



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

DON FXXXXXXXX MXXXXX GXXXXX RXXX, CORONEL AUDITOR DEL CUERPO JURIDICO MILITAR, SECRETARIO-RELATOR DEL TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL, DEL QUE ES PRESIDENTE EL EXCMO. SR. D. CXXXXXXXX GXXXXXXXX-AXXXX LXXXXXX, CONTRALMIRANTE DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

C E R T I F I C A: Que por este Tribunal Marítimo Central se ha dictado la siguiente:

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00019/15

| | |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante Excmo. Sr. D. Cxxxxxxxx Gxxxxxxxx-Axxxx Lxxxxxx |
| Vocales | Coronel Auditor D. Axxxxx Axxxxx Rxxxxxxxxx Coronel Auditor D. José Mxxxxx Gxxxxx del Áxxxxx y Dxxxxx Representante Marina Mercante, D. Jxxxxx Ixxxxx Axxxxx Rxxx-Exxxxx |
| Secretario-Relator | Coronel Auditor D. Fxxxxxxxx Mxxxxx Gxxxxx Rxxx |

En Madrid, a los diez días del mes de junio del año dos mil quince. Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados previamente, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima núm. 5612014, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 1 de Barcelona, con motivo de la asistencia prestada a la embarcación de recreo a vela, tipo catamarán, de bandera francesa, nombrada "CYPRAEA", con matrícula SM-E99349, de 12,96 metros de eslora, por la Embarcación de Intervención Rápida de Salvamento Marítimo E/S "SALVAMAR ACHERNAR", hecho ocurrido el día 18 de agosto de 2014, en aguas de Cataluña.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente Expediente núm. 5612014 por el Juzgado Marítimo Permanente no 1 de Barcelona el 20 de agosto de 2014 a instancia del Letrado D. Jxxx Mxxxxxxx Txxxxx en nombre y representación, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), quien trasladaba parte de asistencia presentado por el Patrón de la EIS "SALVAMAR ACHERNAR" ante la Jefatura del Distrito Marítimo de Sant Carles de la Rapita, en el que narraba el servicio prestado el día 18 de agosto de 2014 a la embarcación de recreo, catamarán, "CYPRAEA", que se encontraba varada, con tres personas a bordo, en posición Lat. 40º 33,1'N - Long. 000º 37,6'E, situación comunicada por el C.C.S. Tarragona. La Unidad de Salvamento, que había salido de su base en Sant Carles de la Rapita a 06:30 horas,- horas locales aunque tanto en el Parte de Asistencia como en el Informe General de Emergencia



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

abierto por el Centro se reflejan como UTC, tiempo universal coordinado que correspondería a dos horas más a tenor del CEST en España -, y que había contactado por VHF con la embarcación que demandaba reflotamiento, a 06:45 horas y sobre sonda de dos metros, arrió su neumática para pasar la estacha de remolque y poder reflotarlo e inició la maniobra con la ayuda del marinero de a bordo para dar 450 metros de estacha. A 07:30 horas, tras varios intentos debidos a la rompiente de las olas, el marinero abordó el catamarán desde el que, por canal 74 de VHF, informó haber hecho firme la estacha a la base del palo pudiéndose comenzar el tiro, tras lo que, y dadas instrucciones de apartarse de la zona de tiro, la Unidad comenzó a tirar del "CYPRAEA" al mínimo. No obstante, a 07:47 horas, se rompió el palo del catamarán quedando libre la estacha y continuando varada la embarcación. A 0750 horas, el marinero de la Unidad a bordo del catamarán comunicó haber recibido un fuerte golpe en la cabeza y notar le bajaba sangre desde el interior del casco, hallándose aturdido, suceso del que se dio cuenta a CCS Tarragona solicitando el Helimer para su traslado e indicando, también, que desde la unidad no podía accederse al catamarán varado en la arena y que los tripulantes del mismo se hallaban bien; en todo caso se procedió a recuperar la estacha de 450 metros que tenía por popa. Evacuado a 08:42 horas el marinero herido por el Helimer desplazado, a 09:00 horas CCS Tarragona informó de la próxima llegada de la embarcación neumática de la Cruz Roja "LEBENDONTIA que se desplazaba desde su base en La Ampolla para colaborar en las labores de reflotamiento. La "SALVAMAR ACHERNAR" regresó a su base para embarcar un marinero sustituto, saliendo de la misma a 0959 horas y, tras llegar al daturm a 10:17 horas, se preparó maniobra para dar estacha por segunda vez, dándose instrucciones al patrón del catamarán para hacerla firme en el lugar que el mismo creyera más fuerte y seguro para poder tirar. A las 10:47 horas se pasó la estacha a los tripulantes de la "LEBENDONTIA para hacerla firme en el "CYPRAEA", informándose a 11:00 horas desde el catamarán que la estacha estaba firme sobre la estructura de proa que une los dos cascos, por lo que, con rumbo Oeste, se empezó el tiro al mínimo, que se fue aumentando, consiguiéndose reflotar la embarcación a las 11:21 horas, recibándose comunicación, a su vez, de que no había vía de agua e iban a amarrar el palo que se encontraba suelto. A las 11:35 horas, después de que la embarcación de la Cruz Roja aproximase la neumática de la Unidad y marchase a repostar, se puso rumbo hacia el Puerto de Sant Carles llevando a remolque al catamarán. A 12:45 horas, y ya en el interior de la dársena del puerto en cuestión, el patrón del catamarán comunicó haber contactado con el varadero para subir la embarcación y que, teniendo el motor en marcha, quería largar estacha para atracar, lo que hizo si bien la Unidad lo acompañó hasta el varadero donde amarró a las 13:00 horas. El servicio, que se califica como "salvamento", tuvo una duración de 6 horas y 30 minutos, siendo la distancia navegada de 26 millas, y las condiciones de viento y mar del Sur, 8 nudos.

