

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00021/19

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 **15/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 8 de julio de 2018 por la embarcación "**LA ROJA**" a la embarcación de recreo de bandera alemana, "**LA FENICE**", de 6,55 metros de eslora, 2,25 metros de manga, 1,3 toneladas de desplazamiento y número de serie 3932386, propiedad y armado el día de autos por DON M. H.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 20 de julio de 2018 (folio 16), se da cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del parte de asistencia formulado por el patrón de la embarcación de recreo a motor "**LA ROJA**", DON D. S. T. (folios 2 y 3), relativo al servicio prestado el 8 de julio de 2018 por la embarcación a su mando, a la embarcación de recreo (lancha motora marca RIVA, modelo OLIMPYC) "**LA FENICE**", que se encontraba a la deriva y semihundida, sin ningún tripulante a bordo.

En la versión del relato de la asistencia que presenta la parte asistente, queda reseñado que a las 18.40 del día 8 de julio de 2018 escucharon un aviso a los navegantes emitido por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) de Palma de Mallorca, advirtiendo que una embarcación se hallaba semihundida en la Bahía de Palma, en la posición 039°, 31' N, 002°, 35,6' E. A las 19,30 “**LA ROJA**” se presentó en la posición indicada, en la que se encontraba semihundida la embarcación de recreo “**LA FENICE.**” Asimismo, se aproximó una embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, ante la que “**LA ROJA**” se identificó y, seguidamente, tras comunicar con el CCS, procedió a remolcar a “**LA FENICE**” hasta el puerto de Palma de Mallorca. A las 22.00 solicitaron permiso para entrar en puerto, haciéndolo en el de “**MARINA PALMA CUARENTENA.**” Una vez efectuada la asistencia, en cuatro ocasiones, se contactó telefónicamente con el armador de “**LA FENICE**”, y este, a las 10.30 del día 10 de julio, les comunicó que había presentado una denuncia ante la autoridad competente.

El servicio prestado se califica en el parte de asistencia como de “salvamento”, afirmándose que tuvo una duración de seis horas y que la distancia navegada fue la de milla y media.

Segundo

Al folio 131 consta autorización de representación efectuada por el propietario del “**LA FENICE**”, que ha de entenderse como personación del mismo en las presentes actuaciones.

Tercero

Al folio 80 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: Entre las 00 y las 12 horas, el viento sopló del noroeste y nordeste (360° a 060°), con fuerza 2 (4 a 6 nudos). Entre las 12 y las 18 horas, el viento sopló del sur y suroeste (180° a 220°), con fuerza 3 (7 a 10 nudos) y ocasionalmente 4 (11 a 16 nudos.) Entre las 18 y las 24 horas, el viento sopló de dirección variable, con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Oleaje: Durante la madrugada y la mañana, marejadilla, con altura significativa de olas de 0,3 metros. A partir de mediodía, entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,4 a 0,5 metros. Al final de la tarde y por la noche, marejadilla, con altura significativa de olas de 0,2 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 47 se une copia de la publicación del correspondiente edicto en el B.O.E número 181, de 27 de julio de 2018).

Quinto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca (folio 84), tras reconocerlo y a la vista de las características de la misma y del estado en el que se encuentra en el momento de la inspección, lo cifra en un valor de **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**.

La representación letrada del patrón de la embarcación asistente, en su escrito obrante al folio 50, sostiene que el valor de **“LA FENICE”** ascendería a la cantidad de **SETENTA MIL euros (70.000 €)**, pero en el escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 199 y 200), acepta la valoración efectuada por la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.

A su vez, la parte asistida, en su correo obrante a los folios 101 y 101 bis, refiere que el perito de la compañía aseguradora considera que se ha producido un siniestro total, valorando a **“LA FENICE”** en la cantidad de **CUATRO MIL euros (4.000 €)**.

Sexto

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 15 de abril de 2019, (folios 184 a 190), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) parte de asistencia, 2º) anotación de retención y de prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E. 4º) hoja de asiento de la embarcación asistente, 5º) personación de la parte asistente, 6º) personación de la parte asistida, 7º) solicitud de personación de la empresa aseguradora, 8º) informe de meteorológico suscrito por la AEMET, 9º) informe de la asistencia formulado por el CCS de Palma de Mallorca, 10º) informe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, 11º) informe de SASEMAR y, 12º) valoraciones de la embarcación asistida según las partes personadas y la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.

Séptimo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 22 de mayo de 2019 (folio 208), se da cuenta de que, por no estimarlo preciso las partes personadas, no se celebró reunión conciliatoria entre las partes.

Octavo

Tanto en su primer escrito de alegaciones obrante al folio 50, como el de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 199 y 200), la parte asistente califica la asistencia prestada como un “salvamento”, sin especificar la cuantía del premio que por aquel pudiera corresponderle.

