

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00035/15**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.  
**D. Javier Pery Paredes**

En Madrid a los treinta días del mes de septiembre del año dos mil quince.

#### **Vocales**

Capitán de Navío  
**D. Salvador Múgica Ruiz**

Coronel Auditor  
**D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y Del Arco**

Representante Marina Mercante,  
**D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano**

#### **Secretario-Relator**

Coronel Auditor  
**D. Federico Manuel García Rico**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **6/2014**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada al buque mercante denominado "**ABIS CALAIS**", con matrícula IMO 9547336, bandera de Holanda y propiedad de la empresa **ABIS SHIPPING COMPANY B.V.**, de 114,4 metros de eslora y arqueo de 4255 GT, por las embarcaciones "**IBAIZÁBAL TRES**", tipo especial y subtipo "Remolcador de Altura", con matrícula 1<sup>a</sup>-BI-3-5-94, de la Provincia

Marítima de Bilbao, de 33,99 (L) metros de eslora, e "**IBAIZÁBAL NUEVE**", tipo especial y subtipo "Salvamento, Antipolución, Incendios", con matrícula 1<sup>a</sup>-BI-3-2-09, de la misma Provincia Marítima, de 29,75 (L) metros de eslora, armados y propiedad ambos de la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, si bien explotados, bajo la modalidad de "arrendamiento a casco desnudo", por la mercantil SERTOSA NORTE, S.L., y por el Remolcador "**SAR GAVIA**", propiedad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), Empresa Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, hecho ocurrido entre los días 28 y 29 de enero de 2014 en aguas de Galicia.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero** Se inició el presente expediente núm. 6/2014 por el Juzgado Marítimo Permanente reseñado a instancia del Letrado D. J. R. en representación, que acreditaba mediante escritura de apoderamiento, de **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, y quien, con escrito a tal fin de 30 de enero de 2014 y trasladando copia,- cuyos originales se presentaron en sede judicial el mismo día -, de los Partes de Asistencia formulados por los Patrones de los Remolcadores **“IBAIZÁBAL TRES”** e **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, con base ambos en el Puerto de Coruña, en los que narraban los servicios prestados el día 29 del mismo mes al buque mercante **“ABIS CALAIS”**, solicitaba la retención del asistido y de su cargamento mientras no se prestase fianza bastante para responder del premio que pudiera corresponder a la mercantil citada, cuyo importe sería establecido cuando la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima procediera a la valoración, que se pedía, actualizada de tal buque, su cargamento y flete. En cuanto a los partes en cuestión, formalizados a tenor del modelo usual, se decía en ambos que la petición de asistencia,- calificada esta por sus redactores de **salvamento** -, había sido dispuesta por orden urgente de las Autoridades Marítimas ante situación de peligro y se señalaba una meteorología de “Mar de Fondo NW 6 metros y viento Oeste Fuerza 7” con idéntica distancia navegada de 30 millas. A su vez, en el parte del **“IBAIZÁBAL TRES”**, reflejándose una duración del servicio de 5 horas y 15 minutos, se relataba lo siguiente: que, a 06:00 horas, su Empresa comunicó preparación para posible salida en ayuda del **“ABIS CALAIS”** que estaba sin máquina a 1,5 millas al W del Cabo Prioriño, saliendo a 08:45 horas por orden de la Torre de Control del Puerto de La Coruña hacia la zona del Cabo Prior, con llegada a posición 42°27,5N-008°22,5W a las 09:35 horas, donde permaneció como escolta del remolque por si hiciese falta su intervención, comenzando tal escolta a 09:40 horas hacia el Puerto de Ferrol donde, en sus inmediaciones y en posición 43°28,1N-008°15,3W, la finalizó, regresando a 12:20 horas a la Coruña donde atracó a 14:00 horas. Por lo que respecta al parte del **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, que indicaba una duración del servicio de 7 horas, en este se decía: que, a 06:50 horas, la Torre de Control de La Coruña avisó para proceder en ayuda del **“ABIS CALAIS”** que se encontraba sin máquina y con grave riesgo de irse a la costa, saliendo para zona a las 07:00 horas y llegando a 08:00 horas al costado en posición 43°28,4N-008°22,7W donde el **“SAR GAVIA”** le tenía dado un cabo por la proa, concurriendo fuerte viento del NW con olas de 6/7 metros; que a 09:15 horas el **“SAR GAVIA”** informó habersele soltado el remolque por lo que, derivando sin control el **“ABIS CALAIS”** hacia la costa muy próxima, se inició de inmediato maniobra para darle remolque por la proa y parar su deriva, remolque hecho firme a las 09:30 horas, tras lo que se dio avante rumbo a Ferrol con escolta de los demás remolcadores sin hacer firme; que al través del espigón del Puerto Exterior del Ferrol, a 11:15 horas se comenzó a acortar el remolque y a las 11:30 horas, una vez recortado, por orden del Práctico se dio avante hacia la dársena interior a 11:55 al través del Castillo de La Palma y largando remolque a las 12:10 horas por orden del Práctico; y que, a 12:45 horas, todo trincado, se dio