Segundo



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito, había interesado se acordase la medida cautelar de "prohibición de salida a la mar y de aguas españolas" de la embarcación asistida, que el Juez Marítimo acordó mediante Auto de Retención de 20 de agosto de 2014, folio 9, que comunicó a la Jefatura del Distrito Marítimo de Sant Carles de la Rápita y al Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil, recabando ser informado de su efectividad y del lugar de ataque de la embarcación "CYPRAEA". En tal sentido obran a los folios 15 a 19 el Acta de

Retención levantada por el indicado Cuerpo de Seguridad del Estado junto con la documentación propia del catamarán y datos de su seguro.

Con fecha 25 de septiembre de 2014, el Juzgado Marítimo actuante ofició al Letrado de SASEMAR y a D. Bxxxx Rxxxxxx en su condición de armador de la embarcación asistida según figuraba en el parte de asistencia, notificando la incoación de estas actuaciones y recabando la información pertinente para su integración, a la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología en solicitud de certificación del tiempo reinante el día de los hechos, y al CCS Tarragona interesando transcripción de la petición de auxilio y comunicaciones del Centro con la Unidad de Salvamento, disponiendo también la publicación e inserción del correspondiente Edicto. En todo caso debe hacerse constar que en la indicada fecha el Juez Marítimo solicitó informe de valoración del "CYPRAEA" a la Jefatura del Distrito Marítimo de Sant Carles de la Rápita y ofició a la entidad aseguradora del catamarán, ASSURANCES MARITIMES & TRANSPORTS MADER a los fines de personación en el Expediente en trámite.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obran a los folios 47 y 47 bis y siguientes el Informe General de Emergencias abierto por CCS Tarragona al que se acompaña un CD ROM con conversaciones; a los folios 50 a 53 la valoración por Perito Oficial con reportaje fotográfico; y, por último, a los folios 61 y 62 el informe de meteorología, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

Tercero

Respecto a lo interesado a las partes, a los folios 54 a 59 figura escrito del Letrado de SASEMAR que valoraba lo salvado en CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00+), reclamando un premio no inferior al 20% del mismo así como un resarcimiento por gastos incurridos en la asistencia durante ocho horas, mediante certificado que acompañaba, por importe de QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (553,684) calificando la misma como SALVAMENTO en atención a las heridas sufridas por un tripulante de la "SALVAMAR ACHERNAR". A lo expresado incorporaba fotografías e indicaba las características del catamarán con imagen obtenida de Internet.

A su vez, el Sr. Rxxxxx, notificado el 8 de octubre de 2014 de la incoación de este Expediente como acredita Aviso de Correos obrante a folio 60, no formuló manifestaciones si bien a los



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

folios 63 a 66 corre unido correo electrónico, de fecha 11 de noviembre de 2014, dirigido al Juzgado Marítimo actuante mediante el que solicitaba personarse en las actuaciones D. Fxxxxxxx Lxxxx, de xxxxxxxx & xxxx-Comisarios de Averías, comunicando haber sido requeridos por la compañía aseguradora ASSURANCES MARITIMES & TRANSPORTS MADER (AMTM) que, a su vez, lo hacía a instancia de la Compañía COVÉA RISKS, para intervenir en tal calidad en el Expediente, lo que acreditaba con documentación que trasladaba. De lo reseñado se dejó constancia mediante Diligencia que figura al folio 67. Posteriormente, a través de nuevo correo electrónico de 18 del mismo mes, folios 68 a 77, el Sr. Lxxxxx, mediante remisión de diversa documentación que acreditaba representar al Comité de Estudios y Servicios de los Aseguradores Marítimos y de Transportes de Francia en la plaza de Barcelona, exponía la justificación de su intervención en el Expediente.

