

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00023/19

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 **26/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada el día 28 de junio de 2018 por la embarcación de recreo “**SIROCCO**” a la también embarcación de recreo de bandera holandesa, “**MARIE ROSE III**”, con matrícula IT CAN H0012L506, de 17,40 metros de eslora, y 4,80 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON B. N. N.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 8 de Valencia, de 13 de septiembre de 2018 (folio 31), 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 3 de septiembre de 2018 por la representación legal de DON F. O. B. patrón de la embarcación de recreo “**SIROCCO**” (folios 1 a 7), en el que se comunica el servicio prestado por la referida embarcación el día 28 de junio de 2018 a la también embarcación de recreo (marca “AICON YATCHS”, modelo “54”), “**MARIE ROSE III**”.

En la versión dada en el referido escrito de personación, se pone de manifiesto que el día 28 de junio de 2018, la embarcación de recreo **“SIROCCO”** se encontraba en aguas de Cala Sardinera, en Jávea, cuando sobre las 15.05, su patrón, DON F. O. B. se apercibió que le llamaban con silbidos y otras señales de auxilio que le hacían desde la proa de la embarcación de recreo **“MARIE ROSE III”**, embarcación que se encontraba peligrosamente cercana a las rocas del fondo de la cala. Por tal motivo, el **“SIROCCO”** se aproximó al **“MARIE ROSE III”** para prestarle ayuda y, una vez llegados a ese punto, los tripulantes del **“MARIE ROSE III”** informaron al Sr. O. B. que tenían una avería eléctrica general, pues los motores no arrancaban y que no tenían fondeo, por lo que estaban a la deriva. Para evitar que la embarcación asistida se fuera contra las piedras, se afirmó un cabo de remolque y el **“SIROCCO”** comenzó a tirar del **“MARIE ROSE III”** hasta alejarlo de las rocas, hacia las que ambas embarcaciones habían ido abatiendo debido a las condiciones de mar y viento reinantes. Durante la asistencia se personó una embarcación de la Cruz Roja (“zodiac” L.S.88.1), que contactó con la Guardia Civil y con Salvamento Marítimo, que en ese momento se dirigían a Cala Sardinera. La embarcación de Salvamento Marítimo llegó a la zona sobre las 16.45 y se hizo cargo del **“MARIE ROSE III”**.

En el referido escrito, la asistencia es calificada como de un salvamento, manteniéndose que tuvo una duración de una hora y cuarenta y cinco minutos y que la distancia navegada fue de una milla y media.

Segundo

Por escrito de la representación letrada de DON F. O. B., patrón del **“SIROCCO”**, de 14 de noviembre de 2018 (folio 96), se comunica que dicha embarcación es propiedad de la entidad mercantil “N. P., S.L.” y que, el día en el que tuvo lugar la presente asistencia, esta estaba arrendada, sin tripulación, por su mandante, el referido Sr. O. B.

Tercero

Al folio 106 consta escrito de personación de la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, la entidad “ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALITY S.E.”

Cuarto

Al folio 74 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 28 de junio de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento: Entre las 12 y las 21 horas: componente sur (140° a 220°) con fuerza 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 27 nudos (...) Oleaje: El estado del mar*

predominante: marejadilla, con altura significativa de olas de 0,3 metros a 0,4 metros”.

Quinto

Consta al folio 72 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 8 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 242, de 6 de octubre de 2018.

Sexto

La representación letrada de la parte asistida, considera, en su escrito de conclusiones (folios 354 a 388), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a un tercio del valor de lo salvado y que los gastos e indemnizaciones correspondientes a la asistencia deberán fijarse en la cantidad de **DOSCIENTOS TREINTA euros (230 €)**, habida cuenta de que la embarcación asistente estaba alquilada ese día y que aquel era el precio del alquiler.

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 346 a 352, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, o, subsidiariamente, un “remolque de fortuna”, en cuyo caso, según sus cálculos, debiera ser remunerado con la cantidad de **DOS MIL DOSCIENTOS UN euros con NUEVE céntimos (2.201,09 €)**.

Séptimo

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, la representación letrada de la parte asistente considera que el valor de la embarcación asistida asciende a **DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL euros (288.000 €)**, tal y como consta al folio 68.

A su vez, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 170 a 173, cifra el valor de la misma en **DOSCIENTOS MIL euros (200.000 €)**.

Por su parte, el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante, previa inspección de la misma, emite informe (folio 178) en el que establece un valor estimado de **DOSCIENTOS CUARENTA MIL euros (240.000 €)**.

Octavo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 14 de enero de 2019, (folios 183 a 188), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia y personación de la parte

asistente, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) hoja de registro de la embarcación asistida y constancia de arrendamiento de la misma, 4º) ampliación del parte de asistencia, 5º) personación de la aseguradora de la embarcación asistida, 6º) publicación de edictos en el B.O.E. 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) valoración de la embarcación asistida según las partes asistentes y asistida y según la Capitanía Marítima de Alicante.

