

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00007/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

**Don Francisco José Cortés
Uría.**

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

**Don José María Martín
Dapena.**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Miguel Ángel Recio
Jaraba.**

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 quince días de
diciembre de dos mil veinte.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central,
constituido por los señores reseñados
al margen, para ver y fallar el
Expediente de Asistencia Marítima
número **14/2020**, instruido por el
Juzgado Marítimo Permanente número
6 de Ferrol, relativo a la asistencia
prestada el día 17 de julio de 2020 por
el patrullero de la Armada
“**ARNOMENDI**” (**P-63**) a la
embarcación de recreo de bandera
polaca, “**LADY NIRVANA**”, con
matrícula de Gdansk, de 14,3 metros
de eslora, 3,75 metros de manga y 1,84
metros de calado, propiedad y armado
el día de autos por DON M. A. M.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 28 de agosto de 2020 (folio 54), se da cuenta a este Tribunal Marítimo Central, del inicio del presente expediente de asistencia marítima, después de haber sido designado para ello por el Excmo. Sr. Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (folio 2), como consecuencia de la asistencia prestada el 17 de julio de 2020 por el patrullero de la Armada “**ARNOMENDI**” (**P-63**) a la embarcación

de recreo de bandera polaca (marca WILLIAM GARDEN, modelo TAIWAN CLIPPER 41) "**LADY NIRVANA**", que se encontraba a la deriva y sin ningún tripulante a bordo, tal y como se recoge en el parte de asistencia de 20 de julio de 2020 (folios 11 a 15).

En la versión del relato que se presenta en el parte de asistencia, queda reseñado que a las 1415 horas del día 17 de julio de 2020, navegando en demanda del puerto de Ferrol, en posición 45° 06' N, 010°, 39' W, se avistó un velero a la deriva que resultó ser el "**LADY NIRVANA.**" Tras varios intentos de comunicar con el velero, se informó de lo anterior al Mando de la Fuerza de Acción Marítima y a su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima, quien, comunicó que el velero estaba a la deriva después de haber sido abandonado por su tripulación. A las 1620 se arrió una de las embarcaciones semirrígidas del patrullero que se dirigió al velero, embarcando en él el alférez de navío DON H. F., el teniente de navío DON F. M. y el brigada contra maestre DON M. M., que observaron la existencia de una inundación constante de unos 30 cm., sin que se advirtiera la existencia de una vía de agua, y comprobaron que los medios de propulsión y achique se encontraban inoperativos. Hecho esto, se preparó la maniobra de remolque, iniciándose el tránsito hasta Ferrol, a 130 millas de distancia, dando un andar máximo de 4 nudos, condicionado por la altura de la ola y el viento reinante en la zona. A las 1729 del 19 de julio, se largó el remolque, transfiriéndose el "**LADY NIRVANA**" a una embarcación de la Unidad de Buceo de Ferrol, que lo atraca en uno de los muelles de la Estación Naval de La Graña.

La asistencia prestada no se califica en el parte de asistencia como de "salvamento" y sostiene que tuvo una duración de cincuenta y dos horas, siendo la distancia navegada de ciento treinta millas.

Segundo.

Al folio 2 consta escrito del Excmo Sr. Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, de 10 de agosto de 2020, por el que designa instructor del presente expediente al Sr. Juez Marítimo Permanente de Ferrol y representante de los intereses del Ministerio de Defensa en el mismo al Sr. Comandante de las Unidades de la Fuerza de Acción Marítima en Ferrol, todo ello, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 37 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.

Tercero.

A los folios 21 y 22 consta copia del escrito de 21 de agosto de 2020 del súbdito francés DON M. A. M., patrón y armador del "**LADY NIRVANA**", en el que, además de exponer como se llevó a cabo el abandono de su barco, designa a su representante en el presente expediente.

Cuarto.

Al folio 122 consta informe meteorológico de la Jefe del Servicio de Protección Civil e Instituciones Públicas de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) , en el que se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas, *“en la ruta entre el punto con coordenadas 45°, 04’ N, 10°,391 W y el puerto de Ferrol, entre las 0900 UTC del día 17 de julio de 2020 y las 2000 UTC del día 19 de julio de 2020”*, que concreta como sigue:

“Día 17 de julio de 2020. Viento del NE de fuerza 5 a 6. El estado de la mar fue fuerte marejada. Día 18 de julio de 2020. Viento del NE de fuerza 5 a 6. El estado de la mar fue de fuerte marejada. Día 19 de julio de 2020. Viento del NE de fuerza 4 a 5. El estado de la mar fue fuerte marejada tendiendo a marejada por la tarde”

Quinto.

