

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00009/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Coronel Auditor

D. Jesús Méndez Rodríguez

Representante de la Marina
Mercante

**D. Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Diez del Corral

En Madrid a los 9 días del mes de mayo 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 **21/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada los días 11 y 12 de octubre de 2017 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR RIGEL**" y el remolcador "**TENDER DESAFÍO**" a la embarcación de recreo de bandera francesa, "**ATRA SAGITTA**", con matrícula de Arcachon, de 11,30 metros de eslora, 3,69 metros de manga y 13,41 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por DON L. B.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 15 de octubre de 2017 (folios 28 y 29), 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 13 de octubre 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 los días 11 y 12 de octubre de 2017 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL**” a la embarcación de recreo a vela dotada de motor (marca MILLET, modelo AHORA) “**ATRA SAGITTA**”, y en el que instaba su personación en las actuaciones e interesaba que se acordase la prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida. En la referida providencia, consta la prohibición de salida a la mar de la “**ATRA SAGITTA**”, acordada por el Sr. Juez Marítimo instructor.

En la versión del relato de la asistencia que presenta SASEMAR, queda reseñado que a las 16.30, hora local, del día 11 de octubre de 2017, la “**SALVAMAR RIGEL**”, siguiendo instrucciones del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Gijón salió de su base para auxiliar a un velero, el “**ATRA SAGITTA**”, que se encontraba en posición 44°, 19,78’ N, 06°,06,54’ W. Cuando se dirigen a ese punto, se les informa que los dos tripulantes del velero habían pasado a la balsa del mismo y que desde allí habían sido evacuados por el helicóptero de salvamento, quedando el velero a la deriva. A las 18.55 recuperan la balsa, que estaba a 44°,18’N, 06°,06’W. Seguidamente, proceden a la búsqueda de la embarcación a la deriva, que encuentran una milla al Norte. A las 19.05 se colocan al costado del “**ATRA SAGITTA**” y el mecánico de la “**SALVAMAR RIGEL**” salta a bordo de aquella para hacer firme el cabo de remolque. A las 19.30 comienza el remolque de la embarcación asistida, permaneciendo a bordo de la misma el mecánico, hasta que a las 02.48 del 12 de octubre, la embarcación asistida quedó atracada en el pantalán de la base de la “**SALVAMAR RIGEL**”, en Gijón, haciéndose cargo de la misma sus tripulantes.

El servicio prestado se califica en el parte de asistencia como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de diez horas y veinticinco minutos.

Segundo

A los folios 117 a 120 consta personación de la representación letrada de los tripulantes de la “**ATRA SAGITTA**”, DÑA. M. D. y DON L. B.

Tercero

Al folio 65 consta informe meteorológico de la Jefa de la Unidad de Meteorología Marina de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas aproximadas: *“11 de octubre de 2017 a las 12.00 UTC. W-3 a 4, marejadilla a marejada. Altura significativa de la mar total: 1,5 metros. 11 de octubre de 2017 a las 18.00 UTC. Componente W-2 a 3, marejadilla a marejada. Altura significativa de la mar total: 1,5 a 2 metros. 12 de octubre de 2017 a las 00.00*

UTC. Componente S-2, marejadilla. Altura significativa de la mar total: 1,5 a 2 metros”.

Cuarto

Consta al folio 116 de las actuaciones, escrito de devolución del Capitán Marítimo de Gijón, de 29 de noviembre de 2017, dando cuenta de que desde esa fecha, se retira del tablón de anuncios el edicto de 16 de octubre de 2017, del Juzgado Marítimo instructor, relativo a la presente asistencia.

Quinto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Gijón, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS euros (38.500 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 55.

Sexto

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 23 de octubre de 2018, (folios 167 a 171), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Fecha de asistencia, 2º) puerto de arribada, 3º) situaciones iniciales de las embarcaciones asistida y asistente 4º) duración del servicio, 5º) distancia navegada, 6º) circunstancias que motivaron la asistencia, 7º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 8º) valoración de la embarcación asistida según la Inspección Marítima, 9º) medidas de garantía, 10º) buques asistente y asistido, 11º) partes personadas, 12º) gastos, daños y perjuicios, y 13º) calificación de la asistencia según las partes personadas.

Séptimo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 23 de enero de 2019 (folio 240) y se da cuenta de que, por incomparecencia de las partes personadas, se celebró reunión conciliatoria, sin avenencia.

