

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00020/18

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

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 06/2018, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 11 de marzo de 2018 por la embarcación de salvamento de bandera española “**MARÍA PITA**”, a la embarcación de recreo a vela de bandera española “**LAUDIOR**”, de matrícula 7ª ST-4-263-92, de la provincia marítima de Santander, de 10.40 metros de eslora y 3.05 de manga, propiedad y armada el día de autos por DOÑA J. T. S. y DON A. T. G.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 16 de marzo de 2018 (folios 30 y 31) 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 14 de marzo de 2018 (folios 2 y 3), en el que se traslada parte de asistencia (folios 4 a 8), formulado por el patrón de la embarcación de salvamento “**MARÍA PITA**”, relativo a la asistencia prestada el día 11 de marzo de 2018 a la embarcación de recreo a vela “**LAUDIOR**”.

En el citado parte queda reseñado que a las 08.54 horas del 11 de marzo de 2018, la embarcación de salvamento **“MARÍA PITA”**, fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Finisterre, para salvar a la embarcación a vela **“LAUDIOR”**, que había roto el fondeo en el puerto de Agüete y, que, debido al fuerte temporal del SW, se encontraba a la deriva hacia las rompientes de Rajó. Por tal motivo, a las 09.10, la citada unidad de salvamento se hizo a la mar desde su base en el puerto de Marín, avistando al velero a la deriva a las 09.30, cuando este atravesaba un polígono de bateas a la altura de Covelo. A las 09.35, el contramaestre de la **“MARÍA PITA”** salta a bordo del **“LAUDIOR”** para hacer firme un cabo de remolque, extremo que consigue cinco minutos después. Firme el cabo, se procede a remolcar al velero asistido hacia la Escuela Naval Militar en Marín, en cuyo muelle, amarran a las 10.20. A las 11.15 dejan abarloado al **“LAUDIOR”** al costado de una lancha de instrucción de la Escuela Naval.

El asistente no califica el servicio prestado, pero afirma que este tuvo una duración de dos horas y cinco minutos y que la distancia navegada fue de tres millas. En el parte de asistencia consta la identificación de los armadores de la embarcación asistida, DON A. T. R. y DOÑA J. T. S. y la de su asegurador, “AXA”.

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 96 se une acuse de recibo del Jefe del Distrito Marítimo de Marín, significando la colocación del edicto en el tablón de anuncios de ese distrito marítimo).

Tercero

Respecto a valoración de la embarcación asistida hay que poner de manifiesto que esta se llevó a efecto por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo, quien en su informe de 4 de junio del presente año (folio 101), señala que, tomando en consideración a la embarcación y sus pertrechos, estima que su valor actual sería de **CINCO MIL CUATROCIENTOS euros (5.400 €)**.

Cuarto

Consta en los folios 125 y 126 de las actuaciones, informe general de emergencia relativo a los hechos que nos ocupan, elaborado por el CSS de Finisterre, en el que se reseña detalladamente el seguimiento de la asistencia.

Quinto

Al folio 85 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 las aguas exteriores a la bocana de la ría de Pontevedra, en el día y hora en el que tuvo lugar la asistencia marítima que nos ocupa, y que se concreta como sigue: *“Viento del*

SW fuerza 6 con rachas de fuerza 8, amainado al final a fuerza 4. Mar gruesa a muy gruesa disminuyendo al final del período a fuerte marejada. Mar combinada del suroeste en torno a los 8m. al inicio, siendo de 6 a 7 m. al final del período considerado. Aguaceros. En los momentos de precipitación intervalos de visibilidad regular (2-10 Kms.) Se estima que dentro de la ría el viento se mantiene en los mismos valores de la escala Beaufort que en la bocana y la altura de la mar combinada está en torno a 5 a 6 m”.

Sexto

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 **MIL TRESCIENTOS CINCUENTA euros (1.350 €)** y que los gastos en los que incurrió su representada en la asistencia ascendieron a **MIL DOSCIENTOS CUARENTA euros con SESENTA céntimos (1.240,60 €)**, de los que **MIL OCHENTA Y DOS euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (1.082,60 €)** corresponde al precio del combustible y lubricantes consumidos y **CIENTO CINCUENTA Y SIETE euros con SETENTA Y UN céntimos (157,71 €)**, lo son en concepto de gastos de personal (folio 127).