avante hacia el Puerto de La Coruña donde atracó a las 14:00 horas, folios 1 a 17.

### **Segundo**

A su vez, y mediante escrito del mismo día 30 de enero de 2014 cursado al Juzgado Marítimo al día siguiente por fax y ya aperturado el Expediente hecho mérito, la representación letrada, acreditada, de **SASEMAR** en cuanto armadora del Remolcador “**SAR GAVIA**”, trasladando copia del Parte de Asistencia formulado por su Capitán en el que narraba el servicio prestado entre los días 28 y 29 del citado mes anterior al buque mercante “**ABIS CALAIS**”, se personó y solicitó la prohibición de salida a la mar y de aguas españolas del mismo,- indicando se hallaba en el muelle de Navantia-Ferrol -, y la posibilidad de constituir en garantía fianza sustitutoria de tal medida por el armador o su aseguradora en cifra no inferior a UN MILLÓN DE EUROS (1.000.000,00-€) o la que determinase el Juez Marítimo actuante según el valor del asistido manifestado en póliza de seguro; en todo caso dejó interesada se requiriese de su armador copia de póliza de seguro y máquina, copia del manifiesto de carga y certificación de la cantidad de combustible, lubricantes, aceites y pertrechos. En tal parte,- cuyo original trasladaría posteriormente la Capitanía Marítima de La Coruña y que obra a los folios 94 a 102 -, y tras decirse que la petición de asistencia la hizo CCS Finisterre siendo la causa el ir a la deriva el “**ABIS CALAIS**” sin máquina ni gobierno y derivando a tierra, calificándose el servicio como **salvamento** con duración de 1 día y 2 horas y con una distancia navegada de 63 millas, se reflejaba como relato, sintetizándolo, el siguiente: que, tras recibirse llamada del Centro indicado a 10:21 horas del 28 de enero de 2014 que ordenaba salir hacia dicho buque a la deriva y sin propulsión en posición 43°42,2N-008°27,6W a unas diez millas al NW de Cabo Prior, salió el Remolcador “**SAR GAVIA**” a las 10:40 horas; que, tras contacto con el “**ABIS CALAIS**” por VHF 16/06 a 12:50 horas, llegó a su costado en situación 43°40,5N-008°21,8W y comenzó maniobra de aproximación para dar remolque siguiendo instrucciones del Centro, maniobra que se desarrolló con gran dificultad y con riesgo real para los tripulantes en cubierta del Remolcador debido a los fuertes balances y cabezadas ocasionados por olas de 9 metros y rachas de viento de hasta 55 nudos reinantes en zona; que mediante lanzacabos neumático se pasó a 13:45 horas cabo mensajero al asistido y, firme remolque a 14:20 horas y en posición 43°39N-008°17,9W, se comenzó a filar cable hasta 400 metros y se inició el remolque, indicando CCS Finisterre a las 14:34 horas se procediera al Puerto de La Coruña si bien, a 15:07 horas, se ordenó por CCS Coruña variar el puerto de arribada y proceder al Puerto de Ferrol; que, a 18:40 horas y por cambio de sonda, se recortó remolque hasta 300 metros; que a 18:53 horas y en posición 43°32,8N-008°25,0W, faltó remolque de lo que se informó a CCS Coruña, quedando listo tren de remolque para enganchar a las 19:15 horas; que, tras fallar el intento de enganche del B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**”,- propiedad de la Xunta de Galicia y operado por la mercantil REMOLCADORES

