

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00016/19**

#### **Presidente**

Excmo. Sr. Almirante

**Don José Antonio Ruesta  
Botella**

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

#### **Vocales**

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

**Don 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 **09/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada los días 11 y 12 de julio de 2018 por el buque de salvamento "**MARTA MATA**" a la embarcación de recreo de bandera española, "**S'ESPARTAR CUARTO**", con matrícula de 7ª IB-1-574-1991 de 14,36 metros de eslora y 3,86 metros de manga y 17,19 TRB, propiedad y armada el día de autos por DON L. F. D.

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**

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 18 de julio de 2018 (folio 15), 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 el 17 de julio de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial "SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA." (SASEMAR), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 2 a 6), relativo al servicio prestado el día 11 de julio por el remolcador de salvamento "**MARTA MATA**" a la embarcación de recreo a motor (marca "Guy Couach", modelo "1.400"), "**S'ESPARTAR CUARTO**".

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 19.20 de 11 de julio de 2018 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), el **“MARTA MATA”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, indicándosele que la embarcación **“S’ESPARTAR CUARTO”** estaba con una vía de agua que no podía controlar, en situación 1.38°, 46 N y 001° 34,5 E. A las 19.38, la embarcación de salvamento, libre de puntas, arrumba a la posición indicada. Sobre las 20.45, localizan a la **“S’ESPARTAR CUARTO”** entre Punta Castavi y la Isla del Alga. A las 21.05 arrían la embarcación de rescate, que lleva a bordo tres tripulantes, una motobomba y unos extintores. A las 21.08 la embarcación de rescate se abarboa a la embarcación asistida y se trasborda a la misma la motobomba, que a las 21.15 ya está funcionando. El agua, que entra por la zona de proa de los motores, los cubre prácticamente. Debido a la cantidad de agua que entra en la **“S’ESPARTAR CUATRO”**, la embarcación de rescate regresa al **“MARTA MATA”**, a las 21.25, para recoger otra moto bomba y la bomba eléctrica con el generador. A las 21.30 se pone en marcha la bomba eléctrica, que se emplea junto a la primera motobomba, dejándose preparada a la segunda. A las 22.15 las bombas puestas en funcionamiento no son capaces de achicar más agua, que sigue entrando de forma constante. Después de calibrar la posibilidad de efectuar un remolque, a las 22.45 se reciben instrucciones de llevar a la embarcación asistida hasta el puerto de Formentera. A las 23.05, la embarcación de rescate hace firme el cabo de remolque para llevar al **“S’ESPARTAR CUARTO”** hasta el costado de estribor del **“MARTA MATA.”** A las 23.27, el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, se encuentra firme al costado de la embarcación de salvamento, con la motobomba y la bomba eléctrica en funcionamiento. Debido al riesgo potencial de hundimiento, la tripulación de la embarcación asistida trasborda a la embarcación asistente. En la embarcación asistida permanecen dos componentes de la tripulación del **“MARTA MATA.”** Se procede hacia el puerto de Formentera a una velocidad de 1,5 nudos. A las 23.42 hace su aparición la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** para realizar el acompañamiento. A las 00.50 del día 12, en posición 1.38°, 44,7 N y 001°, 24,9 E, el **“MARTA MATA”** suelta los cabos de remolque, procediendo la **“SALVAMAR MARKAB”** a hacerse cargo de la embarcación asistida para llevarla hasta el foso y colocarla en el *travelift*. A las 01.20 el **“MARTA MATA”** recibe instrucciones del CSS de Palma de Mallorca para dirigirse a Ibiza, donde quedan atracados en el muelle de Ribera de Botafoc a las 02.50.

La asistencia, que no se califica en el parte, tuvo, según este, una duración de siete horas y quince minutos, y la distancia navegada fue de veinticinco millas.

### **Segundo**

Por escrito de 13 de septiembre de 2018 (folios 85 a 89), se persona en el expediente DON J. F. D., propietario (en curso) de la embarcación de recreo **“S’ESPARTAR CUARTO”**.

