)**.

Cuarto

El Sr. Juez marítimo, en su providencia de 21 de julio de 2017 (folios 114 a 116), acuerda fijar una fianza de **DOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (2.875 €)**, para poder proceder al alzamiento de las medidas cautelares adoptadas en la providencia de inicio del presente expediente. Al folio 153 obra certificado de constancia del pago de la fianza, y a los 172 y 173, providencia de 29 de agosto de 2018, por la que se levantan las medidas cautelares previamente adoptadas.

Quinto

Consta en los folios 199 y 200 de las actuaciones, informe general de emergencia relativo a los hechos que nos ocupan, elaborado por el CSS de Gijón, en el que se reseña detalladamente el seguimiento de la asistencia.

Sexto

Al folio 71 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 Galicia, 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 de componente W fuerza 5 con rachas de fuerza 7. Fuerte marejada. Mar combinada de componente noroeste en torno a 2.5 m. Aguaceros, visibilidad regular”*.

Séptimo

La representación letrada de “SASEMAR”, en su escrito de alegaciones (folios 194 a 198) califica los hechos como constitutivos de un “salvamento” y considera que el importe del premio al que estima tiene derecho, ascendería a los **DOS MIL DOSCIENTOS euros (2.200 €)** y que los gastos en los que incurrió su representada en la asistencia ascendieron a **TRESCIENTOS CUARENTA Y SEIS euros con CINCO céntimos (346,05 €)**, de los que **DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (277,79 €)** corresponde al precio del combustible y lubricantes consumidos y **SESENTA Y OCHO euros con VEINTISEIS céntimos (68,26 €)**, lo son en concepto de gastos de personal (folio 201).

Octavo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 29 de agosto de 2018 (folios 175 a 179), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relato de hechos y circunstancias en las que se desarrolla la asistencia, según relata el patrón de la embarcación asistente y el propietario de la embarcación asistida 2º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 3º) Puerto de arribada, 4º) Situación inicial de las embarcaciones asistente y asistida, 5º) Duración del servicio, según el parte de asistencia, 6º) Distancia navegada, según las partes, 7º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET y las partes personadas, 8º) Valoración de la embarcación asistida, 9º) Medidas de garantía, 10º) Buques asistente y asistido, 11º) Personados o interesados en la asistencia, 12º) Gastos ocasionados y 13º) Calificación de la asistencia.

Noveno

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

Décimo

Transcurrido el periodo de alegaciones, proposición y práctica de pruebas y constando en el expediente que la parte asistente no estima oportuno celebrar la reunión conciliatoria y no compareciendo ninguna de las partes personadas, el Sr. Juez Marítimo, en su providencia de 31 de octubre de 2018 (folio 228), acordó no ser necesaria la celebración de dicha reunión, así como la elevación del expediente a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Único

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. 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 Gijón, y con las alegaciones formuladas por el patrón de la embarcación asistida. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 08.12 del día 30 de abril de 2017, el CCS de Gijón recibe una llamada de socorro emitida por el canal 16, por el velero de bandera francesa “**MAURURU**”, en la que comunica que se encuentra a la deriva al W de Gijón, por lo que a las 08.15 se moviliza al helicóptero “**HELIMER 211**” y a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL.**” La “**SALVAMAR RIGEL**” se hace a la mar a las 08.37 para localizar al velero a la deriva en la posición que le ha sido indicada: 43º, 39.66’ N, 05º, 58.41’ W. A las 08.45 el “**HELIMER 211**” se pone en contacto con el tripulante de la embarcación asistida, DON E. K., y le da instrucciones para que se ponga el chaleco salvavidas y salte al agua para poder rescatarlo, ya que al no poder recoger el velamen, que se encuentra desplegado y con el foque roto, el rescatador no puede subir a bordo del “**MAURURU.**” Así lo hace el Sr. K. y a las 09.24, ya está en el helicóptero, que se dirige a El Musel. El helicóptero informa que la embarcación asistida queda a la deriva, a eso de una milla de la costa. A eso de las 09.41, la “**SALVAMAR RIGEL**” llega a la zona y, poco después, localiza al “**MAURURU.**” Un tripulante de la embarcación de salvamento embarca en el velero, a eso de las 09.48, y afianza un cabo para poder remolcarlo. Hecho esto, se inicia el remolque, que finaliza a las 11.35, cuando el “**MAURURU**” queda atracado en el muelle del Rendiello, en el puerto de El Musel, en Gijón. En el transcurso del remolque, el cabo de remolque faltó en una ocasión y hubo de procederse a dar otro. Hay que significar que el tripulante del “**SALVAMAR RIGEL**” que saltó a bordo de la embarcación asistida, permaneció en la misma hasta finalizar la asistencia.

