

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00020/19

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 Diez 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 **17/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 21 de septiembre de 2017 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" y el personal perteneciente a las entidades mercantiles **SERVEIS MARITIMS EIVISUB, S.L.** y "**SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.**" (**SERVISUB**), a la embarcación de recreo de bandera de panameña "**ROSITA II**", con matrícula ITAZI80044D717, de 25 metros de eslora y 6,45 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por R. B. C.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 25 de septiembre de 2017 (folio 41), 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 22 de septiembre de 2017

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 5 a 8), relativo al servicio prestado el día 21 de septiembre de 2017 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” a la embarcación de recreo (marca “Azimut”, modelo 80), “**ROSITA II**”.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que, a las 02.25 (todos los datos horarios corresponde a horario UTC) del día 21 de septiembre de 2017, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca, para asistir a la embarcación de recreo “**ROSITA II**” que había varado en la zona de los islotes Lladó, en la proximidades de cabo Martinet, en Ibiza. A las 02.30, se informó a la embarcación de salvamento que siete de los diez tripulantes del “**ROSITA II**” habían pasado a una embarcación de prácticos. A las 02.40, la embarcación de salvamento llegó al punto en el que se encontraba la embarcación siniestrada, que estaba a unos veinte metros del acantilado, y se abarloó a la misma, pasándole a uno de sus tripulantes con un equipo de achique, y procedió a sacarla a aguas libres. Una vez en ella, a las 02.55, y con el equipo de achique en funcionamiento, el tripulante que había transbordado al “**ROSITA II**”, informó que la planta eléctrica estaba inundada e inutilizada, que la sala de máquinas estaba totalmente llena de agua y que no podía controlarse la entrada de agua por la vía abierta en el casco. En esta situación, se dio comienzo al remolque de la embarcación asistida hasta el puerto de Ibiza. A las 03.20, y ante la imposibilidad de controlar la vía de agua, la “**SALVAMAR MARKAB**” contactó con el CCS para que solicitara la presencia de un grupo de bomberos en el muelle, ara que, una vez arribados, contuviera la entrada de agua. A las 03.35, atracaron en el muelle pesquero y a las 03.50 llegaron los bomberos. A las 04.30, con tres equipos de achique en funcionamiento, se consiguió estabilizar la vía de agua. A las 05.30 se colocó una nueva bomba de achique en proa, al observar que el yate estaba un poco hundido de proa. A las 06.30 se logró estabilizar al “**ROSITA II**.” A las 07.30 llegó a la zona un equipo de buceadores para inspeccionar el casco y meter a la embarcación asistida en el *travelift* y a las 07.50 los buceadores se hicieron cargo del “**ROSITA II**”, atracando la “**SALVAMAR MARKAB**” en su base.

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

Segundo

A los folios 86 y 87 consta escrito de personación de la representación letrada del armador de la embarcación asistida, "R. R. B. C.", personación admitida por providencia de 23 de octubre de 2017 (folio 120).

Al folio 158 consta escrito de solicitud de personación formulado por la representación letrada de la entidad mercantil "SERVEIS MARITIMS EIVISUB, S.L.", que es admitida por providencia de 24 de noviembre de 2017 (folio 194).

La representación letrada de la entidad mercantil "SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L." (SERVISUB), solicita su personación en el expediente (folio 180), y le es admitida por providencia de 24 de noviembre de 2017 (folio 195).

A su vez, consta al folio 345, escrito de personación formulado por la representación letrada de la aseguradora "GENERALI SEGUROS", que es admitida por providencia de de 5 de abril de 2018 (folio 367).

Tercero

Al folio 69 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 entre las 01.00 y las 08.00 del 21 de septiembre de 2017 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que concreta de la siguiente manera: *"El viento sopló predominantemente del norte y noroeste (330° a 340°) con fuerza Beaufort 1 a 2 (1 a 6 nudos) y alguna racha de 7 a 10 nudos. El estado del mar fue de marejadilla, con altura significativa de olas de 0,3 metros y mar de fondo del sureste (120°) de 0,7 metros"*.

Cuarto

Consta al folio 140 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 273 de 10 de noviembre de 2018.