Sobre esta representación resulta preciso detenerse en este momento y traer a colación la definición dada en el Manual del Lloyd's sobre Comisario de Averías:

“Es la persona designada por el asegurador de transportes para constatar la realidad de las averías sufridas por los objetos asegurados y las circunstancias en que se han producido”, y señalar, asimismo que sus funciones, fijadas por el artículo 13 de la Orden Ministerial de 10 de julio de 1986, reguladora de los Peritos tasadores de seguros, comisarios de Averías y Liquidadores de averías,-si bien dicha Orden fue declarada nula de pleno derecho por sentencia de la Sala tercera del Tribunal Supremo de 24 de enero de 1989 -. Comprendía *“... la constatación de las averías de cascos y mercancías, la determinación de sus causas y su evaluación y certificación; asimismo podrán representar o asesorar profesionalmente a los asegurados, aseguradores o terceros en las operaciones de salvamento”*. Lo cierto es que, aunque exista una situación de incertidumbre y endeblez en la regulación de tal figura, las funciones transcritas anteriormente se estima deberían seguir siendo las típicas de un Comisario de Averías, debiéndose, en todo caso, acudir a la disposición adicional tercera del Real Decreto legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, en la que, contemplada la figura como colaboradora en la actividad aseguradora, se previene que: *“...son comisarios de averías quienes desarrollan las funciones referidas en los artículos 853, 854 y 869 del Código de Comercio”*,- a la fecha derogados-, sometiéndose su régimen jurídico a determinación reglamentaria, aun no establecida, ajustándose, mientras tanto a determinadas reglas.

Por tanto, considerando la nulidad de pleno derecho de la disposición que reconocía la representación en los términos antes señalados y la remisión a los precitados artículos del Código de Comercio,- no derogados por la Ley 1412014,de 24 de julio, de Navegación Marítima, en la fecha en que a la Comisaria de Averías se le hizo la encomienda por la entidad AM&TM -, en los que se hace expresa referencia a "Peritos" y, dado que, a los fines que nos ocupan, son los conocimientos prácticos y profesionales los que determinan la intervención solicitada para contar con los extremos precisos para la emisión de informe relativo a la



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

descripción de las circunstancias concurrentes en la determinación de la ocurrencia del incidente, siendo su natural consecuencia la emisión de un Informe de Peritación, y sobre todo porque la entidad francesa ASSURANCES MARITIMES & TRANSPORTS MADER no se había personado, la actuación pretendida por el citado Sr. Lxxxxx, al que no se le cuestiona la representación de la misma en los términos del artículo 32 de la Ley 30/92, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, por su tenor exclusivamente pericial no debió estimársele como personado por el Juez Marítimo quien, no obstante, por su Auto de 2 de diciembre de 2014, acordó aceptar la personación del mismo en nombre y representación de la aseguradora francesa de la embarcación "CYPRAEA, lo que procedió a notificar al Letrado promotor de las actuaciones, que no se opuso.

Indiquemos, no obstante, que la pretendida intervención pericial en este Expediente de D. Fxxxxx Lxxxxx, de xxxxx & xxx-Comisarios de Averías, no tuvo posterior virtualidad al ser otro informe pericial de parte (emitido por el Comisario de Averías D. Ernesto Martínez de Carvajal Hedrich) el que, como luego se dirá, se incorporaría a las actuaciones.

Cuarto

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho Tercero, el informe de la AEMET refleja el predominio de un flujo débil a moderado de componente sur con altas presiones de 1016 en el mediterráneo occidental, registrándose vientos en general flojos o moderados de componente sur con valores en las horas centrales del día del orden de 20 km/h (fuerza 4) con alguna racha de hasta 40 km/h, estimándose la altura significativa de las olas entre 0,4 -0,7 m (marejadilla a marejada), sin producción de precipitaciones o tormentas que redujeran la visibilidad, si bien la nubosidad fue aumentando a lo largo de las horas predominando el cielo nuboso o muy nuboso al final del día.

A su vez, en el Informe General de Emergencias, en el que consta la varada del catamarán "CYPRAEA" en la Punta de la Banya y se indica que no afectó a la seguridad marítima, junto con la meteorología concurrente de viento del Sur con velocidad de 18 y fuerza 3-4, con marejada y visibilidad regular se reseña la intervención de la "SALVAMAR ACHERNAR" en términos de "Reflotamiento y Remolque", Unidad que salió de su base a 06:30 horas,- horas locales esta y las siguientes señaladas -, y regresó a la misma a 14:30 horas, siendo el tiempo total de su intervención de 8 horas con una parada técnica de 1 hora, como asimismo el apoyo prestado a las operaciones por una embarcación de la Cruz Roja que intervino durante 4 horas y 50 minutos. En cuanto a detalles obrantes en el apartado "Seguimiento", deben destacarse los siguientes: una inicial noticia, escuchada por VHF 16 y contestada por CCR Valencia, de petición de asistencia cerca de Sant Carles de la Rápita a 01:54 horas del 18 de agosto de 2014, noticia que se amplía por el Centro de Valencia indicando que el catamarán "CYPRAEA" se