Noveno

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 14 de febrero de 2019 (folios 230 y 230 bis), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Décimo

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 23 de abril de 2019 (folio 359) y al haber expresado las partes carecer de interés en celebrar la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

HECHOS

Primero

Habida cuenta de que existe una divergencia entre las partes personadas en la determinación de los hechos que configuraron la asistencia y en la calificación de los mismos, 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 la Cruz Roja Española de Jávea (folio 25) y por el CCS de Valencia (folios 283 y 284), así como por las declaraciones de DON C. V., de la tripulación del “**MARIE ROSE III**” (folios 319 a 323), y de DON J. E. L., patrón de la misma (folios 328 a 334). Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

El día 28 de junio de 2018, la embarcación de recreo “**MARIE ROSE III**”, que estaba en aguas de Cala Sardinera, en Jávea, sufrió una avería eléctrica general que paralizó sus motores, dejándola sin propulsión y sin posibilidad de fondear. En esa circunstancia, y debido a la acción de viento y mar, la embarcación fue abatiendo hacia las rocas del fondo de la cala. Por tal motivo, sus tripulantes comenzaron a hacer gestos y a gritar en solicitud de ayuda. La embarcación neumática de la Cruz Roja L.S.88.1, sobre las 15.05, observó que la “**MARIE ROSE III**” se encontraba a la deriva, por lo que se aproximó a ella con la intención de auxiliarla, pero no pudo hacerlo debido a su pequeño tamaño, aunque sí contactó con Salvamento Marítimo, quien, a las 16.01 movilizó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**”. También sobre las 15.05, DON F. O. B., patrón de la embarcación de recreo “**SIROCCO**”, pudo ver que le llamaban con silbidos y otras señales de auxilio desde la proa de la “**MARIE ROSE III**”, que se encontraba muy próxima a las

rocas. Por tal motivo, el “**SIROCCO**” se aproximó al “**MARIE ROSE III**” para prestarle ayuda, informando los tripulantes del “**MARIE ROSE III**” al Sr. O. B. sobre la avería que sufrían. Desde el “**SIROCCO**” se hicieron varios intentos para afirmar un cabo de remolque, pero resultaron infructuosos. Por tal motivo, y para evitar que la embarcación asistida se fuera contra las piedras, el patrón del “**MARIE ROSE III**”, DON J. E. L., saltó al agua con un cabo, subió a bordo del “**SIROCCO**” e hizo firme el cabo a proa. Hecho esto, el “**SIROCCO**” comenzó a tirar hasta alejar de las rocas a la embarcación asistida, rocas hacia las que ambas embarcaciones habían ido abatiendo. La “**SALVAMAR SAIPH**” llegó a la zona a las 16.40 y a las 16.45 hizo firme un cabo de remolque en el “**MARIE ROSE III**”, para, a las 16.51, proceder a remolcarlo hasta el Club Náutico de Jávea.

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 conceptualizar la naturaleza de la asistencia llevada a cabo. 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 registrará 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 DON F. O. B., patrón del “**SIROCCO**”, 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 el “**MARIE ROSE III**” se encontraba a la deriva y muy próximo a la costa rocosa, hacia la que, como consecuencia del viento imperante, abatía con rapidez, hasta el punto de llegar a golpear con la popa en las rocas. Que el “**MARIE ROSE III**” llegó a impactar con las rocas lo ponen de manifiesto en sus declaraciones DON C. V. (folios 320 y 322) y DON J. E. L. (folios 328 y 333), tripulante y patrón, respectivamente, de la misma. Este hecho, conllevaba el riesgo de que pudieran producirse daños de consideración en el casco, destacando el Sr. E. L. que en el “**MARIE ROSE III**” podría haberse abierto una vía de agua y que corrió peligro de sufrir serios daños, o incluso, de llegar a perderse (folios 332 y 334). Para eludir el peligro que se cernía sobre el “**MARIE ROSE III**”, una embarcación neumática de la Cruz Roja, la **L.S.88.1**, trató de prestarle auxilio, pero debido a su reducido porte, nada pudo hacer, de modo que, solo la actuación del “**SIROCCO**” fue capaz de conjurar eficazmente la situación de peligro. Así queda acreditado en el informe elaborado por la Cruz Roja de Jávea: *“la embarcación Sirocco ante el riesgo de que el Marie Rose III sufriera daños mayores debido al fuerte viento y proximidad de las rocas decide remolcar a esta última hasta zona segura a la espera de la asistencia de la Salvamar”* (folio 25), y así lo atestigua el patrón de la embarcación asistida cuando declara que el “**SIROCCO**” respondió a su petición de auxilio y que *“cuando fueron conscientes de la situación acudieron de inmediato, esperaron la posible ayuda de la*

embarcación neumática de la Cruz Roja y cuando advirtieron que no podían asistirnos dada la envergadura del Marie Rose prestaron la asistencia” (folio 332), y que esa asistencia produjo un resultado útil (folio 334).