NOSA TERRA, S.A. (REMOLCANOSA) -, a 19:30 horas se informó a CCS Coruña estar preparado el **“SAR GAVIA”** para dar nuevamente remolque, lo que se ordenó y se inició maniobra de aproximación pasándose a 19:50 horas mensajero al **“ABIS CALAIS”**; que a 20:00 horas y una vez a bordo la gaza del pennant, desde el asistido se informa no haberlo podido hacer firme e írseles al agua, de lo que se informó a CCS Coruña que, a 21:21 horas, ordenó proceder a la popa del **“ABIS CALAIS”** a dar una segunda línea de remolque ya que el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** le iba remolcando por proa; que a las 22:10 horas y firme **“dyneema”**, - estacha de polipropileno trenzado-, a la popa del buque, se largó hasta 200 metros y el **“SAR GAVIA”** se mantuvo con la **“dyneema”** en banda acompañando; que a las 01:07 del 29 de enero en situación 43°30,4N-008°23,4W faltó el remolque del B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** y el **“SAR GAVIA”** procedió a aguantar al **“ABIS CALAIS”** según instrucciones de CCS Coruña; que a las 01:26 horas y al faltar el remolque se informó a CCS Coruña, con nuevo informe, a 01:39 horas, de estar situado el Remolcador por la proa del buque para darle remolque si bien este necesitaba tiempo para aclarar su maniobra en proa; que a las 02:10 horas y en posición 43°30,5N-008°21,6W se dio mensajero si bien faltó el virador por lo que, a 02:25 horas se preparó nueva maniobra, quedando el mensajero a bordo del **“ABIS CALAIS”** a 02:50 horas; que, estando a una distancia de 2 cables de las Islas Gabeiras, se hizo firme el remolque a las 03:25 horas, largándose 100 metros de cable y comenzando a tirar al Rv=270 para alejarlo de tales Islas, siendo la sonda bajo quilla de 10 metros, de modo que la escora del barco y el embarque de mar en cubierta hizo correr serio peligro a la tripulación del **“SAR GAVIA”**; que a las 04:05 horas y debido al mal estado de la mar y del viento se cambió de rumbo al SW con velocidad de 1,2 nudos, alejándose al asistido de un peligro inminente; que a las 05:50 horas y en situación 43°20,2N-008°23,2W faltó remolque por lo que se maniobró a las 06:14 horas para darlo de nuevo, quedando firme a las 07:05 horas y procediéndose, según instrucciones de CCS Coruña al Puerto de Ferrol; que, a las 07:53 horas y en posición 43°27,6N-008°23,0W, faltó el remolque; que a las 08:03 horas se acompañó al **“ABIS CALAIS”** mientras tomaba remolque del **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, siguiendo instrucciones del Centro; que a las 10:20 horas el **“ABIS CALAIS”**, remolcado por el **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, llegó al muelle exterior de Ferrol, embarcando Práctico y tomando remolcadores de puerto, ordenando CCS Coruña al **“SAR GAVIA”** acompañar al asistido hasta la dársena interior del Puerto de Ferrol; que, una vez allí y a las 11:05 horas, CCS Coruña ordenó la vuelta a base, lo que hizo el Remolcador quedando atracado en el muelle Calvo Sotelo Sur a las 12:40 horas.

### Tercero

El Juez Marítimo actuante, ante lo peticionado por la representación letrada de la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.** en su escrito referenciado, mediante Providencia de 30 de enero de 2014, folios 18 y 19, acordó sobre el mercante **“ABIS CALAIS”** la medida cautelar de

**“prohibición de salida a la mar y abandono del puerto en que actualmente se encuentra surto,- instalaciones de NAVANTIA de Ferrol -, sin autorización expresa del Juzgado Marítimo, con la inmovilización de todos sus aparatos y pertrechos, combustible, carga y flete”** sin perjuicio de las oportunas valoraciones a efectos de fijar la correspondiente fianza, a cuyos fines ofició tanto a la Comandancia del Puesto de la Guardia Civil para adopción de las medidas de aseguramiento dispuestas,- de lo que se deja constancia sobre su puesta en efectividad a los folios 103 a 105 -, como a la Capitanía Marítima de Ferrol a la que requirió Informe-Valoración de la embarcación asistida con su aparataje y demás extremos antes consignados y, a su vez, notificó lo proveído al Letrado de la parte asistente quien, con nuevo escrito, folio 47, aclaró el suyo anterior sobre participación de los remolcadores armados por su representado y dejó por señalado el interesar fianza sustitutoria no inferior al 15% del valor de lo salvado.