Octavo

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 225 a 229, califica la asistencia prestada como un “salvamento”, al que, según su criterio, correspondería un premio de **SIETE MIL SETECIENTOS euros (7.700 €)**, cantidad a la que habría de añadir la correspondiente a los gastos ocasionados, que ascenderían a la suma de **SETECIENTOS VEINTE euros con NOVENTA Y TRES céntimos (720,93 €)**, tal y como se especifica en el folio 199, de los que **QUINIENTOS SETENTA Y OCHO euros con SETENTA Y DOS céntimos (578,72 €)**, corresponden a

combustibles y lubricantes consumidos y **CIENTO CUARENTA Y DOS euros con VEINTIÚN céntimos (142, 21€)**, lo hacen a los gastos de personal.

Por otra parte, el armador del “**ATRA SAGITTA**”, en su declaración prestada en la Comandancia Naval de Gijón el día 27 de octubre de 2017, califica la asistencia como un “remolque no solicitado.”

Llegados a este punto, conviene poner de manifiesto que la representación letrada de la parte asistida, abogado y procurador, en su escrito de 23 de enero de 2019 (folios 250 y 251), renuncia voluntariamente a seguir prestándola, ante la imposibilidad de ponerse en contacto con sus representados. Dicha renuncia se acepta por el Sr. Juez Marítimo instructor por providencia de 30 de enero del año en curso (folios 252 y 253.)

HECHOS

Primero

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con el informe general de la emergencia elaborado por el CSS de Gijón (folios 196 a 198) y por las comunicaciones que tuvieron lugar entre el CSS de Gijón y el helicóptero de salvamento que intervino en la asistencia y la “**SALVAMAR RIGEL**”, así como las que tuvieron lugar entre dicho helicóptero y las embarcaciones asistida y asistente. Dichas comunicaciones aparecen grabadas en el CD obrante al folio 213 del presente expediente. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 16.12 del día 11 de octubre de 2017, se recibe en el CSS de Gijón una llamada del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), informando que el velero “**ATRA SAGITTA**” ha emitido un *distress* (llamada de socorro) por el canal 16 de VHF, en la que informan que hay dos personas a bordo y que se encuentran agotados. La llamada de socorro fue captada por la embarcación a vela “**AUSTRALIA**”, que la pone en conocimiento del CSS. El velero, se encuentra en posición 44º, 19.78 N, 006º, 06.54 W. Ante esta situación, se movilizan a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR RIGEL**” y al helicóptero **HELIMER 203**, que salen de la base a las 16.30. A las 16.52 el **HELIMER 203** contacta con el “**ATRA SAGITTA.**” Desde el velero se les comunicó que los dos tripulantes estaban agotados y que necesitaban que alguien se hiciera cargo de la embarcación. El contacto por radio se mantuvo durante más de veinte minutos y los tripulantes del “**ATRA SAGITTA**” comunicaron, en primer lugar, que solo necesitaban un remolque, aunque luego manifestaron su deseo de desembarcar cuanto antes y ser evacuados por el helicóptero, como así comunicaron, a las 17.19, al **HELIMER 203**. Los

dos tripulantes embarcaron en la embarcación neumática auxiliar de su barco, y desde allí, fueron rescatados por el helicóptero. A las 17.46 ya estaban a bordo del mismo y se procedió a regresar a la base, solicitando asistencia médica para ellos. A las 18.55, la “**SALVAMAR RIGEL**” recuperó la balsa neumática de la embarcación asistida, que se encontraba a 44°,18'N, 06°,06'W. Seguidamente, procedieron a la búsqueda de la “**ATRA SAGITTA**”, que había quedado a la deriva, y a la que encontraron una milla al Norte. A las 19.05 se colocaron al costado del “**ATRA SAGITTA**” y el mecánico de la “**SALVAMAR RIGEL**” saltó a bordo de aquella para hacer firme el cabo de remolque. A las 19.30 comenzó el remolque de la embarcación asistida, permaneciendo a bordo de la misma el mecánico, hasta que a las 02.48 del día 12, la embarcación asistida quedó atracada en el pantalán de la base de la “**SALVAMAR RIGEL**”, en Gijón, haciéndose cargo de la misma sus tripulantes.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de marejadilla a marejada 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

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, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un “remolque no solicitado.”