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

encuentra varado en Punta de la Banya en posición 40° 33,112'N 000° 37,606'E con tres personas a bordo de nacionalidad francesa, por lo que se moviliza a la "SALVAMAR ACHERNAR" que regresaba de una emergencia y que, una vez en el datum a 02:28 horas, informa que se descarta el desembarco de su neumática por las condiciones meteorológicas de viento y oleaje rompiente en zona, que la embarcación está estable sobre el fondo y que sus tripulantes, que se encuentran en buen estado, van a arriar la vela, instruyéndose a la Unidad a permanecer en zona hasta posterior contacto aunque, a 03:00 horas, se le instruye para regresar a su base donde atraca a 03:25 horas; contacto del CCS con el catamarán, a 04:10 horas, conociéndose que se encuentran bien y que la rompiente hace cabecear a la embarcación sin otra novedad; nuevo contacto CCS-catamarán, a 06:08 horas, con igual situación y aviso de próxima salida de la Unidad; salida de la "SALVAMAR ACHERNAR" desde su base a 06:30 horas y llegada a zona a 06:45 horas, momento en que arria su neumática; informe de la Unidad, a 07:47 horas, sobre lesiones sufridas por su tripulante a bordo del catamarán por rotura de su palo, habiéndose logrado, no obstante, desvararlo de la primera barra de arena si bien ha vuelto a varar en la segunda; solicitud a 07:50 horas, de la "SALVAMAR ACHERNAR" al CCS Tarragona de activación del Helimer para evacuación medica de su marinero, que se lleva a cabo a 08:42 horas; toma de contacto, a 08:56 horas, con la Cruz Roja de Ampolla interesando embarcación que apoye en el reflatamiento del catamarán, que se atiende movilizándola hacia zona; a 09:00 horas informe de la Unidad sobre desplazamiento a su base para recoger a marinero de relevo a efectos de completar su tripulación tras lo cual, a 09:59 horas, sale hacia el datum donde llega a 10:17 horas; a 10:47 horas informe de la "SALVAMAR ACHERNAR" de que la embarcación de la Cruz Roja, ("LEBENDONTIA"), hará firme el cabo de remolque, instruyendo el Centro al Patrón de la Unidad de Salvamento para que tome contacto, vía VHF, con el patrón del "CYPRAEA" con el fin de grabar conversación de firme remolque y remolque, ante lo que el Patrón de la "SALVAMAR ACHERNAR" instruye al patrón del catamarán para hacerlo firme en el punto que considere más fuerte; a 10:59 horas la Unidad comienza a tirar del cabo de remolque, quedando a flote a 11 :21 horas; a 11 :35 horas, tras partir la embarcación de la Cruz Roja hacia su base para repostar y adonde llegaría a 13:30 horas, la Unidad informa que procede hacia el puerto de Sant Caries de la Rápita remolcando al "CYPRAEA" que no tiene vía de agua; a 12:45 horas el catamarán, con la escolta de la Unidad, entra a motor en el varadero del puerto indicado. donde amarra a 13:00 horas, procediendo la Unidad a realizar consumo y saliendo hacia su base a 14:00 horas donde acabaría atracando a 14:30 horas.

Por último, y en cuanto a valoración de la embarcación "CYPRAEA", el informe evacuado por el Jefe del Distrito Marítimo de San Carlos de la Rápita la cifra, atendiendo a los valores actuales de mercado, entre CIEN MIL Y CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (100.000,00-€/150.000,005).

Quinto



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

Con fecha 2 de febrero de 2015 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 89 a 93, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada; el informe de meteorología; la personación de la representación letrada de SASEMAR con su posterior manifestación ante la solicitud de extremos requeridos para integración de las actuaciones; la no personación del propietario/armador de la embarcación asistida; la personación (sic) del Comisario de Averías S. Francisco López en nombre y representación de la entidad francesa AMTM aseguradora del catamarán; el contenido literal del Informe General de Emergencias del CCS Tarragona; y la valoración dada a la asistida por Perito Oficial. A su vez, como fundamentos de derecho, dió por terminado el período de instrucción de oficio, y acordó aprobar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes personadas a las que concedió plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó el 4 de febrero del año en curso.

Sexto

Por correo electrónico de 19 de febrero de 2015, el Letrado D. Jxxxxx Mxxxxxxx Bxxxxxx, del Despacho Profesional Pedro Alemán Abogados, manifestando actuar en representación de la sociedad francesa COVÉA RISKS,- para lo que aportaba un irregular poder general para pleitos - , instó su personación y la ampliación de plazos para alegar y proponer prueba, folios 99 a 104. La irregularidad sobre el poder que se ha señalado radicaba en la incorporación de simple fotocopia en la que ni figuraba referencia alguna al Notario francés interviniente ni se incorporaba la preceptiva apostilla exigible, a efectos de legalización de documentos notariales, en virtud del Convenio de La Haya de 5 de octubre de 1961. No obstante, siendo subsanable la omisión detectada y aun elevado a este Tribunal Marítimo Central el Expediente de Asistencia Marítima de su razón el pasado 13 de abril, a través del propio Juez Marítimo se ha corregido la deficiencia formal y se ha incorporado el poder en cuestión en debida forma y a los fines procedentes como fue la aceptación de la personación solicitada que se acordó, de un modo aventurado, por Auto de 20 de febrero pasado, que se notificó a la representación letrada de SASEMAR el mismo día.

A su vez, el Juzgado Marítimo, con fecha 23 de febrero de 2015 proveyó, al amparo de lo dispuesto en el artículo 35 del Decreto 96411967, de 20 de abril, que aprobó el Reglamento de aplicación de la Ley 6011962, de 24 de diciembre, otorgando a la entidad personada la formulación de alegaciones y pruebas.