Por lo que respecta a la valoración del **“ABIS CALAIS”** obra al folio 48 escrito del Capitán Marítimo de Ferrol que trasladaba informe elaborado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima, folio 49, reflejando estas las características principales del mercante así como la asignación de valor al mismo con todos sus aparatos, combustibles y pertrechos en cifra de **DIEZ MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS (10.578.834,00-€)**, y dando un valor a su carga de 5531,72 Tm de biomasa (pellets) de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS (497.855,00€)**, con lo que se alcanzaba un valor total de **ONCE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS (11.076.689,00-€)**.

Conocida la meritada valoración el Juez Marítimo, por Providencia de 31 de enero de 2014 y tras referirse a la posible presentación de otros interesados a tenor de lo conocido,- no sólo por los partes de asistencia de la parte ya personada sino también al haberse traído a las actuaciones diversa documental bajada de internet sobre el asunto en trámite -, acordó fijación de fianza para alzamiento de su anterior medida cautelar en cuantía de **DOS MILLONES DOSCIENTOS QUINCE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS (2.215.337,00-€)** que consideró suficiente para garantizar la posible remuneración que pudiera corresponder a las partes implicadas en la asistencia y señaló el modo de su constitución, acuerdo que cursó a la Capitanía Marítima de Ferrol para notificación al Capitán del mercante **“ABIS CALAIS”** y que notificó al Letrado representante de la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**

A su vez, y recibido que fue el escrito meritado en el Antecedente de Hecho Segundo suscrito por la representación letrada de **SASEMAR**, folios 59 a 87, el Juez Marítimo proveyó a su personación el 31 de enero de 2014 y reflejó en su Acuerdo particulares de lo ya actuado en el Expediente sobre

medida cautelar adoptada y fianza sustitutoria dispuesta, folios 88 y 89, lo que notificó a las partes personadas. Por último cabe decir que al folio 106 obra comunicación hecha por la entidad MARÍTIMA CONSIFLET, S.A. por la que se daba cuenta al Juzgado Marítimo de haber sido nominada como agente del mercante “**ABIS CALAIS**”.

#### **Cuarto**

Dispuesta por el Juez Marítimo la toma de declaración el 5 de febrero de 2014 del Capitán del mercante, D. O. G., quien debería aportar la documentación que se le indicaba,- certificado de propiedad, lista de tripulantes, pólizas de seguros del buque, carga, flete, y desembolsos en su caso, manifiesto de carga, conocimiento de embarque y diarios de navegación y de máquinas de los días 28 y 29 de enero de 2014 -, se ofició a tal fin a la Capitanía Marítima de Ferrol, a la consignataria reseñada y a los Letrados ya personados, presentándose por la representación de **SASEMAR** un pliego de preguntas a realizar al mismo, folios 134 a 137. En su declaración el indicado Capitán, asistido como intérprete por el Sr. V. G. de la consignataria MARÍTIMA CONSIFLET, S.A., tras aportar su propio relato de los hechos acaecidos al buque de su mando desde el 26 de enero anterior hasta su atraque en el Puerto de Ferrol, folios 143 y 144,- del que se uniría versión traducida a los folios 181 a 183 -, y entregar la documentación que le había sido requerida, folios 145 a 171, sobre las preguntas formuladas por el Letrado de **SASEMAR**, que el Juez Marítimo declaró pertinentes, sintetizándolo, dijo: **1º.-** Que era cierto tanto que se pidió auxilio por el “**ABIS CALAIS**” porque estaba a la deriva y sin propulsión, como que las condiciones meteorológicas en el período de tiempo en que se desarrolló la operación de salvamento eran de fuerte oleaje y rachas de viento, y que tal meteorología adversa dificultó especialmente la operación de rescate desempeñada por la tripulación del “**SAR GAVIA**”; **2º.-** Que el remolque del “**ABIS CALAIS**” lo afianzó el “**SAR GAVIA**” a las 15:20 horas del día 28 de enero de 2014 hasta que por este Remolcador se le informó a las 20:00 horas que había perdido el remolque, y que el B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” le dio remolque por la proa sobre las 22:00 horas mientras que el “**SAR GAVIA**”, a las 23:10 horas, lo dio por la popa, actuando como escolta, siendo a las 02:05 del día siguiente cuando el B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” perdió el remolque y, en ese momento, el “**SAR GAVIA**”, que iba por la popa, giró a estribor aguantando al “**ABIS CALAIS**” para evitar que derivase hacia la costa, distante unas dos millas, aunque a las 02:30 horas el “**SAR GAVIA**” también perdió el remolque dado por popa si bien, y en posición 43°30,6’N-008°22,6’W, intentó dar remolque por proa enviando el cabo a las 03:25 horas, lo que consiguió al hacerlo firme a las 04:25 horas ya en situación 43°30,8’N-008°20,7’W, remolque que perdió a las 06:50 horas y que volvió a hacer firme sobre las 08:00 horas en posición 43°28,5’N-008°22,7’W; **3º.-** Que era cierto que el “**SAR GAVIA**” estuvo acompañando en todo momento al “**ABIS CALAIS**” hasta su entrada en puerto aun habiendo perdido el remolque a las 08:55 horas y habiéndolo tomado a las

