

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00015/19**

#### **Presidente**

Excmo. Sr. Almirante

**Don José Antonio Ruesta  
Botella**

#### **Vocales**

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

**Don Salvador Música Ruiz**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Jesús Méndez Rodríguez**

Representante de la Marina  
Mercante

**Don Juan Ignacio Arribas  
Ruiz-Escribano**

#### **Secretario-Relator**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Joaquín Ruiz Díez del  
Corral**

En Madrid a los veintiséis días del mes de junio del año dos mil diecinueve.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **27/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 8 de agosto de 2018 por la embarcación de recreo “**NAUTICUM**” a la embarcación de recreo de bandera estadounidense, “**LAZY LIGHTNING**”, con matrícula 1218702, de 14 metros de eslora y 4,20 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON G. H. G.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 14 de septiembre de 2018 (folio 61), se da cuenta a este Tribunal Marítimo Central, del inicio del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del parte de asistencia formulado el 13 de agosto de 2018 por el patrón de la embarcación de recreo “**NAUTICUM**”, DON C. V. M. (folios 2 y 3), ampliado por el obrante a los folios 54 a 57, en los que se da cuenta del servicio prestado el 8 de agosto de 2018 por la referida embarcación de recreo a la también embarcación de recreo (marca NORTH WIND, modelo 47) “**LAZY LIGHTNING**”, que se encontraba a la deriva y sin ningún tripulante a bordo, y

en el que se solicita el premio o indemnización que corresponda por la asistencia.

En la versión del relato de la asistencia que presenta la parte asistente, queda reseñado que sobre las 14.30 del día 8 de agosto de 2018, desde el “**NAUTICUM**” se pudo observar que una embarcación de recreo, que resultó ser el “**LAZY LIGHTNING**” iba a colisionar con las rocas de la entrada a Cala Vadella, en Ibiza. El “**NAUTICUM**” se aproximó y comprobó que en la embarcación a la deriva no había nadie a bordo, por lo que después de consultar con el Centro de Control de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, se procedió a darle un cabo y tirar de él hacia mar adentro, aguantándolo hasta que llegó una embarcación de la Guardia Civil que se hizo cargo de la embarcación asistida. Al día siguiente se intentó dar cuenta de los hechos a la Ayudantía Naval de Ibiza, pero al estar cerradas las oficinas, se presentó el parte en la Comandancia Naval de Barcelona el siguiente día 13 de agosto.

El servicio prestado se califica en el parte de asistencia como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de cuatro o cinco horas, siendo la distancia navegada, aproximadamente, de dos millas.

### **Segundo**

Al folio 69 consta copia del correo electrónico remitido por el representante legal de DON G. H. G., propietario del “**LAZY LIGHTNING**” en el que interesa su personación en las presentes actuaciones.

### **Tercero**

Al folio 34 consta informe meteorológico del jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas, para la fecha y lugar geográfico en el que tuvo lugar la asistencia: *“Viento: El viento sopló del este y sureste (090° a 140°) con fuerza 3 a 4 (7 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Oleaje: El estado del mar fue de marejadilla a marejada, con altura significativa de las olas de 0,4 a 0,6 metros.”*

### **Cuarto**

Consta en el expediente la notificación a los interesados del inicio de la instrucción y de la exposición y publicación de edictos, (al folio 113 se une copia de la publicación del correspondiente edicto en el B.O.E número 231, de 24 de septiembre de 2018).

### **Quinto**

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, la parte asistente la cifra en **CIENTO OCHENTA Y CINCO MIL euros (185.000 €)** y la obrante en el certificado de seguro la cuantifica en **CIENTO NOVENTA Y TRES MIL euros (193.000 €)**, sin que llegase a practicarse la valoración solicitada a la Ayudantía Naval de Ibiza.

### **Sexto**

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 4 de marzo de 2019, (folios 228 a 231), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) parte de asistencia, 2º) auto de retención con la consiguiente prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E. 4º) personación de la parte asistente, 5º) personación de la parte asistida, 6º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET, y, 7º) valoraciones de la embarcación asistida según la parte asistente y el certificado de seguro.