### **Tercero**

Al folio 67 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 condiciones meteorológicas imperantes en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 18 horas de 11 de julio y las 04 horas del 12 de julio de 2018, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento: Entre las 18 y las 22 horas del 11 de julio de 2018, el viento sopló sur y suroeste (180° a 220°), con fuerza 2 a 3 (4 a 10 nudos) y rachas de 11 a 16 nudos. Entre las 22 horas del día 11 y las 04 horas del día 12 de julio de 2018, el viento sopló de dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Oleaje: Marejadilla, con altura significativa de las olas de 0,2 a 0,3 metros”.*

### **Cuarto**

Consta al folio 53 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 177, de 23 de julio de 2018.

### **Quinto**

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 281 a 287), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SIETE euros con SEIS céntimos (18.647,06 €)**, cifra en la que se incluyen los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían de **CUATRO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE euros con SEIS céntimos (4347,06 €)**, gastos que se desglosan en 3.794,45 €, por combustible y lubricantes consumidos y 552.61€, correspondientes a los gastos de personal en el servicio.

Por su parte, la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 261 a 264, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, que deberá ser retribuido aplicando las tarifas legalmente establecidas al efecto, reconociendo los gastos que quede probado que se han producido.

### **Sexto**

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Ayudante Naval de Ibiza, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **SETENTA Y UN MIL QUINIENTOS euros (71.500 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 102, significando que al referido importe deberá ser minorado una vez cuantificadas las reparaciones de los daños sufridos. SASEMAR, entidad

armadora de la embarcación asistente, coincide con la anterior valoración, aunque considera que no deben tenerse en consideración las reparaciones, toda vez que no ha sido aportado a las actuaciones el importe de aquellas (folio 286).

Por su parte, el armador de la embarcación asistida valora la misma en **TREINTA MIL euros (30.000 €)**, tal y como se pone de manifiesto al folio 85.

### **Séptimo**

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 13 de noviembre de 2018, (folios 140 a 145), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) personación de la parte asistente, 4º) personación del armador de la embarcación asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 7º) Informe del CSS de Palma de Mallorca, y 8º) valoración de la embarcación asistida según la Ayudantía Naval de Ibiza y, según las partes personadas.

### **Octavo**

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 11 de enero de 2019 (folios 208 y 209), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuesta por SASEMAR y la testifical interesada por el armador del “**S’ESPARTAR CUARTO**”, inadmitiendo la pericial propuesta por dicho armador.

### **Noveno**

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 28 de marzo de 2019 (folio 288) y ya que la parte asistente estimó no ser necesario llevar a cabo la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

## **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 complementarse con el informe elaborado por general de la emergencia confeccionado por el CSS de Palma de Mallorca (folios 188 a 190) y por la declaración de DON I. E. S., patrón del remolcador de salvamento “**MARTA MATA**” (folios 188 a 190.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 19,08 del día 11 de julio de 2018 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca que una motora había sufrido una avería en Ses Illetes, Formentera. El CSS contacta a las 19.09 con dicha embarcación, que resulta ser la **“S’ESPARTAR CUARTO”**, que informa que ha tocado fondo de roca y tiene roto un eje de propulsión, que tiene una pequeña vía de agua y que carece de gobierno. En un contacto posterior, a las 19.15, la **“S’ESPARTAR CUARTO”** indica que cree que no puede controlar la vía de agua. A las 19.20 el CSS moviliza al buque de salvamento **“MARTA MATA”**, indicándosele que el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, en situación 1.38°, 46 N y 001° 34,5 E, tenía una vía de agua que no podía controlar. A las 19.30, la **“S’ESPARTAR CUARTO”** reitera al CSS la imposibilidad de controlar la vía de agua, indicando que los motores están cubiertos de agua. A las 20.30, el **“MARTA MATA”** contacta por radio con el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, localizándolo sobre las 20.45 entre Punta Castavi y la Isla del Alga. A las 21.05 arrian la embarcación de rescate, que lleva a bordo tres tripulantes, una motobomba y unos extintores. A las 21.08 la embarcación de rescate se abarboa a la embarcación asistida y se trasborda a la misma la motobomba, que a las 21.15 ya está funcionando. El agua, que entra por la zona de proa de los motores, los cubre prácticamente. Debido a la cantidad de agua que entra en el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, la embarcación de rescate regresa al **“MARTA MATA”**, a las 21.25, para recoger otra moto bomba y la bomba eléctrica con el generador. A las 21.30 se pone en funcionamiento la bomba eléctrica, empleándose junto con la primera motobomba, dejándose preparada para su utilización a la segunda. A las 22.03, el remolcador de salvamento indica que el nivel del agua ha dejado de subir en la embarcación asistida y que cuando comprueben la capacidad de las bombas de achique, calibrarán la posibilidad de efectuar un remolque. A las 22.35, el patrón del buque de salvamento comunica al CSS que la entrada de agua está controlada y ofrece dos posibilidades de actuación: remolcar al **“S’ESPARTAR CUARTO”** o vararlo en la playa. Sobre las 22.45, el buque de salvamento recibe instrucciones de llevar a la embarcación asistida hasta el puerto de La Savina, en Formentera. A las 23.05, la embarcación de rescate hace firme el cabo de remolque para llevar al **“S’ESPARTAR CUARTO”** hasta el costado de estribor del **“MARTA MATA.”** A las 23.27, el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, se encuentra firme al costado de la embarcación de salvamento, con la motobomba y la bomba eléctrica en funcionamiento. La tripulación de la embarcación asistida trasborda a la embarcación asistente. En la embarcación asistida permanecen dos componentes de la tripulación de la **“MARTA MATA.”** Se procede hacia el puerto de La Savina a una velocidad de 1,5 nudos. A las 23.42 hace su aparición la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** para realizar el acompañamiento. A las 00.50 del día 12, en posición 1.38°, 44,7 N y 001°, 24,9 E, la **“MARTA MATA”** suelta los cabos de remolque, procediendo la **“SALVAMAR MARKAB”** a hacerse cargo de la embarcación asistida para llevarla hasta el foso y colocarla en el *travelift*. A las 01.20 el **“MARTA MATA”** recibe instrucciones del CSS de Palma de