Quinto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Sr. Ayudante Naval de Ibiza la cifra en un valor estimado de **TRES MILLONES SEISCIENTOS MIL euros (3.600.000 €)**, 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. A los folios

278 y siguientes constan las facturas correspondientes a los trabajos de reparación a los que fue sometida la embarcación asistida.

Con la referida valoración coinciden las representaciones letradas de SASEMAR y de EIVISUB en sus escritos de conclusiones, obrantes a los folios 1184 a 1189 y 1202 a 1212, respectivamente.

La representación letrada de SERVISUB estima que la valoración de la embarcación asistida debe ascender a la cantidad de **TRES MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS euros (3.497.800 €)**, tal y como consta en su escrito de conclusiones provisionales (folios 1179 a 1182), cantidad que se corresponde con la del precio de adquisición del yate por sus actuales propietarios.

La representación letrada de los armadores del “**ROSITA II**” considera, en su escrito de conclusiones (folios 1214 y 1215), que el valor de dicha embarcación, después de producido el accidente, es el de **DOS MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y DOS euros (2.688.952 €)**, cantidad calculada en el informe pericial realizado a instancia de esa parte por “BALEARIC INTERNATIONAL MARINE SURVEY, S.L.”, obrante a los folios 272 y siguientes del unido expediente.

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en su escrito de conclusiones (folios 1191 a 1200), la valora en **DOS MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO euros con NOVENTA Y TRES céntimos (2.391.888, 93 €)**.

Sexto

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 1184 a 1189), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad nunca inferior a los **CIENTO NOVENTA MIL euros (190.000 €)**, a los que habría que añadir los correspondientes a los gastos en los que SASEMAR ha incurrido como consecuencia de la asistencia, **DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS euros con SESENTA Y UN céntimos (282,61 €)**, de los que 226,86 corresponden a los efectuados por consumo de combustible y lubricantes y 55,75 a los gastos de personal interviniente en el servicio.

En su escrito de conclusiones, la representación letrada de SERVISUB, (folios 1179 a 1182), estima que la asistencia prestada ha constituido un “salvamento” y que el premio correspondiente al mismo debe concretarse en la cantidad de

NOVENTA Y SIETE MIL NOVECIENTOS CUATRO euros con SETENTA Y NUEVE céntimos (97.904, 79 €).

La representación letrada de EIVISUB sostiene en su escrito de conclusiones (folios 1202 a 1212), que nos encontramos ante un supuesto de “salvamento” y que la cuantía del premio que le correspondería por su participación en el mismo no debería ser nunca inferior a **CIENTO CINCUENTA MIL euros (150.000 €)**, cantidad a la que habría que agregar la de **SEISCIENTOS SESENTA euros (660 €)** en concepto de gastos.

Por su parte, la representación letrada del armador del “**ROSITA II**”, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 1214 y 1215, no califica la asistencia prestada a dicha embarcación, pero en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 459 a 463), señala que *“De determinarse la obligación de abono de premio deberá fijarse en un 1% del valor de la embarcación en el momento de la intervención de S. Markab (sin reparar) asciende a 2.688.952 € (f. 277 expte. adm.), lo que importaría un premio de 26.889,52 €.*

A su vez, la representación letrada de la compañía aseguradora del “**ROSITA II**” considera en sus conclusiones provisionales (folios 1191 a 1200) que la asistencia prestada fue *“un simple servicio de de asistencia de bomba y achique y remolque en la mar”* que debe ser retribuido conforme a lo dispuesto en la Orden FOM/16342013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

Séptimo

En su oficio de 29 de marzo de 2018 (folio 316), el Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 acuerda fijar como fianza para el alzamiento de las medidas cautelares acordadas en el auto de retención de 25 de septiembre de 2017 (folio 29), en la cuantía de **CIENTO NOVENTA Y CINCO MIL euros (195.000 €)**, fianza que deberá constituirse mediante aval o garantía de entidad bancaria o de seguros legalmente autorizada para operar en España.

Octavo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 28 de marzo de 2018 (folios 320 a 326), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia suscrito por el patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, 2º) prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida y fijación de fianza, 3º) publicación de edictos, en el B.O.E. 4º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 5º) personación de “SERVEIS

MARITIMS EIVISUB, S.L.”, 6º) personación de “SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S,L.” (SERVISUB), 7º) personación de los armadores de la embarcación asistida, 8º) personación a la aseguradora de la embarcación asistida, 9º) informe del Servicio de Bomberos del Ayuntamiento de Ibiza, 10º) información de la Autoridad Portuaria de Ibiza, 11º) Informe del CSS de Palma de Mallorca, 12º) valoración de la embarcación asistida según la Ayudantía Naval de Ibiza.

