

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los veintidós días del mes de enero de dos mil diecinueve.

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número 11/2018, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 8 de julio de 2018 por la embarcación de salvamento de bandera española “**SALVAMAR MARKAB**”, a la embarcación de recreo de bandera alemana “**TORTUGA**”, de 10 metros de eslora y 3 de manga, propiedad y armada el día de autos por DON M. L.

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Representante de la Marina Mercante

D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Diez del Corral

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 11 de julio de 2018 (folio 24), 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 pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR) el 13 de junio de 2018 (folios 1 y 2), en el que se traslada parte de asistencia (folios 3 a 6), formulado por el patrón de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, relativo a la asistencia prestada por dicha embarcación el día 8 de julio de 2018, a la embarcación de recreo de bandera alemana “**TORTUGA**”.

En el citado parte queda reseñado que a las 07.20 horas (UTC) del 8 de julio de 2018, la embarcación de salvamento **“MARÍA PITA”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, para acudir en auxilio de la embarcación de recreo **“TORTUGA”**, que, con dos personas a bordo, tenía una vía de agua en posición 39° 06,3' N, 01° 45,3' E. A las 07.35 la embarcación de salvamento se hizo a la mar y el patrón de la embarcación de recreo les comunicó que estaba navegando rumbo a Ibiza y que llevaba la proa excesivamente clavada, por lo que, desde la **“MARÍA PITA”** se les recomendó que parasen hasta su llegada, ya que en las condiciones de mar y viento reinantes existía un elevado riesgo de que la proa se sumergiera y llegara a producirse el hundimiento de la embarcación. A las 08.30, la **“SALVAMAR MARKAB”** se colocó al costado de la **“TORTUGA”** y uno de sus tripulantes pasó a la embarcación asistida llevando una bomba de achique. La bomba se puso en funcionamiento y a las 08.35, se decidió que la **“TORTUGA”** arrancara sus propios motores, porque se daba un alto riesgo de hundimiento si se procediera a su remolque, ya que al clavar la proa en la superficie, embarcaría gran cantidad de agua, sin posibilidad de poderla achicar debido a la imposibilidad de acceder a ese compartimento. A poca velocidad, la **“TORTUGA”** reemprendió la navegación, y siguió llevando a bordo al componente de la tripulación de la embarcación de salvamento, que continuó con el achique. Mientras tanto, la **“SALVAMAR MARKAB”**, fue acompañando a la embarcación asistida. Parando los motores en varias ocasiones, y sin dejar de achicar, la **“TORTUGA”**, con la proa cada vez más hundida, arribó al puerto de Santa Eulalia, en Ibiza, y la embarcación de salvamento la dejó en el varadero de dicho puerto, a las 10.30 horas. A las 11.35, la **“SALVAMAR MARKAB”** regresó a su base.

El asistente no califica el servicio prestado, pero afirma que este tuvo una duración de cuatro horas y que la distancia navegada fue de treinta y dos millas.

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 67 se une copia de la publicación del correspondiente edicto en el B.O.E número 117, de 23 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 Coordinador de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, quien en su informe obrante al folio 153, señala que, tomando en consideración a la embarcación y sus pertrechos, estima que su valor actual sería de **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**.

Por su parte, el armador de la “**TORTUGA**”, establece en **CUARENTA MIL euros (40.000 €)**, el valor de dicha embarcación de recreo.

Cuarto

Consta al folio 40 de las actuaciones, informe general de emergencia relativo a los hechos que nos ocupan, elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, en el que se reseña detalladamente el seguimiento de la asistencia.

Quinto

Al folio 139 consta informe meteorológico suscrito por el Jefe de la Unidad de Estudios y desarrollos de la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, elaborado para las aguas y día y hora en que tuvo lugar la asistencia marítima que nos ocupa, y que se concreta como sigue: *“Viento: Nordeste (030° a 070°) con fuerza 3 a 4 (8 a 12 nudos, es decir, 15 a 22 Km/h) y rachas de 13 a 18 nudos (23 a 33 Km/h.) Oleaje: marejada, con altura significativa de olas de 0,8 a 1,2 metros”.*

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 **DIEZ MIL euros (10.000 €)** y que los gastos en los que incurrió su representada en la asistencia ascendieron a **DOSCIENTOS SETENTA Y SEIS euros con OCHENTA Y CUATRO céntimos (276,84 €)**, de los que **DOSCIENTOS VEINTIDÓS euros con VEINTITRÉS céntimos (222,23 €)** lo son en concepto de gastos de combustible y lubricantes consumidos y **CINCUENTA Y CUATRO euros con SESENTA Y UN céntimos (54,61€)** corresponden a gastos de personal en el servicio, tal y como se reseña en el certificado obrante al folio 35 de las actuaciones.

Séptimo

Consta en el expediente la correspondiente Cuenta General de Gastos, formulada por el Sr. Juez Marítimo el 18 de octubre de 2018 (folios 157 a 160.) En la misma se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relato de hechos y circunstancias en las que se desarrolló la asistencia, según la versión del patrón de la embarcación asistente, 2º) Auto de retención de la embarcación asistida, fianza establecida y levantamiento de dicha medida provisional, 3º) personación de la parte asistente, 4º) Relato de los hechos y circunstancias en los que se desarrolló la asistencia, según el patrón y armador de la embarcación asistida, 5º) Publicación de edictos, 6º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 7º) Informe general de la asistencia por el CSS de Palma de Mallorca y 8º) Valoración de la embarcación asistida según

los criterios de las partes personadas y de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.

