

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/21

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 Díez del Corral.

En Madrid a los 7 días de mayo de dos mil veintiuno.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **24/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 13 de julio de 2018 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALGENIB**” a la embarcación de recreo de bandera española, “**HOI HOI**”, con matrícula de 7ª MA-2-2-14 de 9,85 metros de eslora y 3,30 metros de manga y 11,94 TRB, propiedad y armada el día de autos por DON A. M. J.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, de 3 de agosto de 2018 (folio 28), 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 19 de julio de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial “SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA” (SASEMAR) (folios 2 y 3), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 4 a 7), relativo al servicio

prestado el día 13 de julio de 2018 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALGENIB”** a la embarcación de recreo a motor (marca “Gobbi”), **“HOI HOI”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 1358 del día 13 de julio de 2018, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALGENIB”** fue movilizada por el Centro de Control de Salvamento (CCS) de Almería para asistir a una embarcación de recreo, el **“HOI HOI”** que se encontraba cerca del Playazo (37° 13' 04 N, 001° 48' 08 W) con un vía de agua. A las 1410 la embarcación de salvamento sale de su base y a las 1420 llega a la zona en la que se encuentra el **“HOI HOI”**, que está escorada y a punto de hundirse. La embarcación de salvamento se abarloada a la de recreo y embarca a sus cuatro tripulantes. Seguidamente, embarcan dos motobombas en la embarcación asistida para poder achicar. A las 1432, la **“SALVAMAR ALGENIB”** con el **“HOI HOI”** abarloado pone rumbo a Garrucha a 4-5 nudos, mientras las dos motobombas siguen achicando. A las 1530 dejan al **“HOI HOI”** en Garrucha, en dique, para sacarla con el *travelift*. Una vez fuera del agua la embarcación asistida se observa que tiene las hélices destrozadas. A las 1542, una vez recuperadas las bombas de achique, la embarcación de salvamento sale para su base, en la que queda atracada a las 1544.

La asistencia, que no se califica en el parte, tuvo, según este, una duración de una hora y siete minutos, y la distancia navegada fue de siete millas.

Segundo.

Por providencia del Sr, Juez Marítimo instructor, de 21 de marzo de 2019 (folio 77), se da cuenta de la personación en el expediente de DOÑA A. P. R., representante legal del propietario de la embarcación de recreo **“HOI HOI”**.

Tercero.

Al folio 47 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 en la fecha, horario y zona en la que tuvo lugar la asistencia, se concretan de la siguiente manera: *“Viento: Entre las 2200 y las 2400 horas del 12 de julio: viento de dirección variable con fuerza 2 (4 a 6 nudos) y rachas de 11 a 16 nudos. Entre las 0000 y las 1000 horas del 13 de julio: viento del oeste y noroeste (270° a 310°) fuerza 2 (4 a 6 nudos) con rachas de 7 a 10 nudos. Entre las 1000 y las 1200 horas del 13 de julio: viento de dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Entre las 1200 y las 1700 horas del 13 de julio: viento de dirección del sur y sureste (150° a 180°) con fuerza 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Oleaje: Estado del mar fue de marejadilla alcanzándose ocasionalmente la marejada, con altura significativa de las olas de 0,2 a 0,5 metros”*.

Cuarto.

Consta al folio 54 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 36, de 11 de febrero de 2019.

Quinto.

Como ha quedado expuesto, en el parte de asistencia no se califica la asistencia prestada, como tampoco lo hace la representación letrada de SASEMAR en ninguna de sus intervenciones en el presente expediente, que tampoco fija un importe del premio al que pudiera tener derecho por su actuación. Solo determina la cuantía a la que ascendieron los gastos que hubo de afrontar como consecuencia de la asistencia, que ascenderían a **CIENTO TRES euros con OCHENTA Y DOS céntimos (103,82 €)**, gastos que se desglosan en 83,84 €, por combustible y lubricantes consumidos y 20,48 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio.

Por su parte, la parte asistida acepta la cuenta general de gastos (folio 98), aunque no se pronuncia, en ningún momento, sobre la calificación de la asistencia ni sobre la remuneración que pudiera llevar aparejada.

Sexto.

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 Almería, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor aproximado de **SEIS MIL TRESCIENTOS euros (6.300 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 76.

Consta en el expediente copia del contrato de compraventa del “**HOI HOI**”, suscrito con posterioridad a la prestación de la asistencia (folio 99), en el que se estipula un precio de **DOS MIL euros (2.000 €)**.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 25 de febrero de 2020, (folios 93 y 94), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Personación de la parte asistente, 2º) personación de la representación legal del armador de la embarcación asistida, 3º) valoración de la embarcación asistida, 4º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 5º) calificación de la asistencia por las partes personadas, 6º) gastos, daños y perjuicios, y 7º) importe de la remuneración (no concretado por el asistente).

