

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00019/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

**Don José Antonio Ruesta
Botella**

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín Dapena

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 dieciséis días del mes de octubre 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 **16/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 5 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" a la embarcación de recreo de bandera de los Estados Unidos de América, "**ISTRIA**", con matrícula de Westport CT737403, de 17,5 metros de eslora, 4,95 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON F. D.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 7 de agosto de 2018 (folio 19), 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 7 de agosto 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 4 a 8), relativo al servicio prestado el día

5 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** a la embarcación de recreo a vela (marca “Beneteau”, modelo “57”), **“ISTRIA”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 13.40 (todos los datos horarios corresponde a horario UTC), que la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”** fue movilizaba por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca, indicándosele que el velero **“ISTRIA”**, en situación 39°, 46,2 N y 001° 25,4 E, con tres tripulante a bordo, tenía una gran vía de agua que no podía controlar. A las 14.00, la embarcación de salvamento se hizo a la mar y a las 14.35 se colocó al costado del **“ISTRIA”**, comprobándose que como consecuencia de haber impactado con un bajo, se habían producido graves daños en la quilla, que aparece separada del casco, y se había producido una vía por la que entraba gran cantidad de agua. Por tal motivo se pasa a la embarcación asistida una bomba de achique y se pone en funcionamiento, de modo que la entrada de agua disminuye considerablemente. Una vez verificada la efectividad de la bomba de achique, se comienza a remolcar al **“ISTRIA”** hasta el varadero de Ibiza, por no resultar apropiado el de Formentera debido a la excesiva eslora del velero norteamericano. Iniciado el remolque, un tripulante de la **“SALVAMAR MARKAB”** permaneció a bordo del **“ISTRIA”** para hacerse cargo de la maniobra de achique. Recién iniciada la navegación, dicho tripulante informó a la embarcación de salvamento que debido al oleaje ocasionado por las embarcaciones con las que se cruzan durante la navegación, la quilla del **“ISTRIA”** se mueve, generándose el peligro de que esta llegara a desprenderse, acrecentándose, asimismo, la entrada de agua, que difícilmente puede ser evacuada por la bomba de achique. Por tal motivo, se disminuyó la velocidad del remolque, se salió de la zona en la que las embarcaciones navegando producen oleaje y se solicitó a las embarcaciones de gran porte que navegaban a alta velocidad que redujeran esta. Además, se intenta taponar las grietas por las que entra agua a la embarcación asistida. A las 16.45 llegaron al foso del varadero de Ibiza y a las 17.20 finalizaron las tareas de achique, quedando el **“ISTRIA”** en el *travellift* del varadero y regresando la **“SALVAMAR MARKAB”** a su base, donde quedó atracada a las 17.30.

La asistencia no se califica en el parte, en el que se afirma que el servicio tuvo una duración de tres horas y treinta minutos y que la distancia navegada fue de veinte millas.

Segundo.

Al folio 109 consta escrito de personación de la representación letrada del armador de la embarcación asistida, DON F. D., personación admitida por providencia de 17 de septiembre de 2018 (folio 116).

Al folio 74 consta solicitud de personación a la aseguradora de la embarcación asistida, la entidad mercantil “GENERALI OSIGURANJE d.d.” (GENERALI GROUP)”, que no ha respondido en ningún sentido.

Tercero.

Al folio 36 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 el 5 de agosto de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que concreta de la siguiente manera: *“Viento. Dirección variable con fuerza 2 a 3 (4 a 10 nudos.) Oleaje. El estado del mar fue de marejadilla a marejada, con altura significativa de olas de 0,3 metros”*.

Cuarto.

Consta al folio 56 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 216 de 6 de septiembre de 2018.

Quinto.

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 332 a 337), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS SESENTA Y SEIS euros con SETENTA Y TRES céntimos (45.566,73 €.)**, en los que se encuentran incluidos los correspondientes a los gastos en los que SASEMAR ha incurrido como consecuencia de la asistencia, **DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (242,23 €)**, de los que 194,45 corresponden a los efectuados por consumo de combustible y lubricantes y 47,48 a los gastos de personal interviniente en el servicio.

Por su parte, la representación letrada del armador de la embarcación asistida, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 339 a 346, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha

sido constitutiva de un “remolque de fortuna”, que deberá ser remunerado conforme corresponda a tal concepto.

Sexto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Capitanía Marítima de Valencia se remite al certificado de valoración de dicha embarcación emitido por el Sr. Ayudante Naval de Ibiza el 24 de octubre de 2018, que lo cifra en un valor estimado de **TRESCIENTOS DIEZ MIL MIL euros (310.000 €)**, importe que deberá ser minorado en la cuantía a la que asciendan las reparaciones que, en la fecha en la que se realizó la valoración, se encontraban en curso, tal y como consta en su informe obrante al folio 153.