Mallorca para dirigirse a Ibiza, donde quedan atracados en el muelle de Ribera de Botafoc, a las 02.50.

### **Segundo**

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue la que se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución, en el que se reseña el informe emitido por la AEMET.

## **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, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mero remolque.

### **Tercero**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las dos partes asistentes formulan, 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...”* Definición de “salvamento”, trasunto de la que nos proporciona el artículo 1.a) del Convenio de Londres de 1989. 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, el Tribunal Marítimo Central considera ajustada a Derecho la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, generándose, asimismo, peligro de esa misma entidad, de que en una racional previsión de los acontecimientos se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida. Y esto es así, porque la vía de agua que tenía el **“S’ESPARTAR CUARTO”** provocaba una considerable entrada de agua, que su tripulación se veía incapaz de achicar. Sólo se consigue controlar la entrada de agua cuando personal de la tripulación del **“MARTA MATA”** embarca en el **“S’ESPARTAR CUARTO”**, y pone en funcionamiento tres motobombas que habían traído consigo y que pusieron en funcionamiento. La situación del **“S’ESPARTAR CUARTO”** reviste una gravedad tal, que, como ha quedado expuesto, el CSS de Palma de Mallorca contempló la posibilidad de vararlo en la playa, ante la riesgo de que el yate pudiera hundirse en el transcurso del remolque a puerto. Resultan elocuentes a este respecto, dos extremos: que la tripulación de la embarcación asistida desembarcara de la misma y pasara al **“MARTA MATA”**, y que el remolque se llevara a cabo a una velocidad muy reducida para evitar así la masiva entrada de agua.

Llegados a este punto, 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”.

#### **Cuarto**

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 Ayudante Naval de Ibiza, 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, **SETENTA Y UN MIL QUINIENTOS euros (71.500 €)**.

#### **Quinto**

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento **“MARTA MATA”** en favor de la embarcación de recreo a motor **“S’ESPARTAR CUARTO”**, considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el citado 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 euros (7.000 €)**.

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 **CUATRO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE euros con NUEVE céntimos (4.347.06 €)**. La cuantía de tales gastos viene determinada en la lista de precios de los gastos correspondientes a las unidades de salvamento de SASEMAR, gastos respecto a los que la parte asistida nada alega en contrario y, que, este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

#### **Sexto**

Al tratarse el **“MARTA MATA”** de un buque de salvamento adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (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.



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 el buque de salvamento marítimo “**MARTA MATA**” en favor de la embarcación de recreo “**S’ESPARTAR CUARTO**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **ONCE MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE euros con SEIS céntimos (11.347,06 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora del buque de salvamento marítimo “**MARTA MATA**”.

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.