Consta en el expediente la notificación a los interesados del inicio de la instrucción y de la exposición y publicación de edictos, (al folio 67 se une copia de la publicación del correspondiente edicto en el B.O.E número 235, de 2 de septiembre de 2020.)

Sexto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, en su informe de 4 de septiembre del año en curso, el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol la concreta en **OCHO MIL euros (8.000 €)** (folio 82).

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 24 de septiembre de 2020, (folios 124 a 127), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) fecha de inicio del expediente, 3º) puerto de arribada, 4º) situaciones iniciales de los buques asistente y asistido, 5º) duración del servicio, 6º) distancia navegada, 7º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET y el armador de la embarcación asistida, 8º) valoración de la embarcación asistida, 9º) personaciones, 10º) calificación de la asistencia y servicios excepcionales prestados por miembros de la dotación del buque asistente.

Octavo.

No consta en el expediente que ni la parte asistente, ni la asistida, hayan formulado calificación respecto de la asistencia que nos ocupa. Tampoco la

parte asistente ha expresado que como consecuencia de la prestación de la misma se haya generado gasto alguno.

Noveno.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 2 de noviembre de 2020 (folio 141), se da cuenta de que se celebró reunión conciliatoria entre las partes, sin que se diera avenencia entre las partes, por no haber comparecido ninguna de las dos.

HECHOS

Primero.

Aunque la versión de los hechos reseñada en el parte de asistencia no ha sido contradicha por el armador de la embarcación asistida, resulta conveniente la ampliación del relato de los mismos, para que los que van a darse como probados revistan la mayor precisión posible. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta la versión que de los hechos se recogen en el parte de asistencia, estas han complementarse con la información proporcionada por el patrón del “**LADY NIRVANA**” (folios 21 y 22) y por la grabación en video y las fotografías recogidas en el CD obrante al folio 40. En consecuencia, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los hechos expuestos en el parte de asistencia, que se concretan de la siguiente forma:

El día 7 de julio de 2020, el velero de bandera polaca “**LADY NIRVANA**” salió del puerto de Brest en demanda del de La Coruña. El día 8, su patrón, DON M. A. M. sufrió una parálisis en su pierna derecha, por lo que solicitó al Servicio de Salvamento Marítimo francés ser evacuado junto con su mujer, que le acompañaba a bordo. Dicho servicio de salvamento alertó a un buque mercante de bandera lituana que navegaba próximo al “**LADY NIRVANA**”, y que rescató a sus dos tripulantes, pero no se hizo cargo del velero, quedando este a la deriva. A las 1415 horas del día 17 de julio, el patrullero de la Armada “**ARNOMENDI**” (**P-63**) navegando en demanda del puerto de Ferrol, avistó en posición 45° 06' N, 010°, 39' W, a un velero a la deriva que resultó ser el “**LADY NIRVANA.**” Tras varios intentos de comunicar con el velero, se puso en contacto con el Mando de la Fuerza de Acción Marítima y con su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima, desde donde se informó que el velero había quedado a la deriva después de haber sido abandonado por su tripulación. A las 1620 se arrió una de las embarcaciones semirrígidas del patrullero que se dirigió al velero, embarcando en él el alférez de navío DON H. F., el teniente de navío DON F. M. y el brigada contra maestre DON M., que observaron la existencia de una inundación constante de unos 30 cm., sin que se advirtiera la existencia de una vía de agua, comprobándose, asimismo, que los medios de propulsión y achique se encontraban inoperativos. Hecho esto, se preparó la maniobra de remolque, iniciándose el tránsito hasta Ferrol, a 130 millas de distancia, dando un andar máximo de 4 nudos, condicionado por la altura de la ola y el viento

reinante en la zona. A las 1729 del 19 de julio, se largó el remolque, transfiriéndose el “**LADY NIRVANA**” a una embarcación de la Unidad de Buceo de Ferrol, que lo atraca en uno de los muelles de la Estación Naval de La Graña.