Séptimo



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

La representación letrada de SASEMAR, mediante escrito de 23 de febrero pasado que obra a los folios 121 a 126, formuló sus alegaciones en las que, manteniendo el dato referente a la identificación del catamarán asistido como modelo LAGOON 420,- extremo erróneo por lo que luego se dirá -, reflejado en su anterior escrito de 16 de octubre de 2014 al que, a efectos comparativos, se incorporaba anuncio de embarcación similar puesta en venta, y tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la "SALVAMAR ACHERNAR" atendiendo al relato del Parte formulado por su Patrón y demás extremos obrantes en las actuaciones, calificaba la misma como salvamento en atención a la dificultad en la maniobra de devolución del catamarán "CYPRAEA" al mar, danos sufridos por el mismo y, especialmente, la producción de lesiones al marinero de la Unidad desplazado a bordo. En relación con la actuación de tal marinero que, no habiendo recibido instrucciones previas del patrón del catamarán, hizo firme el cabo de remolque a la base del mástil con el posterior resultado de su rotura y caída sobre el mismo durante la maniobra de tiro, consideraba no podía ser imputado ni responsabilizado por los danos sufridos por la embarcación en cuanto que, como persona extraña a la misma, desconocía sus puntos fuertes, siendo su patrón quien, como responsable en todo momento de su embarcación, debía conocerlos. A tal fin señalaba, refiriéndose a la nueva y definitiva maniobra, la consulta expresa al patrón del catamarán sobre el punto más fuerte para hacer firme el remolque y, a continuación, ejercer tracción, siendo entonces y no antes cuando indicó como tal la estructura de proa que une los dos cascos del catamarán.

A su vez, tras citar, y acogerse, alternativamente tanto el articulado procedente de la Ley 60/1962 como el contenido en el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 28 de abril de 1989, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio de TREINTA MIL EUROS (30.000,001) al que se sumarían los gastos ocasionados por importe de QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CIENTIMOS (553,681), lo que daría un total reclamado de TREINTA MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (30.553,681), y finalizaba recordando que la representación de la parte asistida no había aportado al Expediente documentación ni información alguna.

Octavo

Por lo que respecta a la parte asistida,- tras habersele concedido plazo de quince días para formulación de alegaciones, folio 127 y, ante nueva petición instada por correo electrónico el 13 de marzo pasado, proveía el Juez Marítimo el mismo día ampliando el plazo al amparo del artículo 49.2 de la Ley 3011992, de 26 de noviembre, modificada por Ley 411999, de 13 de enero, lo que se notificó a las partes, folios 133 y 134 -, con fecha 24 de marzo de 2015 la Letrada Da Ana M^a Belizón Cebada, en nombre y representación de COVÉA RISKS, presentó su escrito. En el mismo,- al que se acompañaba como Documento Núm. 1 informe pericial emitido por el Comisario de Averías Sr. Ernesto Martínez de Carvajal Hedrich, que consta de 68 folios y que corre unido a los folios 153 a 221 de las actuaciones, e informe al que se remitía



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

constantemente el escrito de alegaciones incorporado,-recordemos aquí lo ya consignado en el Antecedente de Hecho Tercero sobre la pretendida intervención del Sr. Lxxxxx de xxxxx xxx & xxxxx-Comisarios de Averías -, la signataria argumentaba, citando jurisprudencia al efecto, contra la calificación de salvamento, reseñando que el servicio prestado por SASEMAR fue un simple remolque, siendo absolutamente normales y fuera de peligro las circunstancias en que se produjo, sin que concurriera situación de peligro real, inminente y grave del catamarán, a cuyo fin invocaba extractos del Informe General de Emergencia y del informe de meteorología, acogiéndose asimismo al informe pericial de parte aportado y del que se ha hecho mérito en este mismo Antecedente de Hecho; a su vez, y en este mismo orden de cosas, atendiendo al peritaje de parte reseñado, exponía que tal servicio de SASEMAR no fue extraordinario ni más allá de lo normalmente exigible a un remolcador, destacando que el hecho de sufrir heridas el marinero de la "SALVAMAR ACHERNAR" se debió a la mala ejecución del primer intento de remolque y no a lo extraordinario del servicio o a las circunstancias de peligro en que se prestó, llegando a responsabilizar al capitán (sic) de la Unidad por la mala ejecución de ese intento,- y por tanto de la rotura del palo y de las heridas al marinero (sic)-, en cuanto: que *"el capitán del remolcador asume la dirección de la maniobra de remolque y es responsable de la correcta sujeción de la estacha en ambas embarcaciones"*, aserto para el que reseñaba pareceres doctrinales que cita e, incluso, invocaba la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, con transcripción de sus artículos 302 y 303,- sin duda un descuido pues tal Texto Legal no estaba vigente en el término temporal a que se contrae dicho expediente y, en todo caso, habrá de estarse a su Disposición Transitoria Primera -; que *"fue un marinero de la "SALVAMAR ACHERNAR" quien decidió amarrar y de hecho amarró la estacha al palo del catamarán, con el conocimiento y autorización tácita del capitán"*, aserto que apoya en el relato del parte de asistencia; que *"el palo era insuficiente para soportar la fuerza del remolque por la posición en que se encontraba el catamarán y por la dirección del arrastre, sólo odia apreciarlo el capitán del remolcador que era quien tenía los conocimientos de salvamento necesarios"*, aserto que encontraba amparo en su informe pericial de parte; que *"...es fundamental el hecho de que la SALVAMAR ACHERNAR no solicitó autorización al patrón del CYPRAEA para amarrar la estacha al palo del catamarán"*, aserto que, nuevamente, apoyaba en su informe pericial de parte y también en el relato del Parte de Asistencia e Informe General de Emergencia; por Último, y para confirmación de su exposición tendente a la calificación de remolque y, en su consecuencia, no haber derecho a premio por el servicio, traía a colación Sentencia del TSJM de 19 de septiembre de 2001 que negaba la calificación de salvamento, dando la pretendida, en un caso en que, roto el cable de remolque, hubo de reiniciarse la maniobra sin que implicase trabajos extraordinarios.