Octavo.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 24 de febrero de 2021 (folio 106) y ya que las partes personadas manifestaron no estimar necesario la celebración de la reunión conciliatoria, se acordó su no celebración.

HECHOS

Primero.

No consta en las presentes actuaciones otra versión de los hechos que las originan que la que se reseña en el citado parte de asistencia formulado por el patrón de la embarcación asistente, puesto que la parte asistida no presenta versión alguna sobre como se llevó a cabo la asistencia. Por todo ello, y habida cuenta que la parte asistida no refuta ni matiza la versión que de los hechos presenta la parte asistente, el Tribunal Marítimo Central los declara como probados, transcribiendo, seguidamente, lo expuesto en el antecedente de hecho primero:

*“... a las 1358 del día 13 de julio de 2018, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALGENIB”** fue movilizada por el Centro de Control de Salvamento (CCS) de Almería para asistir a una embarcación de recreo, el **“HOI HOI”** que se encontraba cerca del Playazo (37° 13’ 04 N, 001° 48’ 08 W) con un vía de agua. A las 1410 la embarcación de salvamento sale de su base y a las 1420 llega a la zona en la que se encuentra el **“HOI HOI”**, que está escorada y a punto de hundirse. La embarcación de salvamento se abarloa a la de recreo y embarca a sus cuatro tripulantes. Seguidamente, embarcan dos motobombas en la embarcación asistida para poder achicar. A las 1432, la **“SALVAMAR ALGENIB”** con el **“HOI HOI”** abarloado pone rumbo a Garrucha a 4-5 nudos, mientras las dos motobombas siguen achicando. A las 1530 dejan al **“HOI HOI”** en Garrucha, en dique, para sacarla con el travelift. Una vez fuera del agua la embarcación asistida se observa que tiene las hélices destrozadas. A las 1542, una vez recuperadas las bombas de achique, la embarcación de salvamento sale para su base, en la que queda atracada a las 1544”.*

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fueron las que se reflejan 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 asistencia llevada a cabo, incardinándola en alguna de las figuras asistenciales que prevé la vigente normativa sobre la materia: “salvamento” o “remolque de fortuna”.

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento de la asistencia, 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 que la asistencia que nos ocupa debe ser calificada como de salvamento, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave 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 la vía de agua que tenía el **“HOI HOI”**, que estaba sin propulsión ni gobierno, provocaba una considerable entrada de agua, que había ocasionado su escora y que su tripulación se veía incapaz de achicar. Sólo se consiguió hacerlo cuando, una vez desembarcados sus cuatro tripulantes, que hubieron de pasar a la embarcación de salvamento, dos bombas de achique de la **“SALVAMAR ALGENIB”** embarcaron en el **“HOI HOI”** y fueron puestas en funcionamiento, para proceder, inmediatamente, a remolcar a la embarcación de recreo desde el lugar en el que se encontraba, próximo a la playa denominada Playazo de Rodalquilar, en el término municipal de Níjar, Almería, hasta dejarlo en el cercano puerto de Garrucha. Por el contrario, no puede decirse que, habida cuenta la posición en la que estaba el **“HOI HOI”** en el momento de llevarse a cabo la asistencia, en las inmediaciones de la playa, se diera una situación de peligro real grave e inminente para la seguridad de sus tripulantes.

Llegados a este punto, y, aunque resulte irrelevante para la resolución del presente expediente de asistencia, este Tribunal Marítimo quiere poner de manifiesto que no consta en el expediente información alguna sobre las causas que originaron la vía de agua, por más que pudieran inferirse las mismas de lo reseñado en el parte de asistencia, cuando se manifiesta que *“Una vez fuera del agua la embarcación asistida se observa que tiene las hélices destrozadas”*.

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 los criterios 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 estos criterios viene dado por *“e/ valor del buque y otros bienes salvados.”* Pues bien, en este punto, el 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 Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Almería (folio 76), 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, **SEIS MIL TRESCIENTOS euros (6.300 €)**.

Cuarto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALGENIB**” en favor de la embarcación de recreo a motor “**HOI HOI**”, 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.” 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 **SEISCIENTOS euros (600 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta y que ascienden a la cantidad de **CIENTO TRES euros con OCHENTA Y DOS céntimos (103,82 €)**. Respecto a dicha cuantía hay que poner de manifiesto que la parte asistida nada ha alegado en contrario y, que, este Tribunal Marítimo los considera como ajustados a Derecho.

Quinto.

Al tratarse el “**SALVAMAR ALGENIB**” 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 el buque de salvamento marítimo “**SALVAMAR ALGENIB**” en favor de la embarcación de recreo “**HOI HOI**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SETECIENTOS TRES**

euros con OCHENTA Y TRES céntimos (703,83 €), 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 de salvamento marítimo **“SALVAMAR ALGENIB”**.

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.