Segundo.

La meteorología marítima de los días en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de fuerte marejada a marejada y vientos del NE, 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 la presente asistencia ha intervenido, como parte asistente, un buque de la Armada, buque de Estado por antonomasia, por lo que resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 359 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que determina en su número 2, que se regirán por las normas de salvamento marítimo *“los salvamentos efectuados por los buques y embarcaciones del Estado, en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la administración u organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.”*

Tercero.

Así pues, debe procederse, en primer lugar, a la calificación de la asistencia, incardinándola dentro de alguna de las dos figuras asistenciales que prevé la vigente normativa sobre la materia: “salvamento” o “remolque de fortuna.”

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 y 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, ha de declararse la calificación de salvamento, por acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que el “**ARNOMENDI**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que se encontraba el “**LADY NIRVANA**”, este estaba a la deriva y sin nadie a bordo que pudiera hacerse cargo de su gobierno. De lo expuesto, resulta de absoluta claridad que el “**LADY NIRVANA**”, un velero de pequeño porte expuesto a las condiciones de mar y viento y a las del propio tráfico marítimo, atravesaba por una situación de peligro cierto, grave e inminente de perderse definitivamente o de sufrir daños de consideración y que fue la eficaz intervención del “**ARNOMENDI**”, la que evitó su pérdida o que sufriera graves daños. Ha de considerarse, asimismo, que el hecho de que el velero se encontrara al garete y sin nadie a bordo, no solo implicaba un peligro de pérdida o grave deterioro para el mismo, sino que suponía un evidente peligro para la navegación, peligro que fue conjurado por la intervención del patrullero.

Cuarto.

Expuesta nuestra calificación sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión a dilucidar viene determinada por la cuantificación del premio. Sobre este particular resulta necesario señalar los criterios 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. El primero de ellos, recogido en su apartado a), viene dado por el valor del buque y de otros bienes salvados. 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 Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol (folio 82), 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.) En el referido informe se determina un valor estimado del velero “**LADY NIRVANA**” en una cantidad de **OCHO MIL euros (8.000 €)**, habida cuenta el estado en el que se encuentran en el momento de la valoración casco, motor y pertrechos del mismo.

Independientemente de lo anterior, en los folios 36 y 37 del expediente, consta acta de material levantada el 21 de julio de 2020, en la que se reseña una relación de material que en esa fecha se encontraba a bordo del “**LADY NIRVANA**”, entre el que se cuentan diversos elementos que no pueden ser considerados como pertrechos (una bicicleta marca BTWIN, otra, marca WOODSUN, un motor fuera borda MERCURY 3.5 de cuatro tiempos, un televisor marca LG, o una cámara fotográfica marca CANON EOS 1100D, así como otros elementos menores) y que, sin duda, han de considerarse como bienes salvados, cuya valoración, siquiera aproximada, también será tenida en cuenta para fijar la cuantía de la retribución correspondiente al salvador.

Quinto.

Además del valor de lo salvado, el referido artículo 13 del Convenio de Londres de 1989, prevé otros criterios para determinar la recompensa que ha de corresponder al salvador. En el supuesto que nos ocupa, este Tribunal Marítimo es de criterio, que son de aplicación los recogidos en el apartado c), éxito logrado por el salvador, éxito que resulta indudable en esta asistencia y f) tiempo empleado en el salvamento, que en este caso ha sido considerable, pues se ha concretado en cincuenta y dos horas.

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 **DOS MIL DOSCIENTOS euros (2.200 €.)**

Sexto.

Al tratarse el “**ARNOMENDI**” de un buque de la Armada, a tenor de lo dispuesto en el número 2 del artículo 359 de la Ley de Navegación Marítima, el premio correspondiente se pondrá a disposición del Ministerio de Defensa (Armada) conforme a los procedimientos establecidos, que proveerá a su equitativa aplicación.

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** la asistencia prestada por el patrullero de la Armada “**ARNOMENDI**” (**P-63**) a la embarcación de recreo “**LADY NIRVANA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL DOSCIENTOS euros (2.200 €)**, que habrá de ser abonada por el propietario de la embarcación de recreo asistida, DON M. A. M., al Ministerio de Defensa (Armada).

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.