Octavo

No se practicó prueba pericial o testifical alguna en el expediente, 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 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 16 de noviembre de 2018 (folio 208), 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 Palma de Mallorca, 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 07.16 horas (UTC) del día 8 de julio de 2018, el Servicio de Emergencias de las Islas Baleares (SIB 112) transfirió al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, una llamada recibida de la motora “**TORTUGA**” en la que se informaba que tenían una vía de agua y que se encontraban parados en posición 39° 06,3’ N, 01° 45,3’ E, con dos tripulantes a bordo. A las 07.17 la embarcación de salvamento “**MARÍA PITA**” fue movilizada por el CSS de Palma de Mallorca, para que fuera en auxilio de la embarcación de recreo “**TORTUGA**.” A las 07.35 la embarcación de salvamento se hizo a la mar y el patrón de la embarcación de recreo les comunicó que estaba navegando rumbo a Ibiza y que llevaba la proa excesivamente clavada, por lo que, desde la “**MARÍA PITA**” se les recomendó que parasen hasta su llegada, ya que en las condiciones de mar y viento reinantes existía un elevado riesgo de que la proa se sumergiera y llegara a producirse el hundimiento de la embarcación. A las 07.43 el CSS contactó con la “**TORTUGA**” quien le manifestó que tenían una vía de agua a proa, que disponían de un bote neumático (dinghy) y que iban con los chalecos salvavidas puestos. Se les instruyó para que pararan el motor y para que

achicaran con la bomba manual o con un cubo. A las 08.30, la “**SALVAMAR MARKAB**” se colocó al costado de la “**TORTUGA**” y uno de sus tripulantes pasó a la embarcación asistida llevando una bomba de achique. La bomba se puso en funcionamiento y a las 08.35, se decidió que la “**TORTUGA**” arrancara sus propios motores, porque se daba un alto riesgo de hundimiento si se procediera a su remolque, ya que al clavar la proa en la superficie, embarcaría gran cantidad de agua, sin posibilidad de poderla achicar debido a la imposibilidad de acceder a ese compartimento. A poca velocidad, la “**TORTUGA**” reemprendió la navegación, y siguió llevando a bordo al componente de la tripulación de la embarcación de salvamento, que continuó con el achique. A las 09.18, la “**SALVAMAR MARKAB**” informó al CSS que ya había sido achicada toda el agua de la motora, pero que al dar avance, esta mete la proa, por lo que no puede navegar por sus medios, ni ser remolcada. Con todo, la embarcación asistida fue navegando, despacio, por sus propios medios, siendo acompañada por la “**SALVAMAR MARKAB.**” Parando los motores en varias ocasiones, y sin dejar de achicar, la “**TORTUGA**”, con la proa cada vez más hundida, arribó al puerto de Santa Eulalia, en Ibiza, y la embarcación de salvamento la dejó en el varadero de dicho puerto, a las 10.30 horas. A las 11.35, la “**SALVAMAR MARKAB**” regresó a su base.

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 embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” 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 embarcación de recreo “**TORTUGA**”, el día en que se produjo la asistencia, por causas que nos resultan desconocidas, tenía una vía de agua a proa y que tal circunstancia le impedía navegar, pues sus dos tripulantes no eran capaces de achicar la cantidad de agua que la misma embarcaba y, la navegación provocaba que la inundación fuera cada vez mayor. Por tal motivo efectuaron una llamada a los servicios de emergencia (112), llamada que fue transferida al CSS de Palma de Mallorca, quien, a la vista de la misma, organizó el dispositivo de salvamento. Una vez la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” llega al punto en el que la “**TORTUGA**” se encuentra, un tripulante de la embarcación de salvamento pasa a la embarcación asistida llevando consigo una bomba de achique que, inmediatamente, pone en funcionamiento, hasta conseguir evacuar gran parte del agua embarcada, posibilitándose así que la “**TORTUGA**” pueda navegar utilizando sus motores, a poca velocidad y parando de cuando en cuando, pero el hecho evidente es, que, de ese modo, pudo, escoltada por la embarcación de salvamento, arribar a puerto seguro.

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 “**SALVAMAR MARKAB**”, 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 Vigo, 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, **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**.

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 “**SALVAMAR MARKAB**” en favor de la embarcación de recreo a motor “**TORTUGA**”, 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 **CUATRO MIL QUINIENTOS euros (4.500 €)**.

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 **(276,84 €)**, de los que **DOSCIENTOS VEINTIDÓS euros con VEINTITRÉS céntimos (222,23 €)** lo son en concepto de gastos de combustible y lubricantes consumidos y **CINCUENTA Y CUATRO euros con SESENTA Y UN céntimos (54,61€)** corresponden a gastos de personal en el servicio, gastos cuya cuantificación no ha sido puesta en tela de juicio por la parte asistida y que este Tribunal Marítimo estima ajustados a Derecho.

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 MARKAB**” en favor de la embarcación de recreo a motor “**TORTUGA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CUATRO MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS euros con OCHENTA Y CUATRO céntimos (4.776,84 €)**, 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 MARKAB**” 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.