En el escrito de alegaciones del que nos ocupamos constaba, asimismo, que el valor actual del catamarán no superaba los CINCUENTA MIL EUROS (50.000,00 e), cifra que se determinaba en el tan invocado informe pericial del Comisario de Averías Sr. Ernesto Martínez de Carvajal Hedrich, y con la que se impugnaban tanto la reseñada por la representación de SASEMAR como la consignada en el informe de valoración del Jefe del Distrito Marítimo de San Carlos de



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

la Rápita, explicitándose los extremos que se han tenido en cuenta para la fijación de tal cifra. Debe reseñarse en este momento, como se anunció en nuestro Antecedente de Hecho Séptimo, que el catamarán "CYPRAEA" es un modelo LAGOON 42 del año 1991, y no un LAGOON 420 del año 2008.

Por último, y en cuanto a la duración del servicio, tras apreciar contradicción entre la reflejada en el Parte de Asistencia y el consignado por SASEMAR, se alegaba que el tiempo real fue de 4 horas y 47 minutos al deberse excluir el invertido en la evacuación del mariner herido por deberse a un error de la embarcación remolcadora.

Concluía la representación letrada de la parte asistida instando la admisión de la prueba documental obrante en el Expediente y de la pericial propuesta como Documento Núm. 1 y del que ya se ha hecho merito, sobre cuyo pedimento el Juzgado Marítimo, por Providencia de 6 de abril pasado, acordó admitirlas, lo que notificó a las partes.

Noveno

El Juez Marítimo actuante dispuso celebración de Reunión Conciliatoria el pasado 14 de abril, lo que se comunicó a las partes expresando su inasistencia el representante letrado de SASEMAR con escrito de fecha 8 del mismo mes, folio 233, mediante el que se reiteraba en lo ya manifestado, por lo que por Providencia del día siguiente, acordó el curso de las actuaciones a este Tribunal marítimo Central, elevando el Expediente el día 13 de abril del año en curso.

HECHOS

Primero

El día 18 de agosto de 2014, tras una inicial noticia a 01:54 horas, escuchada por VHF 16 y contestada por CCR Valencia. de petición de asistencia cerca de Sant Carles de la Rápita, por la que se vino en conocimiento de que el catamarán "CYPRAEA" se encontraba varado de proa en Punta de la Banya en posición 40° 33,112'N 000° 37,606'E con tres personas a bordo de nacionalidad francesa, CCS Tarragona movilizó a la "SALVAMAR ACHERNAR", que regresaba de una emergencia. Una vez en zona a 02:28 horas, la Unidad descartó el desembarco de su neumática por las condiciones meteorológicas de viento y oleaje rompiente, e informó que la embarcación estaba estable sobre el fondo y sus tripulantes. Que iban arriar la vela, se encontraban en buen estado, por lo que el Centro instruyó a la Unidad a permanecer en zona hasta posterior contacto aunque, a 03:00 horas, se dispuso su regreso a base donde atracó a 03:25 horas. Tras contacto, a 04:10 horas, del CCS Tarragona con el catamarán, se conoció que sus tripulantes continuaban bien y que la rompiente hacia cabecear a la embarcación; a su vez,