Noveno

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 7 de mayo de 2018 (folios 619 y 620), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Décimo

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 14 de marzo 2019 (folio 1218) y al habida cuenta que una las partes asistentes no estima oportuno 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 los informes elaborados por el CSS de Palma de Mallorca (folio 117), por el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios y Salvamentos de Ibiza (folio 230) y por la Delegación de Ibiza de la Autoridad Portuaria de Baleares (folio 253) y por las declaraciones del jefe del Servicio de Policía Portuaria de Ibiza (folios 780 y 781), del patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, DON C. C. C. (folios 828 a 836), de los empleados de EIVISUB, DON J. E. T. (folios 860 a 864), DON I. B. G. (folios 865 a 870), DON V. B. G. (folios 865 a 875), DON N. D. P. (folios 876 a 880), DON H. J. G. (folios 881 a 885), DON D. B. G. (folios 886 a 890) y de DON S. V. F. (folios 891 a 895), de los empleados de SERVISUB, DON F. C. P. (folios 905 a 909), DON O. C. R. (folios 910 a 914), DON A. P. H. (folios 915 a 918), DON L. C. C. (folios 920 a 924), DON R. C. R. (folios 925 a 929), del tripulante del “**ROSITA II**” DON J. H. E. (folios 1081 a 1086 y 1154 a 1156), del patrón de dicha embarcación de recreo DON J. G. P. (folios 1096 a 1105), del perito DON C. T. C. (folios 953 a 955) y del representante de la empresa aseguradora DON C. B. C. (folios 1151 y 1152).

Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 02.00 (todos los datos horarios corresponden a horario UTC) del día 21 de septiembre de 2017, la estación costera de Ibiza Radio informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca que la embarcación de recreo de bandera panameña **“ROSITA II”**, con diez personas a bordo y en posición 38°, 54' N, 001°, 28' E, había solicitado auxilio por medio de una llamada efectuada por el canal 16 de VHF (emergencias), por haber sufrido una vía de agua. El **“ROSITA II”**, había embarrancado en un fondo rocoso en la zona de los islotes Lladó, en la proximidades de cabo Martinet, en Ibiza. Para afrontar tal emergencia, el CCS movilizó a la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB.”** A las 02.15, una embarcación de prácticos del puerto de Ibiza informó que se encontraba al costado del **“ROSITA II”**, comunicando a las 02.23, que habían transbordado a siete personas que iban a bordo de la embarcación siniestrada, en la que quedaron tres tripulantes. A las 02.25, la **“SALVAMAR MARKAB”** salió de su base en Ibiza, para auxiliar al **“ROSITA II”**. A las 02.27, el Servicio de Emergencias de la Islas Baleares alertó al CCS del avistamiento de una bengala roja que había sido lanzada en la zona, confirmándose que esta procedía del **“ROSITA II.”** A las 02.40, la embarcación de salvamento llegó al punto en el que se encontraba la embarcación siniestrada, a unos veinte metros del acantilado, se abarloó a la misma y uno de sus tripulantes pasó a la embarcación siniestrada con un equipo de achique, y, seguidamente, la **“SALVAMAR MARKAB”** procedió a llevar al **“ROSITA II”** a aguas libres. A su vez, la embarcación de prácticos regresó a Ibiza con las personas que habían sido rescatadas. Siendo las 02.55, y con el equipo de achique en funcionamiento, el tripulante que había transbordado al **“ROSITA II”** informó que la planta eléctrica (generador y baterías) estaba inundada e inutilizada, que la sala de máquinas estaba totalmente llena de agua y que el equipo de achique que se había transbordado, único en funcionamiento, no era capaz de controlar la entrada de agua por la vía abierta en el casco. En estas circunstancias, se dio comienzo al remolque de la embarcación asistida hasta el puerto de Ibiza. A las 03.28, y ante la imposibilidad de controlar la vía de agua, la **“SALVAMAR MARKAB”** contactó con el CCS para que este solicitara que un equipo de bomberos se personara en el muelle, para que, una vez llegados a puerto, contuviera la entrada de agua. A las 03.35, atracaron en el puerto pesquero y a las 03.50 llegaron los bomberos. A las 04.30, con tres equipos de achique en funcionamiento, se consiguió estabilizar la vía de agua. A las 05.30 se colocó una nueva bomba de achique en proa, al observar que el yate estaba un poco hundido de proa. A las 06.30 se logró estabilizar al **“ROSITA II”**, de la que se había conseguido evacuar gran parte del agua que había embarcado. El patrón de la embarcación de salvamento aconsejó a los tripulantes de la embarcación asistida que contactaran con una empresa de trabajos submarinos para que