09:25 horas el “**IBAIZÁBAL NUEVE**”, siendo el resultado de la asistencia marítima prestada por el “**SAR GAVIA**”, entre otros buques, el que consiguió poner al “**ABIS CALAIS**” en la Ría de Ferrol fuera de peligro y a salvo, sin que por su parte se manifestase negativa alguna al desarrollo de la asistencia prestada por el “**SAR GAVIA**”; 4º.- Que quería dejar constancia de la profesionalidad de la tripulación del “**SAR GAVIA**” y de lo decisivo de su intervención para que el “**ABIS CALAIS**” llegase a puerto; y, por último, manifestó que los remolcadores intervinientes en la asistencias fueron el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” y el “**IBAIZÁBAL CINCO**” y no el “**IBAIZÁBAL TRES**”; de tal declaración fueron notificados los Letrados de las partes personadas.

#### **Quinto**

Por escrito de 5 de febrero de 2014, folio174, el Letrado Sr. R. S. interesó del Juzgado Marítimo se solicitase de **SASEMAR** copia certificada de las Carpetas o Fichas de intervención de los CCS Finisterre y Coruña y detalle de todas las comunicaciones habidas entre los mismos, el buque, los remolcadores y las Autoridades Marítimas, como asimismo copia de los plotters de situación registrados del “**ABIS CALAIS**” durante los días 27 a 29 de enero de 2014 y, a su vez, se solicitase de las Capitanías Marítimas de Coruña y Ferrol informe descriptivo de su actuación durante los días indicados y del desarrollo de la operación de asistencia marítima. Sobre estas solicitudes el Juez Marítimo proveyó el día 20 del mismo mes en el modo que en su momento se dirá.

También ha de decirse que el Juzgado Marítimo recabó tanto las hojas de asiento de los diversos remolcadores con representantes personados a las Autoridades Marítimas Periféricas correspondientes, figurando la del “**SAR GAVIA**” a los folios 219 a 225 y las de los “**IBAIZÁBAL TRES**” e “**IBAIZÁBAL NUEVE**” a los folios 226 a 232 respectivamente, como certificación a la AEMET de la meteorología obrante en las coordenadas y días que detallaba en su solicitud, certificado que obra al folio 218, y que refleja lo siguiente:

#### **-Día 28 de enero de 2014**

Coordenadas: 43°22,2´N-008°27,6´W.

Viento del Oeste entre 30 y 40 nudos (55 y 75 km/hr) a lo largo de todo el día.

Aviso por fuerte oleaje del Noroeste con olas de 7 a 8 mts de altura entre Finisterre y Bares.

#### **-Día 29 de enero de 2014**

Coordenadas: 43°27,5´N-008°22,5´W y 43°28,4´N-008°22,7´W.

Viento del Noroeste entre 20 y 30 nudos (36 y 55 km/hr) a lo largo de todo el día.

Aviso por fuerte oleaje del Noroeste con olas de 6 a 7 mts de altura entre Finisterre y Bares.

