

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00024/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los cinco días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve.

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**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **04/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 24 de marzo de 2019 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SAIPH**” a la embarcación de recreo de bandera británica, “**SERENITY OF THE SEAS**”, de 17,05 metros de eslora, 4,65 metros de manga y 32,53 toneladas de registro bruto, propiedad y armada el día de autos por DON K. M. B.

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Joaquín Ruiz Diez del Corral

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 27 de marzo de 2019 (folio 18), se dio inicio a la instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 27 de marzo de 2019 por la representación legal de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR), con el que se daba traslado del parte de asistencia

(folios 2 a 5) relativo al servicio prestado el día 24 de marzo de 2019 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SAIPH”** a la embarcación de recreo a motor (tipo “Fairline Squadron 55”), de bandera británica, **“SERENITY OF THE SEAS”**.

En la versión dada en el referido parte de asistencia, se pone de manifiesto que a las 16.50 del día 24 de marzo de 2019, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SAIPH”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca para asistir a una embarcación varada en las cercanías del islote de Alcanada, en posición 1.39°, 50', 01" N y 003°, 10', 59" E. La embarcación de salvamento arrumba a dicha posición a las 17.10, y llega a la misma a las 17.25, procediendo a abarloarse a la embarcación asistida, que resultó ser el **“SERENITY OF THE SEAS”**. El armador de dicha embarcación, informó a la **“SALVAMAR SAIPH”** que tenían inundadas la sala de máquinas y el compartimento de popa. Para preservar la seguridad de ambas embarcaciones, levantaron el fondeo para poder salir de una zona de poco calado y con bajos, informando de ello al CCS. A las 17.30 se instaló una bomba de achique de la embarcación de salvamento en la embarcación asistida, que pareció poder controlar la entrada de agua por la vía, pero sin conseguir reflotar al **“SERENITY OF THE SEAS”**, ya que tenía la plataforma de popa totalmente sumergida. Con dificultad de gobierno, al tener que remolcar a una embarcación medio sumergida, arrumbaron a Alcudiamar. A las 19.00, ante la dificultad de maniobra en el canal de acceso al *travelift*, se procedió a atracar en el muelle de espera de Alcudiamar, donde, con la ayuda de dos bombas proporcionadas en el puerto, se continuó achicando agua del **“SERENITY OF THE SEAS”**. El empleo de las tres bombas de achique permitió recuperar la flotación de la embarcación asistida y, a las 20.00 accedieron al foso del *travelift*, donde se dejó a la embarcación asistida. A las 20.40, la **“SALVAMAR SAIPH”** atracó en su base. En una posterior inspección visual de la embarcación asistida pudo apreciarse que esta había perdido los dos timones, que las dos hélices estaban deformadas y que en la línea del eje de babor, el arbotante había agujereado el casco y el eje estaba retraído haciendo tope con la bocina.

En el citado parte, no se califica a asistencia, pero se mantiene que aquella tuvo una duración de tres horas y treinta minutos y que la distancia navegada en la misma fue de cinco millas.

Segundo

Al folio 121 consta escrito de personación de la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, la entidad “ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALITY S.E.”, de fecha 17 de abril de 2019.

Tercero

Al folio 66 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 24 de marzo de 2019 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento: Entre las 15:00 y las 19:00 horas: este y nordeste (030° a 070°) con fuerza media 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Entre las 19:00 y las 21:00 horas: variable con fuerza media 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Oleaje: Marejadilla a marejada, con altura significativa de olas de 0,4 a 0,5 metros”.*

Cuarto

Consta al folio 63 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 78, de 1 de abril de 2019.

Quinto

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, la representación letrada de la compañía aseguradora de la misma, en su escrito de conclusiones (folios 365 a 371), considera que el valor de la embarcación asistida, una vez efectuada la asistencia, asciende a **MIL SETECIENTOS SESENTA Y OCHO euros (1.768 €)**, valoración efectuada por el perito DON F. C. B., de la entidad mercantil “M. C. S.”.

Por su parte, el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, previa inspección de la embarcación asistida, emite informe (folio 190) en el que determina un valor estimado de la misma que asciende a la cantidad de **CUARENTA MIL euros (40.000 €)**, importe que es aceptado por la representación letrada de los armadores de la embarcación asistente, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 357 a 363.