Octavo

Consta en el expediente la correspondiente Cuenta General de Gastos, formulada por el Sr. Juez Marítimo el 29 de agosto de 2018 (folios 175 a 179.) En la misma se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relato de hechos y circunstancias en las que se desarrolló la asistencia, según relatan 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 en el expediente, 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 a la citada reunión, el Sr. Juez Marítimo, en su providencia de 31 de octubre de 2018 (folio 228), acordó no ser necesaria la celebración de la misma, así como la elevación del expediente a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Único

Al no ser divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, este 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 08.45 horas del día 11 de marzo de 2018, un particular avisó al Centro de Coordinación y Salvamento (CSS) de Finisterre que un velero se encontraba a la deriva en Aguete, en dirección al centro de la ría. Por tal motivo, a las 08.54, el CSS movilizó a la embarcación de salvamento **“MARÍA PITA.”** La embarcación a la deriva resultó ser la denominada **“LAUDIOR”**, una embarcación de recreo a vela, tipo crucero de regatas, marca **“BENETEAU”**, modelo *First Class 10*, que había roto el fondeo en el puerto de Aguete y, que, debido al fuerte temporal del SW, se encontraba a la deriva hacia las rompientes de Rajó. Por tal motivo, a las 09.10, la citada unidad de salvamento se hizo a la mar desde su base en el puerto de Marín, avistando al velero a la deriva a las 09.30, cuando este atravesaba un polígono de bateas a la altura de Covelo. A las 09.35, el contraмаestre de la **“MARÍA PITA”** saltó a bordo del **“LAUDIOR”** para hacer firme un cabo de remolque, extremo que consigue cinco minutos después. Firme el cabo, se procede a remolcar al velero asistido rumbo a la Escuela Naval Militar en Marín, en cuyo muelle, amarran a eso de las 10.20. A las 11.15 dejan abarloado al **“LAUDIOR”** al costado de una lancha de instrucción de la Escuela Naval.

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 quinto.

El servicio prestado por la embarcación de salvamento **“MARIA PITA”** a la embarcación de recreo a vela **“LAUDIOR”** tuvo una duración de dos horas y cinco minutos, y la distancia navegada fue de tres 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 “**MARÍA PITA**” 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 “**LAUDIOR**”, debido al fuerte temporal reinante el día en que ocurrieron los hechos que nos ocupan, rompió los amarres con los que estaba atracado en el puerto de Agüete y quedó a la deriva sin nadie a bordo. En poco tiempo, el velero al gárete se fue adentrando en la ría de Pontevedra hasta llegar a cruzarla, aproximándose a las rompientes de Rajó, contra las que hubiera acabado impactando, situación que hubiera ocasionado daños graves a la embarcación asistida, o, incluso, hubiera podido provocar su pérdida. Además, ha de tenerse en cuenta el peligro que para la navegación supone una embarcación a la deriva en mitad de la ría, así como los daños que, por los mismos motivos, el “**LAUDIOR**” podría haber causado si hubiera llegado a embestir a alguna de las bateas situadas frente a la playa de Covelo.

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, peligro que sólo fue conjurado por la intervención de la unidad de salvamento “**MARÍA PITA**”, una vez fue esta movilizadada al efecto.

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 omnicompreensivo 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 CUATROCIENTOS euros (5.400 €)**.

Cuarto

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.

Quinto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento **“MARÍA PITA”** en favor de la embarcación de recreo a vela **“LAUDIOR”**, 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 **OCHOCIENTOS CINCUENTA euros (850 €)**.

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 DOSCIENTOS CUARENTA euros con SESENTA céntimos (1.240,60 €)**, de los que **MIL OCHENTA Y DOS euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (1.082,60 €)** corresponde al precio del combustible y lubricantes consumidos y **CIENTO CINCUENTA Y SIETE euros con SETENTA Y UN céntimos (157,71 €)**, lo son en concepto de gastos de personal, gastos cuya cuantificación no ha sido puesta en tela de juicio por la parte asistida y que este Tribunal Marítimo estima ajustados a Derecho.

Sexto

DON A.T. G., uno de los armadores de la embarcación asistida, suscribe escrito de alegaciones (folios 130 a 134), en el que, entre otros extremos, sostiene que, días después de la asistencia, unos amigos recuperaron el barco de su propiedad del muelle en el que había quedado amarrado, y que este presentaba diversos daños, que enumera y muestra con las fotografías que aporta (folio 137), daños que, a su juicio, no se habían producido durante la asistencia, sino con posterioridad a la misma, y cuya valoración debiera tenerse en consideración para determinar el valor real del **“LAUDIOR”** y, por tanto, para proceder al cálculo del premio a que la asistencia se hiciera acreedora. Pues bien, considera este Tribunal Marítimo que los razonamientos esgrimidos por el SR. T. G. carecen de virtualidad jurídica suficiente para su toma en consideración, puesto, que, independientemente de como y cuando esos daños

se produjeron, el propio alegante reconoce que esos daños no se produjeron en el transcurso de la asistencia, y, por tal motivo, no resultan imputables a la parte asistente.

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 “**MARÍA PITA**” en favor de la embarcación de recreo a vela “**LAUDIOR**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL NOVENTA euros con SESENTA céntimos (2.090,60 €)**, 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 “**MARÍA PITA**” de una embarcación adscrita a un servicio público, cómo 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.