En este orden de cosas ha de hacerse constar que por la representación letrada de **SASEMAR**, y conforme lo tenía requerido el Juzgado Marítimo, se trasladó copia de las grabaciones de vídeo realizadas en la mar en relación con la asistencia prestada, que obra en CD obrante en sobre al folio 237 y que corresponde a imágenes tomadas desde el HELIMER 209 el 28 de enero de 2014, y por nuevo escrito de 17 de febrero de tal año se aportó documentación conformada por presupuestos de la entidad M. V. MAQUINARIA, S.A., acreditativa de gastos por valor aproximado total de **DIECISEIS MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS (16.274,47-€)** correspondientes al importe de reposición del material perdido durante la asistencia llevada a cabo por el Remolcador "**SAR GAVIA**", que obra a los folios 233 a 236.

#### **Sexto**

Por Diligencia del Secretario del Juzgado Marítimo de fecha 14 de febrero de 2014 se dejó constancia de la comparecencia del ya citado Sr. V. G. quien entregó escrito, de 11 del mismo mes, del Letrado D. J. F. quien, diciendo actuar en nombre y representación de los armadores del "**ABIS CALAIS**", presentaba original de la Carta de Garantía otorgada por MAPFRE y anunciaba estar a la espera de poderes acreditativos de tal representación que aportaría. El documento meritado, que obra al folio 196, corresponde al Certificado Individual de Seguros núm. 0000000, Póliza de Seguro de Caucción núm. 000000, fechado en Madrid a 7 de febrero de 2014, mediante el que la entidad MAPFRE GLOBAL RISKS aseguraba solidariamente al buque "**ABIS CALAIS**" y a **ABIS SHIPPING** como tomadores del seguro hasta el importe de **DOS MILLONES DOSCIENTOS QUINCE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS (2.215.337,00-€)**.

El Juez Marítimo, estimando suficiente la garantía aportada para garantizar el alzamiento de las medidas cautelares en su momento adoptadas, por Providencia de 7 de febrero de 2014,- en tanto que el documento reseñado se le había anticipado por fax de tal fecha -, declaró constituida fianza en la cantidad del importe asegurado y levantó tales medidas provisionales, oficiando lo pertinente; en tal sentido obra a los folios 213 a 215 la novedad de la Guardia Civil sobre el desprecintado del "**ABIS CALAIS**" con noticia de haber zarpado el día 9 del mes en cuestión con destino al puerto de Hull (Reino Unido).

#### **Séptimo**

Con fecha 18 de febrero de 2014 y mediante fax el ya citado Letrado Sr. F. R., a quien el Juez Marítimo había requerido la representación que invocaba como se refleja en el anterior Antecedente de Hecho, hizo llegar un poder para pleitos en lengua inglesa otorgado por el representante legal de los armadores del buque asistido junto con su traducción al castellano. Sobre tales documentos, que obran, respectivamente, a los folios 240/241 y 242/ 243, debe



significarse, a primera vista, ser simples fotocopias y no venir realizada su traducción por Intérprete Jurado; a su vez, el “Power of Attorney” formalizado por el ciudadano holandés D. R. M. v. d. G. en la calidad dicha de la entidad **ABIS SHIPPINHG COMPANY B.V.** antes parece “legitimación de firma” llevada a cabo por un Notario de la ciudad holandesa de Groningen que escritura de poder por lo que habría que ponderar su valor en el país de origen; por otra parte, y si bien figura en el texto inglés la identificación y sello del Notario interviniente, no se incorporaba la apostilla exigible, a efectos de legalización de documentos notariales, en los términos y en virtud del Convenio de La Haya de 5 de octubre de 1961, ratificado por España por Instrumento de 10 de abril de 1978 y con vigencia desde el 25 de septiembre del mismo año, y ratificado por los Países Bajos el 9 de septiembre de 1965 y vigente desde el 8 de octubre del mismo año. No obstante, y dado que el Juez Marítimo por Providencia de 18 de febrero de 2014, folios 245 y 245, admitió la personación del Letrado Sr. F. R., con el que se han entendido las actuaciones, debe asumirse en este momento la procedencia de lo acordado.