Sexto

La representación letrada de la embarcación asistente, considera, en su referido escrito de conclusiones, que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento” y que el premio que correspondería al mismo sería el apropiado para esta clase de asistencias, indicando en su escrito de alegaciones (folios 68 a 70) que este debería concretarse en el 20% del valor de lo salvado. Asimismo detalla que los gastos ocasionados como consecuencia del salvamento han ascendido a la cantidad de **DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (242,23 €)**, de los que 194,95 corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 47,78 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en su referido escrito de conclusiones, impugna la

calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, que, según sus cálculos tras aplicar la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, debiera ser remunerado con la cantidad de **MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE euros con VEINTITRÉS céntimos (1.397,23 €)**, cantidad en la que se incluyen los gastos presentados por SASEMAR.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 28 de mayo de 2019, (folios 195 a 200), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) retención y prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E., 4º) notificación al consulado británico del inicio del expediente, 5º) personación de la embarcación asistente, 6º) personación de la aseguradora de la embarcación asistida, 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) informe del CCS de Palma de Mallorca, 9º) fotografías embarcación asistida, 10º) valoración de la embarcación asistida según las partes asistentes y asistida y según la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.

Octavo

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 18 de junio de 2019 (folio 248), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Noveno

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 1 de agosto de 2019 (folio 372), y al haber expresado las partes su falta de interés en la celebración de la reunión conciliatoria, se acordó no celebrarla.

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 el informe elaborado por el CCS de Palma de Mallorca (folio 85), así como por las declaraciones del perito DON F. C. B. (folios 326 a 330) y de DON X. C. C., patrón de la “**SALVAMAR SAIPH**” (folios 332 a 339). Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 16.43 del día 24 de marzo de 2019, el Servicio de Emergencias de las Islas Baleares (SEIB 112), informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca, que una embarcación que estaba fondeada en la

Bahía de Alcudia, con dos personas a bordo, tenía una vía de agua. Por tal motivo, a las 16.50 fue movilizada la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SAIPH**”. La embarcación objeto de la asistencia estaba fondeada en las cercanías del islote de Alcanada, en posición 1.39°, 50', 01" N y 003°, 10', 59" E. La embarcación de salvamento arrumbó a dicha posición a las 17.10 y llegó a la misma a las 17.25, procediendo a abarloadse a la embarcación asistida, que resultó ser el yate británico “**SERENITY OF THE SEAS**”. El armador de dicha embarcación, informó a la “**SALVAMAR SAIPH**” que tenían inundadas la sala de máquinas y el compartimento de popa y que, con anterioridad, habían oído un gran golpe, a todas luces provocado por haber impactado con un fondo rocoso. A las 17.25 se hizo firme el remolque y, para preservar la seguridad de ambas embarcaciones, estas levantaron el fondeo y salieron de aquella zona, ya que resultaba peligrosa por tener poco calado y por la existencia de bajos, informando de ello al CCS. A las 17.30 se instaló una bomba de achique de la embarcación de salvamento en la embarcación asistida, pero no se consiguió reflotarla, pues tenía la plataforma de popa totalmente sumergida. Con dificultad de gobierno, al tratarse del remolque de una embarcación que estaba medio sumergida, arrumbaron al puerto deportivo de Alcudiamar. Ante la dificultad de maniobrar en el canal de acceso al *travelift*, a las 19.00 se procedió a atracar en el muelle de espera de Alcudiamar, donde, con dos bombas proporcionadas en ese puerto deportivo, se continuó achicando agua del “**SERENITY OF THE SEAS**”. El empleo de las tres bombas de achique permitió recuperar la flotación de la embarcación asistida y, a las 20.00, las dos embarcaciones accedieron al foso del *travelift*, y allí se dejó a la embarcación asistida. A las 20.40, la “**SALVAMAR SAIPH**” atracó en su base.

Con posterioridad a los hechos narrados, por la Comandancia Naval de Palma de Mallorca se llevó a cabo una inspección visual de la embarcación asistida, observándose daños importantes en las dos hélices y en el casco por encima de la hélice de babor, así como la pérdida de los dos timones y comprobándose que el arbotante que sujeta al eje de babor se había clavado en el casco.

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 regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Definición de “salvamento”, trasunto de la que nos proporciona el artículo 1.a) del Convenio de Londres de 1989. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, el Tribunal Marítimo Central considera ajustada a Derecho la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, generándose, asimismo, peligro de esa misma entidad, de que en una racional previsión de los acontecimientos se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida.