Tercero

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 registrá 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...”* 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 la representación letrada de la entidad empresarial pública SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SALVAMAR RIGEL”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“ATRA SAGITTA”** se encontraba, este estaba a la deriva y sin nadie a bordo que pudiera hacerse cargo de su gobierno, ya que su tripulación, como ya ha quedado expuesto, había sido evacuada por el **HELIMER 203**. De lo expuesto, resulta de absoluta claridad que el **“ATRA SAGITTA”** atravesaba por una situación de peligro cierto, grave e inminente de perderse definitivamente y que fue la intervención de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR RIGEL”** la que, con su eficaz actuación, evitó su pérdida o que sufriera graves daños.

El patrón del **“ATRA SAGITTA”**, DON L. B., declara ante el segundo comandante naval de Gijón que él calificaría la asistencia prestada a su barco como un *“REMOLQUE por decisión ajena al interesado”* (folio 99), siendo esta calificación la misma que consta en el escrito de personación de su representación letrada (folios 117 a 120.), dándose a entender que, para efectuar la asistencia, no medió el consentimiento preciso para hacerlo. Pues bien, en este punto, resulta conveniente poner de manifiesto que la evacuación de los tripulantes del velero asistido se realizó de forma voluntaria a y a su propia instancia. Es, a este respecto, absolutamente revelador el contenido de las conversaciones mantenidas entre el **HELIMER 203** y el CSS de Gijón, y

entre este CSS y el CNCS, conversaciones que aparecen registradas en el CD obrante al folio 213 de las actuaciones. Por tal motivo, seguidamente, transcribimos las comunicaciones que pueden resultar más ilustrativas, ya que acreditan la plena y persistente voluntariedad de la tripulación del “**ATRA SAGITTA**” para abandonar su barco y ser recogidos por el helicóptero de salvamento:

Pista 171011_1501: “HELIMER 203: *Lo que quieren es echar al agua el bote salvavidas. CSS Gijón: No, no, si no es necesario no hay porque echar el bote salvavidas. HELIMER 203: Dicen que quieren hacerlo así, no sé...CSS Gijón: No, que no se echen el bote a ningún lado. En una hora, un poquitín más va a llegar la “SALVAMAR RIGEL” y no tiene porqué echarse a ningún sitio...*”

Pista 171011_1503: “CSS Gijón: *Entiendo que el velero no tiene problemas más allá del cansancio de los tripulantes, no hay vías de agua ni nada así, creo. HELIMER 203: Los tripulantes son los que dicen que están muy cansados y les hemos dicho la opción de evacuarlos. Ellos dicen que echan el bote salvavidas y que desde ahí se lanzan. CSS Gijón: Vale, nosotros como tú lo veas. Está tú allí. Si eso es viable y está bien, pues vale. Si no hay una urgencia no hay necesidad de hacer una evacuación complicada. HELIMER 203: No es una evacuación complicada del bote salvavidas. Lo único que dicen que están muy cansados y que tienen ganas de abandonar el barco como sea. Ellos son los que tienen prisa. No sé las causas. CSS Gijón: Nada, para eso estamos*”.

Pista 171011_1506: “CSS Gijón: *Esta gente quiere salir del barco como sea. CNCS: ¿Quiéren salir ahora? CSS GIJÓN: Quieren salir del yate para embarcar en el helicóptero. No quieren estar allí. CNCS: Pues nada, si es lo que quieren ellos, que es desembarcar y evacuar*”.

Cuarto

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 “**SALVAMAR RIGEL**” en favor de la embarcación de recreo “**ATRA SAGITTA**”, considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado 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 que se hayan prestado los servicios.”

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, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que la parte asistida no impugna, y que ascenderían a la suma de **SETECIENTOS VEINTE euros con NOVENTA Y TRES céntimos (720,93 €)**.

Quinto

Al tratarse la “**SALVAMAR RIGEL**” de una embarcación adscrita a un servicio público, como es 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 RIGEL**” a favor de la embarcación de recreo “**ATRA SAGITTA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CUATRO MIL SETECIENTOS VEINTE euros con SETENTA Y TRES céntimos (4.720,93 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad pública empresarial “**SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**” (**SASEMAR**) como armadora de la embarcación “**SALVAMAR RIGEL**”.

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.