A su vez, la parte asistente, no realiza calificación alguna de la asistencia en ninguna de las manifestaciones que formula y que se integran en el presente

expediente, (correos electrónicos que constan a los folios 101 y 101 bis y 155 y escrito de personación obrante al folio 131).

Noveno

Sostiene la parte asistida que la asistencia prestada a **“LA FENICE”** por la **“LA ROJA”** fue llevada a cabo sin su permiso, pues el armador de la embarcación asistida había contratado, previamente, con una empresa de trabajos subacuáticos para llevarla a efecto, y que por ese motivo, y alegando que una vez realizado la asistencia, **“LA FENICE”** estuvo en paradero desconocido durante más de tres días, interpusieron una denuncia ante la Guardia Civil, quedando constancia de ello a los folios 102 a 104 del expediente. A este respecto, es indispensable poner de manifiesto que la referida denuncia ante la Guardia Civil (Sección del Puerto de Palma), fue archivada, tal y como admite la representación de la parte asistida en su correo electrónico obrante al folio 155.

HECHOS

Primero

La parte asistida no ha presentado un relato de los hechos que dieron lugar a la asistencia, ni de como se desarrolló esta, de modo que la versión que sobre los hechos presenta la parte asistente no es contradicha por la parte asistida. Independientemente de lo anterior, para fijar los hechos con la mayor precisión y objetividad posibles, además de lo señalado en el parte de asistencia, el tribunal Marítimo Central es de criterio que este deberá complementarse con los informes elaborados por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil (folio 122) y por el CCS de Palma de Mallorca (folios 167 y 168.) En virtud a lo anteriormente expuesto, este Tribunal Marítimo declara como probados los hechos que se concretan de la siguiente forma:

A las 14.37 del 8 de julio de 2018, alertado por el Servicio de Emergencias de las Islas Baleares (SEIB-112), el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca alertó a la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ACRUX”** para auxiliar a una embarcación que se estaba hundiendo en la Bahía de Palma, en la zona de Illetas. Sobre las 15.10, la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RIO CABAILEIRO”** llegó a la zona y comprobó que una lancha, que resultó ser **“LA FENICE”** se encontraba semihundida, sumergida casi totalmente, a unos veinte metros de la costa, y que los tripulantes de la misma DON M. y DOÑA E. H. habían sido recogidos a otra embarcación, para transbordar, después al **“RIO CABAILEIRO.”** Pasadas las 15.00, llegó a la zona el **“SALVAMAR ACRUX”**, que se hizo cargo de los tripulantes de la embarcación siniestrada y los trasladó hasta el Club Náutico de Palma. A las 18.15 el SEIB-112 comunicó al CCS que varias embarcaciones le habían informado sobre la presencia de la lancha semihundida, significando que esta podía constituir un peligro para la navegación, en vista de lo cual, se emitieron los correspondientes radioavisos. Sobre las 18.40, los tripulantes de la embarcación **“LA ROJA”** escucharon un aviso a los navegantes emitido por

el CCS de Palma de Mallorca, advirtiendo que una embarcación se hallaba semihundida en la Bahía de Palma, en la posición 039°, 31' N, 002°, 35,6' E. Sobre las 19,15 **“LA ROJA”** se presentó en la posición indicada, y, comprobando que **“LA FENICE”** estaba semihundida, se aproximó al **“RIO CABALEIRO”** para identificarse. La embarcación de la Guardia Civil informó al CCS que la **“LA ROJA”** se hacía cargo de la embarcación siniestrada, procediendo a remolcarla hasta el puerto de Palma de Mallorca. A las 21.00 , **“LA ROJA”** comunicó al CCS que estaba entrando en el puerto de Palma de Mallorca llevando a remolque a **“LA FENICE”**, y a las 21.41 les informó que había llevado a la embarcación asistida hasta un pantalán de **“MARINA PALMA CUARENTENA”**.

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 **“LA ROJA”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que la lancha motora **“LA FENICE”** se encontraba semihundida y sin nadie a bordo que pudiera hacerse cargo de su gobierno. De lo expuesto, resulta de absoluta claridad que **“LA FENICE”** atravesaba por una situación de peligro cierto, grave e inminente de perderse definitivamente y que fue la intervención de **“LA ROJA”** la que, con su actuación, evitó su pérdida.

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 la embarcación de recreo **“LA ROJA”** en favor de la motora **“LA FENICE”**, debe atenderse 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” .

En este punto, es necesario acreditar el valor contribuyente de la embarcación salvada. En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, existe una cierta disparidad entre los resultados de la valoración que de la embarcación salvada que 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. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, en el que se valora a la embarcación asistida en CINCUENTA MIL euros (50.000 €), 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).

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 **TRES MIL euros (3.000 €)**.

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 “**LA ROJA**” en favor de la embarcación de recreo “**LA FENICE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL euros (3.000 €)**, que habrá de ser abonada por el propietario de la embarcación de recreo asistida, DON M. H., al de la embarcación que llevó a cabo la asistencia, DON A. S. T.

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.