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

en un nuevo contacto, a 06:08 horas, se le dió aviso de la próxima salida de la Unidad, lo que llevó cabo desde su base en Sant Carles de la Rapita, a 06:30 horas, contactando por VHF con la embarcación que demandaba reflotamiento. Una vez en zona, a 06:45 horas y sobre sonda de dos metros, arrió su neumática para pasar la estacha de remolque y poder reflotarla, iniciando la maniobra con la ayuda del marinero de a bordo para dar 450 metros de estacha. A 07:30 horas, tras varios intentos debidos a la rompiente de las olas, el marinero abordó el catamarán desde el que, por canal 74 de VHF, informó haber hecho firme la estacha a la base del palo pudiéndose comenzar el tiro, tras lo que, y dadas instrucciones de apartarse de la zona de tiro, la Unidad comenzó a tirar del "CYPRAEA" al mínimo. No obstante, a 07:47 horas, se rompió el palo del catamarán quedando libre la estacha, habiéndose logrado, no obstante, desvararlo de la primera barra de arena si bien quedó varado en la segunda. A consecuencia de la rotura y caída del palo el marinero de la Unidad a bordo del catamarán recibió un fuerte golpe en su cabeza quedando aturdido, suceso del que se dió cuenta a CCS Tarragona, a 07:50 horas, solicitando el Helimer para su traslado e indicando, también, que desde la Unidad no podía accederse al catamarán varado en la arena y que los tripulantes del mismo se hallaban bien; en todo caso se procedió a recuperar la estacha de 450 metros que tenía por popa. Tras la evacuación, a 08:42 horas, del marinero herido por el Helimer desplazado a 09:00 horas CCS Tarragona informó a la Unidad de la próxima llegada de la embarcación neumática de la Cruz Roja,- la "LEBENDONTIA" -,que se desplazaba desde su base en La Ampolla para colaborar en las labores de reflotamiento-. A su vez, y a la ultima hora señalada, la "SALVAMAR ACHERNAR" regresó a su base para embarcar un marinero de reemplazo para completar su tripulación, saliendo de la misma a 09:59 horas y, tras llegar a zona, a 10:17 horas, se preparó maniobra para dar estacha por segunda vez, dándose instrucciones, a 10:47 horas, por el Centro al Patrón de la Unidad para que, a través de VHF, contactase con el patrón del catamarán con el fin de grabar conversación de autorización de firme remolque y remolque, lo que este cumplimentó instruyendo al patrón para hacerla firme en el lugar que el mismo creyera más fuerte y seguro para poder tirar. Pasada la estacha a los tripulantes de la "LEBENDONTIA para hacerla firme en el "CYPRAEA", se informó, a 11:00 horas, desde el catamarán que la estacha estaba firme sobre la estructura de proa que une los dos cascos, por lo que, con rumbo Oeste, se empezó el tiro al mínimo, que se fue aumentando, consiguiéndose reflotar la embarcación a las 11:21 horas, recibándose comunicación, a su vez, de que no había vía de agua e iban a amarrar el palo que se encontraba suelto. A las 11:35 horas, después de que la embarcación de la Cruz Roja aproximase la neumática de la Unidad y marchase hacia su base para repostar, adonde llegaría a 13:30 horas, se puso rumbo hacia el Puerto de Sant Carles de la Rápita llevando a remolque al catamarán, que no tenía vía de agua. A 12:45 horas, y ya en el interior de la dársena del puerto en cuestión, el patrón del catamarán comunicó haber contactado con el varadero para subir la embarcación y que, teniendo el motor en marcha, quería largar estacha para atracar, lo que hizo si bien la Unidad lo acompañó hasta el varadero donde amarró a las 13:00 horas, procediendo la "SALVAMAR ACHERNAR" a realizar parada técnica de consumo y saliendo hacia su base a 14:00 horas donde acabaría atracando a 14:30 horas.



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

El servicio tuvo una duración de 5 horas y 48 minutos, siendo la distancia navegada de 26 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe meteorológico incorporado.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la "SALVAMAR ACHERNAR", Informe General de Emergencia del CCS Tarragona, informe de la AEMET y particulares obrantes en el informe pericial aportado por la parte asistida y redactado por el Comisario de Averías Sr. Ernesto Martínez de Carvajal Hedrich, documentos todos obrantes en el Expediente.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con 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.

Segundo

Para la calificación de la asistencia de la embarcación de recreo a vela, tipo catamarán, nombrada "CYPRAEA", salvamento, según demanda la representación de SASEMAR, simple remolque, según alegato de la representación letrada de la entidad aseguradora de la parte asistida, debe examinarse si se dio la necesaria circunstancia de concurrencia de situación de peligro. Reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias entre otras 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, 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo demanda cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurran circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

sufrir graves danos, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988).

En el supuesto que nos ocupa, en modo alguno concurren los extremos antes reflejados ya que, como se ha dejado consignado la embarcación de recreo "CYPRAEA" se hallaba, en posición 40° 33,112.N 000° 37,606'E, simplemente varada de proa en playa de arena, adrizada, estable y asentada sobre sus dos quillas y pantoques, situación que se mantuvo desde el inicio del suceso a 01:54 horas del día 18 de agosto de 2014, en que se demanda asistencia por su patrón, hasta el inicio de las pertinentes labores de reflotamiento, por lo que, conviniendo con el criterio expuesto por la parte asistida, no son de apreciar circunstancias de peligro para la embarcación "SALVAMAR ACHERNAR" y sus tripulantes involucrados en la maniobra de asistencia derivadas bien del estado de la mar, bien del estado del catamarán. Por otra parte, y si bien es cierto que, en el desempeño de la actividad encomendada, el marinero de la Unidad de Salvamento que, en la neumática amada, había abordado el "CYPRAEA", desgraciadamente resultaría lesionado,- argumento con el que se pretende amparar la calificación de la asistencia formulada por la parte asistente -, tal suceso tuvo su causa primigenia y desencadenante en una maniobra desafortunada llevada a cabo en su búsqueda de un punto de anclaje para hacer firme el remolque, suceso que no se derivó de daño alguno o deficiencia en la estructura del catamarán o de las condiciones climatológicas existentes. En resumidas cuentas, al inicio de la asistencia no había peligro alguno de pérdida o de graves danos para el asistido que, simplemente, había pedido asistencia para salir de la varada en que se hallaba y que le impedía seguir flotando y navegando. En su consecuencia y a juicio de este Tribunal Marítimo Central, en el desarrollo de la asistencia prestada, no existiendo peligro de pérdida o acusación de graves danos en la embarcación asistida "CYPRAEA" ni riesgo para la "SALVAMAR ACHERNAR, debe rechazarse la pretensión de calificar tal asistencia como salvamento.