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

El servicio prestado por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL**” a la embarcación de recreo a vela “**MAURURU**” tuvo una duración de cinco horas, y la distancia navegada fue de cincuenta millas.

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 “**SALVAMAR RIGEL**” 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, el velero **“MAURURU”**, que no tenía instalado motor alguno, quedó a la deriva en una situación de grave peligro, tan grave, que en medio de una fuerte marejada, desde el helicóptero de salvamento, tuvo que indicarse al patrón y único tripulante del velero, el Sr. K., que no tenía más remedio que lanzarse al agua para poder ser rescatado e izado al helicóptero, ya que el velamen de su barco estaba en tales condiciones, que el rescatador que iba a ser arriado del helicóptero para recogerle, no podía actuar en ese estado de cosas. Resulta significativo, al respecto, el relato que el propio patrón del **“MAURURU”** realiza en sus alegaciones de la situación que hubo de atravesar, cuando describe que pasadas las 06.00 del día 30 de abril de 2017, a la altura del Cabo de Peñas: *“Al momento el viento cambia de fuerza tres a fuerza nueve, aparece una tormenta térmica con viento del Este y empieza a llover de manera torrencial. Mi yate tiene la vela principal completa en medio de una gran tormenta de manera que no puedo reducir o arriarla para reducir los efectos de la misma. Mi yate se encuentra en posición horizontal, con las velas caídas en el agua. Miro detrás de mí y veo que es mi quilla. Pienso que es el final de mi embarcación, pero mantengo mi yate en el agua y lucho por mi vida...”* (folios 210 y 211.) Y, efectivamente, el peligro era tal, que el citado Sr. K. se vio obligado a efectuar una llamada de socorro, un *“mayday”* a través del canal 18 de VHF, llamada que fue captada y que originó el dispositivo de salvamento que culminó con su rescate por el *“HELIMER 211”* y con su barco remolcado por la **“SALVAMAR RIGEL”** hasta dejarlo atracado en puerto, a resguardo de cualquier peligro.

Resulta evidente a este Tribunal Marítimo, que la situación en la que se encontraba la embarcación 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 que sólo pueden ser calificadas como adversas, el **“MAURURU”** se encontraba a la deriva, sin nadie a bordo para hacerse cargo de su gobierno, y, además, a poca distancia 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, **ONCE MIL QUINIENTOS euros (11.500 €)**.

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 **“SALVAMAR RIGEL”** en favor de la embarcación de recreo a vela **“MAURURU”**, 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 SETECIENTOS VEINTICINCO euros (1.725 €)**.

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 **TRESCIENTOS CUARENTA Y SEIS euros con CINCO céntimos (346,05 €)**, de los que **DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (277,79 €)** corresponde al precio del combustible y lubricantes consumidos y **SESENTA Y OCHO euros con VEINTINUEVE céntimos (68,26 €)**, lo son en concepto de gastos de personal, careciendo las alegaciones de la parte asistida, en este punto, de virtualidad jurídica suficiente para su toma en consideración, por lo que el Tribunal Marítimo los estima 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 “**SALVAMAR RIGEL**” en favor de la embarcación de recreo a vela “**MAURURU**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL SETENTA Y UN euros con CINCO céntimos (2.071,05 €)**, que habrá de ser abonada por el propietario del velero asistido al armador de la embarcación asistente, la

entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Al tratarse la “**SALVAMAR RIGEL**” de una embarcación adscrita a un servicio público, como es 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.

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.