

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00007/21

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 diecisiete días de junio 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 **12/2020**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 10 de Bilbao, relativo a la asistencia prestada el día 8 de agosto de 2020 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR DENEZ”** a la embarcación de recreo de bandera española, **“TURQUETA”**, con matrícula de 7ª ST-4-97-94, de 7,49 metros de eslora, 2,60 metros de manga y 3,53 TRB, propiedad y armada el día de autos por la entidad mercantil **“ROBERTO FRANELLI, S.A.”**

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 10 de Bilbao de 18 de agosto de 2020 (folios 28 y 29), se acordó el inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 14 de agosto de 2020 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 23 a 27), relativo al servicio prestado el día 8 de agosto de 2020 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DENE**B” a la embarcación de recreo a motor “**TURQUETA**”.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 1550 del día 8 de agosto de 2020, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DENE**B” recibió una llamada telefónica del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Santander en la que se les informaba que había una embarcación con una vía de agua frente a la playa de Mataleñas, por lo que a las 1605 salieron de su base, llegando a zona a las 1619. Allí vieron que la lancha de salvamento de la Cruz Roja “**SANTANDER**” estaba remolcando a una embarcación, que resultó ser la “**TURQUETA**.” La “**SALVAMAR DENE**B” se abarló al costado de babor del “**TURQUETA**”, que tenía gran cantidad de agua en su interior, volumen de agua que iba aumentando por las condiciones meteorológicas. Hecho esto, introdujeron la manguera de su motobomba en la embarcación asistida para proceder a achicar; para ello recibieron la ayuda de voluntarios de la Cruz Roja, que retiraron los diversos objetos que estaban flotando en el interior de la embarcación. A las 1636 pusieron en funcionamiento la motobomba a toda potencia y comenzaron a achicar, a la vez que ponían rumbo a Santander, a menos de 2 nudos de velocidad, para no causar daños al “**TURQUETA**.” El CCS de Santander les informó de la llegada del **HELIMER 206** a zona con una motobomba de respeto, por si fuera necesario su empleo. A las 1640, la embarcación de salvamento informó al CCS que estaban achicando a buen ritmo y que no sería necesaria una segunda motobomba. A las 1645 solicitaron a la “**SANTANDER**” y a dos motos de agua de la Cruz Roja que les acompañaran, para ayudarles a alejar a las numerosas embarcaciones que había en la zona, que, por su cercanía, podían poner en peligro la operación. A las 1715 pararon la motobomba por haber finalizado el achique y estar el “**TURQUETA**” adrizado. El CCS indicó que se dirigieran al puerto deportivo “Marina de Santander.” A las 1725 llegaron a la dársena del puerto deportivo, donde una lancha neumática recogió a la embarcación asistida y la llevó al *travelift*. A las 1735, la “**SALVAMAR DENE**B” puso rumbo a su base, donde quedó atracada a las 1755.

La asistencia se califica en el parte como de “salvamento” y tuvo, según este, una duración de una hora y cincuenta minutos, siendo trece millas la distancia navegada.

Segundo.

Consta en el expediente autorización efectuada por DOÑA E. A. F., administradora única de la entidad mercantil “ROBERTO. FRANELLI., S.A.”, propietaria del “**TURQUETA**”, en la que se pone de manifiesto que DON A. R. C., patrón de la embarcación asistida, es el responsable de las actuaciones o

reparaciones referentes a dicha embarcación ante cualquier persona o autoridad que lo solicite (folio 105).

Tercero.

Al folio 65 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo Funcional de Predicción Marítima para el Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), 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 de dirección variable fuerza 2-3. En general marejadilla. Mar combinada del noroeste entre 0.5 y 1 m. Aguaceros al final del período considerado”*.

Cuarto.

Consta al folio 58 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 10 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 229, de 26 de agosto de 2020.

Quinto.