En sus escritos de conclusiones, tanto la representación letrada de los armadores de la embarcación asistida (folios 339 a 346), como los de SASEMAR (folios 332 a 337) coinciden tanto en la cuantía de la valoración realizada por el perito oficial, como en que los gastos ocasionados por las reparaciones a las que debió someterse el “**ISTRIA**” se cuantifican en **OCHENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE euros con CUARENTA Y OCHO céntimos (83.377,48 €)**, importe acreditado en la copia de las facturas obrantes a los folios 171 a 184. Así, el valor contribuyente de la embarcación asistida ascendería a la cantidad de **DOSCIENTOS VEINTISÉIS MIL SEISCIENTOS VEINTIDÓS euros con CINCUENTA Y DOS céntimos (226.622,52 €)**.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 8 de enero de 2019, (folios 214 a 219), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida y levantamiento de la medida provisional, 3º) personación de la parte asistente, 4º) personación del armador de la embarcación asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) solicitud de personación a la aseguradora de la embarcación asistida, 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) Informe del CSS de Palma de Mallorca y 9º) valoración de la embarcación asistida según la Ayudantía Naval de Ibiza.

Octavo.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 11 de febrero de 2019 (folio 269), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Noveno.

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 16 de abril de 2019 (folio 347) y al no haber expresado la parte asistente interés en celebrar 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 el CSS de Palma de Mallorca (folio 19), por las declaraciones de los tripulantes del “**ISTRIA**” DON V. D. (folio 263) y DOÑA E. J. (folio 266) y de DON M. M. N., patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**” (folios 305 a 308.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 13.38 (todos los datos horarios están expresados en horario UTC) del 5 de agosto de 2018, el velero “**ISTRIA**” emitió por el canal 16 de VHF (emergencias) una llamada de socorro tras haber tocado fondo rocoso cerca del Islote de Castelví en las inmediaciones de la playa de Illetas, en Formentera. Por tal motivo, a las 13.40, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca movilizó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, a quien se le indicó que el “**ISTRIA**”, que estaba en situación 39º, 46,2 N y 001º 25,4 E y con tres tripulante a bordo, tenía una gran vía de agua que no podía controlar. A las 13.45, el CCS contactó con el “**ISTRIA**” que confirmó que sufría una vía de agua cuya entrada era incapaz de controlar con los medios que disponía, por lo que se le aconsejó que se aproximara a la costa, que fondeara y que comenzara a achicar con las bombas eléctrica y manual. A las 14.00, la embarcación de salvamento se hizo a la mar y a las 14.05, el velero norteamericano informó al CCS que había fondeado frente a Illetas. A las 14.35, la “**SALVAMAR MARKAB**” se colocó al costado del “**ISTRIA**”, comprobándose que como consecuencia de haber impactado con un bajo, la quilla se había desprendido de su posición y se habían producido fisuras en el casco y una vía, a popa de la quilla, por la que entraba gran cantidad de agua. Por tal motivo se pasó a la embarcación asistida una bomba de achique y se puso en funcionamiento, de modo que la entrada de agua disminuyó considerablemente, comunicando la embarcación de salvamento al CCS, a las 14.50, que la vía de agua estaba controlada, que estaban las dos embarcaciones abarloadas y que se sugería

remolcar al velero hasta el varadero de Formentera. A las 14.50, el CCS de Palma informó a la “**SALVAMAR MARKAB**” que el varadero de Formentera no resultaba apropiado debido a las características de la embarcación asistida y que se había contactado con el varadero de Ibiza para llevar hasta allí al “**ISTRIA**.” Seguidamente, se comienza a remolcar al “**ISTRIA**” hasta el varadero de Ibiza. Iniciado el remolque, un tripulante de la “**SALVAMAR MARKAB**” permaneció a bordo del “**ISTRIA**” para hacerse cargo de la maniobra de achique. Recién iniciada la navegación, dicho tripulante informó a la embarcación de salvamento que debido al oleaje ocasionado por las embarcaciones con las que se cruzaban durante la navegación, como consecuencia de los balances, la quilla del “**ISTRIA**” se movía, generándose el peligro de que esta llegara a desprenderse, acrecentándose, asimismo, la entrada de agua, que difícilmente podía ser evacuada por la bomba de achique. Por tal motivo, se disminuyó la velocidad del remolque, se salió de la zona en la que las embarcaciones navegando producen oleaje y se solicitó a las embarcaciones de gran porte que navegaban a alta velocidad que redujeran esta. Además, se intentó taponar las grietas por las que entra agua a la embarcación asistida. A las 16.45 llegaron al foso del varadero de Ibiza, permaneciendo abarloadas ambas embarcaciones y en funcionamiento la bomba de achique de la embarcación de salvamento hasta las 17.20, momento en el que el “**ISTRIA**” fue izado en el *travellift* del varadero y la “**SALVAMAR MARKAB**” regresó a su base, en la que atracó a las 17.30.