Tal convicción la adquiere este Tribunal Marítimo al considerar que ha quedado acreditado en el expediente, que el **“SERENITY OF THE SEAS”**, tras impactar con un bajo en la bahía de Alcudia, sufrió una vía de agua y quedó sin gobierno, por lo que se vio obligado a fondear. La vía de agua fue de tal

entidad que los compartimentos de popa y de máquinas del **“SERENITY OF THE SEAS”** quedaron totalmente inundados, como reconoce el perito Sr. B. en su unido informe (folios 169 a 179) y en su declaración obrante al folio 329, cuando afirma que *“Sí, se inundó la parte de popa de la embarcación”* y, cuando, preguntado si era cierto que el nivel del agua afectó a la zona de popa, incluyendo la cámara de motores y cabinas o camarotes, respondió que *“Sí”*. La embarcación quedó con la plataforma de popa completamente sumergida (a este respecto, resulta elocuente la fotografía obrante al folio 78), y así lo atestigua el patrón de la **“SALVAMAR SAIPH”**, Sr. C. C., quien declara que la embarcación asistida se encontraba *“bastante apopada, con la plataforma de popa totalmente hundida”*. Desde luego, no resulta extraño que la entrada de agua fuera masiva, habida cuenta los daños que sufrió la embarcación asistida, tal y como los describe el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, cuando en su informe pone de manifiesto que, tras la inspección de la embarcación asistida, esta *“tiene serios daños en la parte de popa del casco, por debajo de la flotación (...) y en la zona de arbotantes también se observan severos daños (...) que provocaron que la sala de máquinas se inundara (...) Los motores presentan signos de haber estado sumergidos...”* (folio 190). Para poder apreciar los daños sufridos, son de gran interés las fotografías contenidas en los folios 97 a 112.

Pues bien, resulta indudable que el **“SERENITY OF THE SEAS”** sufría una vía en el casco por la que había entrado gran cantidad de agua, lo que había disminuido considerablemente la flotabilidad de dicha embarcación. Pero también lo es que la entrada de agua no había cesado en ningún momento, y, que los tripulantes de la embarcación asistida eran incapaces para reducirla por sus propios medios, incrementándose, con el transcurso del tiempo, el peligro de hundimiento de la misma. Así, el Sr. C. C. manifiesta al folio 334 que existía el peligro de hundimiento total e inminente del **“SERENITY OF THE SEAS”**, y el Sr. B. admite que el yate asistido, por sus propios medios, no podía haber salido de la situación por la que atravesaba (folio 327). Por todo lo expuesto, resultó imprescindible la actuación de la **“SALVAMAR SAIPH”**, que como ya ha quedado expuesto, proporcionó una bomba de achique al **“SERENITY OF THE SEAS”**, que debido a la constante entrada de agua, no llegó a reflotarla, y lo remolcó hasta el varadero del puerto deportivo de Alcudiamar. El remolque resultó complejo, pues lo es hacerlo con una embarcación, en parte, sumergida, como ocurrió en el supuesto que nos ocupa. La representación letrada de la empresa aseguradora afirma en su escrito de conclusiones provisionales que *“la bomba empleada por el Salvamar no sirvió para nada, y que solo, una vez que el Serenity estaba amarrado, se emplearon otras bombas de Alcudiamar”* (folio 369), circunstancia esta que, también reconoce el patrón de la **“SALVAMAR SAIPH”**, cuando declara al folio 338 que *“no mejoró la flotabilidad hasta que se utilizaron las bombas de achique de Alcudiamar”*. Todo lo anterior avala que peligro de hundimiento que corrió el **“SERENITY OF THE SEAS”**, fue de tal magnitud, que solo pudo disiparse cuando, como consecuencia del remolque, arribó a puerto.

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 la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, 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, CUARENTA MIL euros (40.000 €), 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 salvamento “**SALVAMAR SAIPH**” en favor de la embarcación de recreo “**SERENITY OF THE SEAS**”, 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 eficaz y pronta intervención de la embarcación asistente, como el esfuerzo y pericia desplegado por los salvadores.

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 **CUATRO MIL euros (4.000 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, que han ascendido a la cantidad de **DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (242,23 €)**, de los que 194,95 corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 47,78 a los generados por el personal que prestó el servicio, y que no han sido puestos en cuestión por la otra parte personada.

Quinto

Al tratarse la “**SALVAMAR SAIPH**” de un buque de salvamento adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR SAIPH**” en favor de la embarcación de recreo “**SERENITY OF THE SEAS**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CUATRO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS euros con VEINTITRÉS céntimos (4.242,23 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, DON K. M. B., a la entidad pública empresarial “**SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**” (SASEMAR), 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.