Resulta acreditada la existencia de peligro para el **“MARIE ROSE III”**, pero también lo está, que el **“SIROCCO”** atravesó momentos de peligro durante la prestación de la asistencia. Así lo sostiene la representación letrada de la parte asistente *“El buque auxiliar tuvo que acercarse mucho a las rocas de la costa con el peligro de encallar y hundirse...”* (folio 5) y así lo corroboran el patrón y el tripulante de la embarcación asistida, al afirmar el Sr. E. L. que *“a mi juicio sí que se pusieron en peligro al situarse encima de las rocas para tratar de asistirnos”* (folio 330) y ser cierto que la embarcación asistente *“con gran peligro para la misma dada la diferencia de porte, su posición encima de las rocas y forzando al máximo el motor, consiguió con gran habilidad desencallarles y alejarles del desastre”* (folio 333) y el Sr. V. que el **“SIROCCO”** *“sí estuvo en peligro”* (folio 323).

Pues bien, llegados a este punto, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, hay que convenir, y así se conviene, que ha concurrido en la asistencia un grado de peligro tal, que esta no puede ser calificada mas que como un supuesto de “salvamento marítimo”.

Tercero

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, DOSCIENTOS CUARENTA MIL euros (240.000 €), peritación oficialmente practicada, que goza de 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).

Cuarto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de recreo “**SIROCCO**” en favor de la embarcación de recreo “**MARIE ROSE III**”, 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”.

Entiende este Tribunal Marítimo que, además de la situación de peligro que atravesó la embarcación asistida, han quedado acreditadas tanto la exitosa y pronta intervención de la embarcación asistente, como el esfuerzo y pericia desplegado por los salvadores, esfuerzo y pericia que no fueron de una especial intensidad. Recordemos, en este punto, que el patrón del “**MARIE ROSE III**”, DON J. E. L., tuvo que saltar al agua llevando un cabo en la mano, para luego subir a bordo de la embarcación asistente y ser, el mismo, quien afianzara el cabo de remolque, ya que los anteriores intentos llevados a cabo desde la embarcación asistente, habían resultado infructuosos.

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 DOSCIENTOS euros (7.200 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada. La parte asistente sostiene que debiera corresponderle, como gastos e indemnizaciones correspondientes al servicio prestado, la cantidad de TRESCIENTOS VEINTE euros (320 €), por ser este el importe del precio del alquiler de la embarcación asistente durante el día en el que se llevó a cabo la asistencia, día que dicha parte considera perdido a causa de la prestación de la asistencia. Pues bien, habida cuenta que el referido importe correspondía, tal y como consta en la copia del contrato de alquiler obrante al folio 133, al alquiler de la embarcación asistente por un período de ocho horas, las comprendidas entre la 09.45 y las 17.45, y que la duración de la asistencia fue de una hora y cuarenta minutos, lapso de tiempo transcurrido entre las 15.05 y las 16.45, como se ha declarado probado, el Tribunal Marítimo Central considera que la cuantía correspondiente a gastos e indemnizaciones debe concretarse en **SESENTA Y SIETE euros (67 €)**, cantidad que incrementará a la del premio por la asistencia.

Quinto

Como ya ha quedado expuesto en el antecedente de hecho segundo, la embarcación asistente, el “**SIROCCO**”, es propiedad de la entidad mercantil “N. P. D., S.L”, y el día en el que se produjo la asistencia, el 28 de junio de 2018, esta estaba arrendada a DON F. O. B., tal y como consta en la copia del contrato de alquiler obrante al folio 133.

En el contrato de arrendamiento de buque, se produce una cesión de uso del buque al arrendatario, a cambio de una determinada cantidad dineraria. El arrendatario asume los derechos y obligaciones inherentes a la explotación del buque, convirtiéndose en armador del mismo, extremo este, previsto en el artículo 145.1 de la Ley de Navegación Marítima, que establece que *“Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.”* Por tanto, en el supuesto que nos ocupa, será el citado Sr. O. B. quien ostente la condición de armador de la embarcación asistente.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la embarcación de recreo “**SIROCCO**” a favor de la embarcación de recreo “**MARIE ROSE III**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SIETE MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE euros (7.267 €)**, que habrá de ser abonada por **DON B. N. N.**, armador de la embarcación de recreo asistida, a **DON F. O. B.** como armador de la embarcación de recreo asistente.

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.