### **Séptimo**

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 7 de mayo de 2019 (folio 337), se da cuenta de que no se celebró reunión conciliatoria entre las partes, por no haber expresado, ninguna de ellas, interés en llevarla a cabo.

### **Octavo**

En su escrito obrante al folio 36, la parte asistente califica la asistencia prestada como un “salvamento”, y considera que le correspondería, en concepto de premio por la asistencia, una cantidad igual al tercio del valor de la embarcación asistida, cantidad a la que habría que añadir la de CUATROCIENTOS euros (400 €) por cada hora que duró la asistencia y la de MIL euros (1.000 €) por cada uno de los tripulantes del “**NAUTICUM**”, la embarcación asistente.

Por su parte, la representación legal propietario del “**LAZY LIGHTNING**”, en sus escritos de alegaciones a la cuenta general de gastos obrante a los folios 243 a 248, y de conclusiones, obrante a los folios 329 a 335, considera que la asistencia consistió en un mero “remolque”, estimando que la remuneración justa por el mismo sería de CUATROCIENTOS DIECISIETE euros (417 €).

## **HECHOS**

### **Primero**

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de ponderarse debidamente y complementarse con el informe general de emergencia elaborado para el supuesto que nos ocupa por el CSS de Palma de Mallorca (folios 301 a 305.) Por tal motivo, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los hechos expuestos en el parte de asistencia, que se concretan de la siguiente forma:

A 14.50 del día 8 de agosto de 2018, desde el “**NAUTICUM**” se informó al CSS de Palma de Mallorca que una embarcación, que resultó ser el “**LAZY LIGHTNING**”, se encontraba a la deriva en las cercanías de Cala Vadella, en

Ibiza, y que se dirigía peligrosamente hacia las rocas. El “**NAUTICUM**” se aproximó y comprobó que en la embarcación a la deriva no había nadie a bordo, por lo que después de consultar con el Centro de Control de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, procedió a darle un cabo y tirar de él mar adentro, aguantándolo hasta que llegó la embarcación “**SA COSTERA**” del Servicio Marítimo de la Guardia Civil que, una vez le pasó el cabo de remolque el “**NAUTICUM**”, se hizo cargo de la embarcación asistida, informando de ello al CSS, a las 16.30.

### **Segundo**

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de marejadilla y vientos flojos, tal y como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

## **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**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

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 en cualesquiera aguas navegables...”* 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 y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de aceptarse la calificación de salvamento que sostiene el patrón de la embarcación asistente, por acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que el “**NAUTICUM**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el “**LAZY LIGHTNING**” se encontraba, este estaba a la deriva y sin nadie a bordo que pudiera hacerse cargo de su gobierno. De lo expuesto, resulta de absoluta claridad que el “**LAZY LIGHTNING**” atravesaba por una situación de peligro cierto, grave e inminente de perderse definitivamente o de sufrir daños de consideración, pues se dirigía hacia las rocas que configuran Cala Vadella, y que fue la intervención del “**NAUTICUM**”, quien con su poco compleja pero eficaz actuación, evitó su pérdida o que sufriera graves daños.

### **Tercero**

Una vez calificada la asistencia marítima como un “salvamento”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuida el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central. A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por el “**NAUTICUM**” en favor del “**LAZY LIGHTNING**”, este Tribunal Marítimo considera que debe tomarse como valor de este último, ya que no ha sido posible la realización de una valoración por perito oficial, el de **CIENTO TREINTA MIL euros (130.000 €)**, cantidad que se fija tomando en consideración el tipo de embarcación, North Wind 47, el año de construcción 1986 y el estado en el que el barco se encontraba en el momento en que se produjo la asistencia. Pues bien, sentado lo anterior 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 **SIETE MIL QUINIENTOS euros (7.500 €)**.

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 recreo “**NAUTICUM**” a favor de la también embarcación de recreo “**LAZY LIGHTNING**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SIETE MIL QUINIENTOS euros (7.500 €)**, que habrá de ser abonada por el propietario de la embarcación de recreo asistida, DON G. H. G., al patrón de la que llevó a cabo la asistencia, DON C. V. M.

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.