colaboraran en la asistencia. A las 07.30 llegó a la zona un equipo de trabajadores pertenecientes a las empresas con las que se había contactado, entre los que se contaban varios buceadores. A las 07.50, la “**SALVAMAR MARKAB**” se retiró a su base, haciéndose cargo del “**ROSITA II**” los buceadores y personal de tierra que se habían personado en el muelle. Estos, inspeccionaron el casco, comprobaron la existencia de una grieta de unos dos metros de largo, y dos buceadores procedieron a sellar la vía de agua. Hecho esto, una embarcación de EIVISUB y otra de SERVISUB llevaron a la embarcación asistida hasta el *travelift* del cercano varadero. Además, una vez que se retiraron los bomberos, los equipos de las empresas de trabajos submarinos pusieron en funcionamiento varias motobombas para achicar el agua que quedaba en la embarcación asistida.

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 conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, las partes asistentes la conceptúan como un salvamento, mientras que la asistida la considera como un remolque en la mar.

Segundo

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las 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 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 sostienen todos los representantes legales de las partes asistentes, por acreditarse en la asistencia la concurrencia del requisito de peligro. Y esto es así, fundamentalmente, por que se daban circunstancias de suficiente entidad para hacer temer racionalmente por la pérdida del yate panameño. Entiende este Tribunal Marítimo Central, que en la asistencia que nos ocupa, nos encontramos ante un salvamento marítimo en el que han participado conjuntamente diversos intervinientes, y que este se ha realizado en dos fases, la primera en la mar y la segunda, en puerto. Seguidamente analizaremos cada una de ellas.

1.- Respecto a la fase del salvamento transcurrida en la mar, hay que destacar que, como consecuencia de haber tocado fondo rocoso, el **“ROSITA II”** sufrió una vía de agua en el casco y que por ella entraba gran cantidad de agua, viéndose obligada a emitir un *mayday*, una llamada de socorro realizada a través del canal 16 de VHF, canal reservado para ser empleado en caso de emergencia y demás contingencias de extrema gravedad. La llamada de socorro fue recibida por el CCS de Palma, y este dio inicio al oportuno procedimiento de auxilio al yate siniestrado. Desde el **“ROSITA II”**, no solo se emitió el *mayday*, sino que su utilización se complementó con el empleo de, al menos, una bengala de socorro. Así lo admite el patrón de la embarcación

asistida, SR. G. P. al afirmar que creyó necesario hacerlo *“Por vía de agua sería y para salvaguardar la vida de las personas”* (folio 1098.) La **“SALVAMAR MARKAB”** arribó al punto en el que se encontraba el **“ROSITA II”**, y, tras abarloarse a la misma, uno de sus tripulantes, el mecánico, trasbordó a la embarcación asistida, comprobando que la entrada de agua era muy importante, tanto que que la planta eléctrica (generador y baterías) y la sala de máquinas estaban inundadas, como queda acreditado, no solo en el parte de asistencia suscrito por el patrón de la embarcación de salvamento, Sr. C. C. (folios 5 a 8), sino, asimismo, en sus declaraciones obrantes a los folios 828 a 836, en las que se especifica que el **“ROSITA II”** *“no disponía de ninguno de los equipos de la embarcación operativos (No disponía de planta eléctrica, equipo de propulsión, equipo de gobierno ni de equipos de achique.)”* Esta circunstancia viene corroborada por el tripulante del **“ROSITA II”**, SR. H. E. (folio 1085), que al ser preguntado si después de que su barco hubiese golpeado contra las rocas estaba inundada e inutilizada la planta eléctrica, respondió que *“En un principio no, ocurrió posteriormente”* (folio 1085), y, también, por el patrón de la misma embarcación, Sr. G. P., quien afirma que el motor principal de su barco no estaba operativo (folio 1098).