Tercero

A su vez, y rechazando igualmente la pretensión de la parte asistida que arguye, tras una docta exposición de las diferencias entre remolque transporte, por el que se decanta, y remolque maniobra,- con cita innecesaria de la Ley de Navegación Marítima, a lo que nos hemos referido en el Antecedente de Hecho Octavo -, la calificación de simple remolque sin derecho a premio por el servicio, procede calificar la asistencia sometida a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central como remolque marítimo, a tenor del artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que en su párrafo primero establece tal calificación, fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento para los prestados en la mar de un buque a otro que lo pida, y que no es remolque comercial sujeto a tarifación pues, y así queda reflejado en lo actuado, desde la embarcación "CYPRAEA" se emitió una petición de asistencia,- "solicitud de ayuda" refleja el audio aportado por CCS Tanagona -, que dio como resultado la intervención



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

de la "SALVAMAR ACHERNAR", que consiguió la recuperación de dicha embarcación realizándola sin prestación de servicios extraordinarios.

Cuarto

Este mismo artículo 15 establece que el remolque en la mar dará lugar a la indemnización de los gastos, danos y perjuicios surgidos como consecuencia del mismo por el buque que efectúe el servicio y al abono de un precio justo por el servicio prestado y el artículo 16 de la misma Ley previene que para fijar el importe de la retribución se estará a lo convenido entre las partes interesadas y en su defecto a lo que resuelva el Tribunal Marítimo Central, que fijará el precio tomando como base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes. El Tribunal considera que la duración del servicio fue de 5 horas y 48 minutos, pues se considera preciso y acertado el regreso de la Unidad de Salvamento a su base para recoger a un marinero de relevo o sustituto que integrase y completase su tripulación ante la situación creada por la evacuación del titular herido y evacuado, siendo con ello totalmente asumible el cómputo de navegación efectuada y que se refleja, en un total de 26 millas, en el Parte de Asistencia formulado por su Patrón. A su vez, y en cuanto al parámetro determinado por el valor contribuyente, con las valoraciones tan distantes de las partes, consignadas en los Antecedentes de Hecho Tercero, la del asistente, y Octavo, la del asistido, y la dada por el peritaje oficial, con un baremo de entre CIENTO MIL Y CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (100.000,00 Y 150.000,00 euros), se toma como acreditada la menor de estas si bien con la disminución necesaria de los gastos de reparación, por importe de VEINTIÚN MIL EUROS (21.000,00 euros).

Quinto

En el presente caso la operación de asistencia llevada a cabo que, si bien tuvo las dificultades expresadas en su desarrollo, no se produjo en situación meteorológica adversa, y por ello se señala como precio justo, la cantidad de TRES MIL EUROS (3.000,004), considerándose como gastos ocasionados a la Sociedad Salvamento y Seguridad Marítima por la realización del servicio, los reclamados de combustible- y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio, por importe de QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CENTIMOS (553,68 euros).

Al tratarse la Unidad de Salvamento "SALVAMAR ACHERNAR" de embarcación adscrita 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, de acuerdo con los artículos 7 y 13 de la citada ley 6011962, de 24 de diciembre.



Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15

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 remolque en la mar el servicio prestado por la Unidad de Salvamento "SALVAMAR ACHERNAR" a la embarcación de recreo, catamarán, denominada "CYPRAEA", y fija como retribución total por el servicio la cantidad de TRES MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (3.553,68 euros), de los que la cifra de QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (553,68 euros) corresponde a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y la cifra de TRES MIL EUROS (3.000,00 euros) al precio justo por el servicio prestado.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por el amator/propietario de la embarcación de recreo denominada "CYPRAEA" a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, haciéndoles saber a los interesados, 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 O.M. 1601177 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 Ley 60162, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30192, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 411999, de 13 de enero.

Notifíquese esta resolución a las partes personadas en las actuaciones.

Así lo acordaron los Señores del Tribunal Marítimo Central, y lo firma el Excmo. Sr. Presidente, conmigo, el Secretario-Relator, que doy fe.





Ministerio de Defensa
Cuartel General de la Armada
Tribunal Marítimo Central

Resolución 630/00019/15