Como ha quedado expuesto, en el parte de asistencia se considera la asistencia prestada como un “salvamento”, y, la misma calificación hace la representación letrada de SASEMAR en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 131 a 143), en la que fija el importe del premio al que estima tener derecho por su actuación, concretándolo en **SEIS MIL OCHOCIENTOS euros (6.800 €)**, cantidad que debería incrementarse en la de los gastos que hubieron de afrontarse como consecuencia de la asistencia, cantidad que ascendería a **CIENTO VEINTISÉIS euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (126,89 €)**, en 101,86 €, por gasto de combustible y lubricantes consumidos y 25,03 € correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 149).

Por su parte, la parte asistida, en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 120 a 127), estima que la asistencia prestada sería constitutiva de un remolque de fortuna, al que le correspondería una retribución de **OCHOCIENTOS euros (800 €)**.

Sexto.

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Capitán Marítimo de Santander, a la vista de las características de la misma, cifra su valor actual en **DOS MIL SETECIENTOS euros (2.700 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 87.

Consta en el expediente copia de la póliza de seguro suscrita con la compañía asegurador “MURIMAR SEGUROS”, en el que el valor total asegurado es el de **TREINTA Y CUATRO MIL euros (34.000 €)**.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 24 de febrero de 2021, (folios 110 a 112), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Datos recogidos en el parte de asistencia, 2º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 3º) valoración de la embarcación asistida, 4º) valor asegurado, 5º) personación parte asistente, 6º) identificación del interesado (asistido), 7º) gastos, daños y perjuicios y, 8º) calificación de la asistencia.

Octavo.

El 3 de mayo de 2021 se constituyó el Juzgado Marítimo Permanente para celebrar la reunión conciliatoria, y ante la incomparecencia de las partes, el Sr. Juez Marítimo dio por finalizado el acto, sin avenencia, como consta en el acta obrante al folio 193.

HECHOS

Primero.

Al no ser divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, este Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión presentada en el parte de asistencia, aunque la complementa con el relato obtenido del informe general de la asistencia, elaborado por el CCS de Santander y con las declaraciones de DON A. C. S., patrón de la embarcación asistida (folios 67 y 68) y de DON M. D. P., patrón de la embarcación de salvamento (folios 177 a 180.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 1544 del día 8 de agosto de 2020 el 112 informó al CCS de Santander que la embarcación de recreo “**TURQUETA**”, con seis personas a bordo, y en las proximidades de la playa de Mataleñas, solicitaba un remolque por tener la cadena del ancla enredada en la hélice. Por tal motivo, a las 1548 ordena la salida de una moto acuática de la C. R. y a las 1549 lo hace con la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DENE B.**” A las 1554, el 112 comunica al CCS que el “**TURQUETA**” se está hundiendo, lo que confirma la propia embarcación. A las 1555, el CCS ordena la salida del **HELIMER 206**. La “**SALVAMAR DENE B.**” salió de su base a las 1606, llegando a zona a las 1619. Allí vieron que la lancha de salvamento de la C. R. “**SANTANDER**” estaba remolcando al “**TURQUETA.**” La “**SALVAMAR DENE B.**” se abarloó al costado de babor del “**TURQUETA**”, que tenía gran cantidad de agua en su interior, volumen de agua que iba aumentando por las condiciones

meteorológicas. Hecho esto, introdujeron la manguera de su motobomba en la embarcación asistida para proceder a achicar; para ello recibieron la ayuda de voluntarios de la Cruz Roja, que retiraron los diversos objetos que estaban flotando en el interior de la embarcación. A las 1636 pusieron en funcionamiento la motobomba a toda potencia y comenzaron a achicar, a la vez que ponían rumbo a Santander, a menos de 2 nudos de velocidad, para no causar daños al **“TURQUETA”**. El CCS de Santander les informó de la llegada del **HELIMER 206** a zona llevando una motobomba de respeto, por si fuera necesario su empleo. A las 1642, la embarcación de salvamento informó al CCS que estaban achicando a buen ritmo y que no sería necesaria una segunda motobomba. A las 1645 solicitaron a la **“SANTANDER”** y a dos motos de agua de la Cruz Roja que les acompañaran para ayudarles a alejar a las numerosas embarcaciones que había en la zona, que, por su cercanía, podían poner en peligro la operación. A las 1715 pararon la motobomba por haber finalizado el achique y estar el **“TURQUETA”** adrizado. El CCS indicó que se dirigieran al puerto deportivo “Marina de Santander”, a cuya dársena llegaron a las 1725. Allí, una lancha neumática del puerto deportivo recogió a la embarcación asistida y la llevó al *travelift*. A las 1735, la **“SALVAMAR DENE B”** puso rumbo a su base, en la quedó atracada a las 1755.