De lo actuado, resulta evidente que cuando se dio inicio a la asistencia, el **“ROSITA II”** atravesaba un momento de extrema gravedad, no solo por la gran cantidad de agua que embarcaba a bordo, sino, además, porque al haber quedado sin propulsión, derivaba hacia la costa rocosa, de la que se encontraba muy próxima, a unos veinte metros en el momento en el que hizo acto de presencia la **“SALVAMAR MARKAB”**, (así lo declaran los patrones de la embarcación asistente (folios 828 y 831) y de la embarcación asistida (folio 1100), con el consiguiente peligro de, en plena noche, embarrancar en la costa.

El peligro de hundimiento del **“ROSITA II”** resultaba evidente a todas las partes concernidas en la asistencia. Así, el patrón de la **“SALVAMAR MARKAB”** sostiene que la el yate panameño hubiera aguantado a flote desde su llegada *“Como mucho de 20 a 40 minutos...”*, y el del **“ROSITA II”** manifiesta que *“Sí temí por el hundimiento porque con los medios a bordo me superaba el embarque de agua...”* (folio 1098), hundimiento que tardaría *“2 horas, 2 horas y media”* (folio 1100.) A su vez, el perito Sr. T. C., al ser preguntado por si la existencia de una vía de agua que no se puede controlar en un yate sin propulsión ni planta eléctrica puede considerarse como una situación de peligro, respondió que *“...Considerando que no hay capacidad de achique, si es un peligro de hundimiento”* y se reafirma en lo anterior al manifestar que *“Sí, es un peligro de hundimiento en este tipo de embarcaciones”* (folio 954.) Ante esa situación de peligro resulta perfectamente comprensible que, en cuanto se presentó la oportunidad, fueran desembarcados siete personas que estaban a bordo del **“ROSITA II”** y que fueran puestos a salvo en la embarcación de los prácticos del puerto de Ibiza que acudió a la llamada de socorro.

A mayor abundamiento de lo anteriormente expuesto, hay que poner de manifiesto que el peligro que corría el **“ROSITA II”** no cesó en el momento en el que la **“SALVAMAR MARKAB”** le proporcionó una bomba de achique y procedió a remolcarlo a puerto, sino que se mantuvo a lo largo de toda la asistencia. Mientras el remolque se llevó a cabo, el peligro continuó, y esta circunstancia la explicita con claridad el patrón de la embarcación de salvamento al declarar que *“El riesgo más importante de remolcar al Rosita a sabiendas de que tiene una vía de agua la cual no podemos controlar es que en la misma hay tripulación tanto de Rosita como mía y si se produjera el hundimiento pondríamos en riesgo la integridad de la tripulación, también existiría el riesgo de que el Rosita nos arrastrara con él...”* (folio 829.) El hecho mismo de remolcar una embarcación que sufre una vía de agua de las características de la que tenía el **“ROSITA II”**, incrementa el peligro de hundimiento. El mismo Sr. G. P. lo explica: *“Cuando se remolca una embarcación en las condiciones en las que se encontraba el Rosita hay que tener en cuenta que por lo general la entrada de agua va a ser mayor por lo que hay que evitar a la hora de remolcar, el llevar una velocidad excesiva, evitar navegar de través a la mar ya que podría zozobrar...”* (folio 834).

2.- Pero, es que el escenario de peligro se mantuvo incluso una vez que se hubo arribado a puerto, que es cuando se inicia la segunda fase del salvamento. A este respecto, resulta elocuente lo constatado en el informe emitido por el Servicio de Prevención de Incendios y Salvamentos de Ibiza (folio 230), en el que, refiriéndose al **“ROSITA II”**, indica que, una vez requerida su presencia en el puerto pesquero de Ibiza *“Nos presentamos en el lugar indicado del amarre de la embarcación, y vemos que se está hundiendo...”* Esta misma impresión es compartida por el jefe de Servicio de Policía Portuaria de Ibiza, cuando, cumplimentando el formulario que se le presenta por el Sr. Juez Marítimo instructor, sostiene, respecto a la embarcación asistida, que *“no hubiese podido mantenerse a flote en un período de tiempo superior a 2 o 3 horas como mucho.”* El riesgo de hundimiento es apreciado también por los trabajadores de las empresas EIVISUB y SERVISUB que, ya en puerto, intervinieron en las labores de achique y taponamiento de la grieta, como así declaran los Srs. E. T. (folio 860), B. G., don I. (folio 865), B. G., don V. (folio 871), N. P. (folio 876), J. G. (folio 881), B. G., don D. (folio 886), V. F. (folio 891), C. P. (folios 905 y 906), C. R., don O. (folio 910), P. H. (folio 915) y C. C. (folio 920), C. R., don R. (folio 925).