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.

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 remolque de fortuna.

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, 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, en el presente supuesto, ha de aceptarse la calificación de salvamento que sostiene el patrón de la embarcación asistente, por acreditarse la concurrencia del requisito de peligro. Y esto es así, fundamentalmente, por que se daban dos circunstancias de suficiente entidad para hacer temer racionalmente por la pérdida del velero norteamericano.

En primer lugar, hay que destacar que, como consecuencia de haber tocado fondo rocoso (circunstancia esta acreditada por los tripulantes del velero DON V. D. y DOÑA E. J., en sus declaraciones obrantes a los folios 263 y 266), el **“ISTRIA”** sufrió fisuras en el casco por las que se filtraba el agua y una vía por

la que el agua entraba masivamente, tanto que hubo de efectuar una llamada de socorro a través del canal 16 de VHF, reservado para las emergencias y demás contingencias de gravedad, llamada que fue recibida por el CCS de Palma, que inició el procedimiento oportuno para auxiliar al velero siniestrado. Cuando la “**SALVAMAR MARKAB**” arribó al punto en el que se encontraba el “**ISTRIA**”, uno de los tripulantes de la embarcación de salvamento embarcó en el velero siniestrado comprobando que la entrada de agua era muy importante y que con las bombas disponibles a bordo no era posible evacuarla, por lo que hubo de embarcarse una motobomba de achique para poder controlar la entrada de agua, permaneciendo en funcionamiento desde, aproximadamente, las 14.35 hasta las 17.20, momento en el que la embarcación siniestrada fue izada por el *travelift* del varadero de Ibiza hasta el que había sido remolcada.

Y, en segundo, que, como consecuencia con el impacto con las rocas del fondo, la quilla de la embarcación asistida se había separado de su posición y existía la posibilidad de que esta acabara desprendiéndose, con las nefastas consecuencias que tal circunstancia hubiera llevado aparejadas. Ha de tenerse en consideración que en el transcurso del remolque, al cruzarse durante la navegación con otras embarcaciones, estas generaban un oleaje que provocaba balances al “**ISTRIA**”, que, a su vez, generaban oscilaciones de la quilla, que hacían que la brecha por la que entraba el agua aumentara de tamaño, debiendo el tripulante de la “**SALVAMAR MARKAB**” embarcado en el “**ISTRIA**” improvisar un taponamiento de la vía. Por otra parte, las oscilaciones de la quilla aumentaban el peligro de que esta acabara desprendiéndose. A este respecto resulta suficientemente ilustrativo el relato de hechos recogido en el parte de asistencia (folios 4 a 8) y en la declaración del patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, DON M. M. N., obrante a los folios 305 a 308.

La gravedad de la situación en la que se encontraba la embarcación asistida, que obligó a sus tripulantes a emitir un *mayday*, la categórica necesidad de trasladarle a bordo un equipo de achique y la perentoria exigencia de remolcarla al varadero de Ibiza, resultan manifiestamente indicativas de que el “**ISTRIA**” debió afrontar un riesgo real e inminente de pérdida o de sufrir graves daños, del que solo pudo salir por la intervención de la “**SALVAMAR MARKAB**”.

Tercero.

Calificada la asistencia marítima sometida a examen como un “salvamento marítimo”, la segunda cuestión a determinar es la cuantificación del premio que ha de corresponder a los salvadores.

El artículo 362.1) de la Ley de Navegación Marítima 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 dicho 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 ley, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima.

A los fines 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 "**ISTRIA**", considerando como valor contribuyente el reseñado en el antecedente de hecho sexto 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 se hayan prestado los servicios", este Tribunal Marítimo Central, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de los hechos declarados probados, declara pertinente señalar como premio, la suma de **VEINTIDÓS MIL euros (22.000 €)**, cantidad que deberá ser incrementada con la de **DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (242,23 €)**, por los conceptos reclamados de gastos de combustible y lubricantes y de personal ocasionados como consecuencia del servicio prestado por la embarcación de salvamento asistente.

Cuarto.

Al tratarse la "**SALVAMAR MARKAB**" de una embarcación adscrita 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 la embarcación de salvamento marítimo "**SALVAMAR MARKAB**" a favor de la embarcación de recreo "**ISTRIA**", y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTIDÓS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (22.242,23€)**, que habrá de ser abonada por DON F. D., armador de

la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MARKAB**”.

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.