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 resulta absolutamente verosímil, ya que el **“TURQUETA”** se encontraba sin propulsión y tenía una vía de agua que sus tripulantes no eran capaces de controlar y que le había hecho embarcar gran cantidad de agua, agua que también entraba por popa, lo que hacía inminente su hundimiento, situación que solo pudo ser solventada mediante el empleo de la motobomba de la embarcación de salvamento.

El patrón de la **“SALVAMAR DENE B”** afirma en su declaración testifical que *“El agua entraba por la borda de la popa y la bañera de la embarcación se encontraba completamente inundada”* (folio 177) y que *“Las baterías de la embarcación se encontraban sumergidas, inoperativas. Sin propulsión ni máquina propulsora, también sumergidas”* (folio 178.) Asimismo, declara que *“La cantidad de agua en su interior, más la que continuaba entrando tanto por*

los imbornales y con el oleaje por la borda de popa, ponían en serio peligro la flotabilidad de la embarcación, de no haber actuado con la máxima celeridad y determinación, esta se hubiese hundido sin solución.” La fotografía obrante al folio 148 corrobora, sin duda, estas afirmaciones. Como lo hace, también, el propio patrón de la embarcación asistida, DON A. C. S., cuando en su declaración obrante al folio 68 manifiesta que *“le pide a alguien de a bordo que levante la tapa del motor, descubriendo que la mitad del motor está llena de agua, le pide que vaya a proa y descubre que hay agua como a la altura de la rodilla.”* Y, preguntado como calificaría el servicio prestado a su embarcación responde *“Que no está seguro pero que en su opinión es un salvamento”* y que *“el servicio prestado fue adecuado y que supuso evitar el hundimiento del barco.”* En este mismo sentido, resulta significativa la conversación mantenida entre el CCS de Santander y una tripulante del **“TURQUETA”**, que se recoge en la grabación 1552 wav del *pendrive* obrante al folio 95, en la que la tripulante informa al CCS que se están hundiendo.

Llegados a este punto es necesario resaltar que en la asistencia no solo participó la **“SALVAMAR DENE B”**, cuya intervención tuvo un carácter decisivo, sino, que, como ha quedado acreditado, también lo hicieron otros intervinientes, que coadyuvaron en su éxito, como fueron la lancha de salvamento de la Cruz Roja **“SANTANDER”** y dos motos acuáticas de esa misma organización, que, como ya se ha expuesto, prestaron su apoyo en el transcurso de la asistencia.

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 *“el valor del buque y otros bienes salvados.”* Por su parte, el artículo 13.3 del convenio determina que *“La recompensa (...) no excederá del valor del buque y demás bienes salvados”*, precepto que se traslada a la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 362.1 establece que *“Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y de los demás 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 Capitán Marítimo de Santander (folio 87), 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 estima, que la cifra consignada en el peritaje oficial, **DOS MIL SETECIENTOS euros (2.700 €)**, reviste la presunción de acierto, presunción que no ha sido desvirtuada por la parte asistente.

Cuarto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DENE B**” en favor de la embarcación de recreo a motor “**TURQUETA**”, 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 **MIL euros (1.000 €)**.

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 VEINTISÉIS euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (126,89 €)**. 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.

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR DENE B**” 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 marítimo “**SALVAMAR DENE B**” en favor de la embarcación de recreo “**TURQUETA**”, y fija como remuneración

total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL CIENTO VEINTISÉIS euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (1.126,89 €)**, 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 DENE B”**.

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.