En el informe del CCS de Palma de Mallorca (folio 117) queda constancia que desde la embarcación de salvamento se facilitaron contactos a la embarcación asistida con empresas especializadas para intentar controlar la vía de agua y trasladarla al varadero. Así lo confirma el patrón de la referida embarcación de

salvamento, Sr. C. C., quien aconsejó a uno de los tripulantes que contratara a un equipo de buceadores (folio 831.) Efectivamente, así se hizo, y la empresa contactada fue “EIVISUB”, que lo fue por personal de la embarcación de salvamento, previa conformidad del Sr. H. E., tal y como este declara al folio 1090. En la asistencia también participó la empresa “SERVISUB”, al parecer, también contactada por medio de Salvamento Marítimo (folio 184.) Aunque de la documentación aportada por ambas empresas, así como de la prueba testifical practicada a instancia de las partes personadas, no puede deslindarse con nitidez cuáles han sido, exactamente, los trabajos realizados por una y otra empresa, lo que sí resulta indudable, es, que las dos tomaron parte en la asistencia. El Sr. H. E. afirma que el taponamiento de la vía de agua fue realizado por la empresa “EIVISUB”, *“tras un previo contrato verbal”* (folio 1081) y el Sr. G. P. declara que “EIVISUB” y “SERVISUB” realizaron trabajos subacuáticos, en particular de sellado de la vía de agua, de achique y de traslado del **“ROSITA II”** al varadero (folio 1102.) De hecho, ha quedado acreditado que fueron dos buceadores los que se sumergieron para llevar a cabo los trabajos subacuáticos expuestos: DON I. B. G., de “EIVISUB” y DON F. C. P., de “SERVISUB”, y que estos llevaron a cabo una labor no exenta de peligro, toda vez que el **“ROSITA II”** estaba atracado por estribor al muelle y que era en el costado de estribor donde aquel tenía la vía de agua, siendo en el estrecho espacio existente entre el muelle y el barco, aquel en el que los buzos debían trabajar, existiendo riesgo de aplastamiento de estos trabajadores en caso de que el **“ROSITA II”** se aproximara al muelle. Esta circunstancia ha sido destacada en sus citadas declaraciones por todos los trabajadores de “EIVISUB” y “SERVISUB”, así como por los Srs. G. P. y H. E., patrón y tripulante del **“ROSITA II”** en las suyas. Resulta significativo, en este punto, que en el escrito de conclusiones formulado por la representación letrada de SASEMAR se ponga de manifiesto que *“la intervención de Eivisub y Servisub fue útil para el taponamiento de la grieta de gran tamaño que tenía la obra viva del “ROSITA II”, máxime al ser realizada en unas circunstancias en las que igualmente concurren situación de peligro (los trabajadores estuvieron operando en el costado del yate próximo al muelle, con riesgo de encajonamiento y aplastamiento en el caso del más mínimo problema)”* (folio 1188.) Finalizadas las labores de achique con las bombas proporcionadas por las tan citadas empresas y llevado a cabo el taponamiento de la vía de agua, por las embarcaciones **“EIVISUB PRIMERO”** y **“SERVISUB SEGUNDO”**, una por proa y otra por popa (partes de asistencia obrantes a los folios 159 a 163 y 181 a 183), se procedió a remolcar al **“ROSITA II”** hasta el cercano varadero.

Resumiendo: la gravedad de la situación en la que se encontraba la embarcación asistida, que obligó a sus tripulantes a emitir un *mayday* y a desembarcar, en la primera ocasión que les fue posible, a los siete pasajeros que llevaban a bordo, la categórica necesidad de trasladarle a bordo un equipo de achique, la perentoria exigencia de remolcarla al puerto pesquero de Ibiza

para, seguidamente, ser trasladado a un varadero y la inexcusable intervención de bomberos y personal técnico para realizar labores de achique y reparación, resultan manifiestamente indicativas de que el “**ROSITA II**” debió afrontar un riesgo real e inminente de hundimiento, del que solo pudo salir por la intervención de la “**SALVAMAR MARKAB**”, de los bomberos de Ibiza (no personados en el presente expediente) y del personal de las dos empresas de servicios subacuáticos que tomaron parte en la asistencia marítima.

Tercero

Calificada la asistencia marítima sometida a examen como un “salvamento marítimo”, la segunda cuestión a determinar es la cuantificación del premio que haya 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 partes asistentes en favor de la embarcación de recreo “**ROSITA II**”, 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”, corresponde a este Tribunal Marítimo Central la fijación de los correspondientes premios por el salvamento.

En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, existe una cierta disparidad entre los resultados de la valoración que del buque salvado efectúan por las partes personadas. Pues bien, este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de atender a la presunción de certeza que enmarca la actuación 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 Sr. Ayudante Naval de Ibiza (en el que se valora a la embarcación

asistida en TRES MILLONES SEISCIENTOS MIL euros (3.600.000 €), importe al que deberá descontarse la cuantía a la que hayan ascendido las reparaciones efectuadas), 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).

Difieren las partes sobre el importe al que han ascendido las reparaciones a las que el **ROSITA II** ha tenido que someterse después del accidente, aunque, debe señalarse, que estas discrepancias no son de especial consideración. Este Tribunal Marítimo Central, una vez analizados el informe emitido por “BALEARIC INTERNATIONAL MARINE SURVEY, S.L.” (folios 272 a 312) y a la vista de las facturas y presupuestos que se anexan al mismo, que la cuantía correspondiente a los gastos ocasionados como consecuencia de los trabajos de reparación efectuados asciende a CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y SIETE euros (478.577 €), así como la ampliación de dicho informe, obrante a los folios 1006 a 10015, es de criterio tomarlos en consideración para efectuar el cálculo del valor real del buque salvado.

Llegados a este punto, este Tribunal Marítimo, una vez ponderadas las circunstancias concurrentes, vistas las particulares actuaciones llevadas a cabo por cada una de las partes asistentes a tenor de los hechos declarados probados, debe destacar que en el presente salvamento existe un protagonismo especial por parte de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, pues quien consigue separar al “**ROSITA II**” de los bajos en los que había varado y trasladarlo a un entorno mucho más seguro, en donde tuvieron lugar las actuaciones de los otros participantes en la asistencia. Sentado lo anterior, el tribunal Marítimo Central declara pertinente señalar como premio a cada una de ellas, los siguientes:

1.- A SASEMAR, la suma de **CIENTO QUINCE MIL euros (115.000 €)**, cantidad que deberá ser incrementada con la de **DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS euros con SESENTA Y UN céntimos (282,61 €)**, 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.

2.- A “EIVISUB”, la suma de **VEINTIÚN MIL euros (21.000 €)**, cantidad que deberá ser incrementada en la de **SEISCIENTOS SESENTA euros (660 €)**, en concepto de gastos ocasionados por la asistencia.

3.- A “SERVISUB”, la suma de **VEINTIÚN MIL euros (21.000 €)**.

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 “**ROSITA II**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CIENTO QUINCE MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS euros con SESENTA Y UN céntimos (115.282,61 €)**, que habrá de ser abonada por R. R. B. C. 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**”.

Asimismo, debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la entidad mercantil “SERVEIS MARITIMS EIVISUB, S.L.” a favor de la embarcación de recreo “**ROSITA II**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTIÚN MIL SEISCIENTOS SESENTA euros (21.660 €)**, que habrá de ser abonada por R. R. B. C., armador de la embarcación de recreo asistida, a la referida entidad mercantil.

De igual modo, debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la entidad mercantil “SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.” (SERVISUB) a favor de la embarcación de recreo “**ROSITA II**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTIÚN MIL euros (21.000 €)**, que habrá de ser abonada por R. B. C. armador de la embarcación de recreo asistida, a la referida entidad mercantil.

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.