En el proveído hecho mérito, que se notificó a las diversas partes personadas, el Juez Marítimo acordó admitir la prueba documental propuesta por el Letrado Sr. R. S. en la representación ostentada, reseñada en el Antecedente de Hecho Quinto y llevarla a la práctica en los términos solicitados. A tal fin ofició a los CCS Finisterre y La Coruña y a las Capitanías Marítimas de La Coruña y Ferrol.

### **Octavo**

En lo referido a los Centros de Coordinación de Salvamento, obran a los folios 262 a 270 y 272 a 280 las copias del Informe General de Emergencia 232/14,- único por la intervención sucesiva de tales Centros -, abierto con ocasión del suceso de autos, remitidos respectivamente por CCS Coruña y CCS Finisterre, y a los folios 271 y 281 los informes respectivos de los Capitanes Marítimos de La Coruña y de Ferrol.

En tal Informe General de Emergencia, único como va dicho, y sintetizando los diversos datos en el reflejado y el seguimiento de la emergencia, se refleja lo siguiente:

- Del día 27 de enero de 2014. En tal día el buque mercante “**ABIS CALAIS**”, que al mando de su Capitán D. O. G. y otros siete tripulantes había salido del puerto de Leixoes, Portugal, con destino al puerto de Hull, Reino Unido, con una carga de 5531,720 toneladas de “pellets” de madera, tomó contacto con CCS Finisterre a sus 07:00 horas para indicar se encontraba a la deriva en posición 44°03,6N-009:05,3W, (44´al NW del Cabo Prior), con avería en su máquina por lo que se le envió formulario “Drifting Vessel Checksheet” con el que, cumplimentado y devuelto, se conoció que tenía avería en su hélice. Ello dio lugar a que por CCS

Finisterre se realizase a las 09:00 horas simulación SARMAP, que se actualizó a las 11:12 horas al encontrarse en posición 43°57,7N-009°076W que mostraba que derivaría hacia la costa y en ese intervalo su distancia mínima a tierra sería de unas 7 millas, conociéndose a 11:45 horas por VHF Ch 11 que estaba en posición 43°57,1N-009°06,1W y que necesitaría al menos dos horas para finalizar la reparación. Posteriormente, a 13:15 horas, el “**ABIS CALAIS**” informó hallarse en posición 43°55,9N-009°03,1W derivando al 125° a 1,6 nudos, informando a las 14:14 horas sobre las gestiones de su armadora **ABIS SHIPPING** para conseguir un remolque desde La Coruña o Bilbao, noticia ampliada a las 17:10 horas en la que se indicó haberse contratado un remolque comercial con el TB “RIA DE VIGO”, que llegaría sobre la medianoche para remolcar al mercante a Vigo, información que se confirmó con personal de REMOLCANOSA, y que concretó la Capitanía Marítima de La Coruña autorizando el tránsito del remolcador hacia el mercante y el tránsito posterior del convoy a Vigo a no menos de 15 millas de la costa. Como último dato del dicho día se conoció por CCS Finisterre que el mercante no sufría ninguna pérdida de aceite,- del que llevaba un total de 187,4 toneladas de hidrocarburos entre diferentes productos como combustible -, de lo que se informó al CCS Vigo.

La meteorología existente el 27 de enero de 2014 a sus 07:00 horas era de Viento dirección Noroeste con Mar Gruesa.

- Del día 28 de enero de 2014. En tal día, a sus 03:00 horas, el remolcador “RIA DE VIGO” se hallaba en zona e informaba a CCS Finisterre a las 03:50 horas que por la meteorología y la poca visibilidad esperaba a primera hora de la mañana para hacer firme el remolque. A las 07:00 horas, con viento del Noroeste, mar gruesa y visibilidad regular, el “**ABIS CALAIS**” se encontraba en posición 43°42,1N-008°36,7W a unas 15´al NW del Cabo Prior, comenzando el “RIA DE VIGO” su aproximación para intentar dar remolque a las 08:35 horas si bien, a las 10:10 horas, informó no haber sido posible todavía hacer firme el remolque por la meteorología reinante, de lo que se informó a Capitanía Marítima de Ferrol y, a las 10:21 horas, siguiendo instrucciones de aquella, se movilizó al “**SAR GAVIA**” que, a las 10:40 horas, salió de base cuando el “**ABIS CALAIS**” se hallaba en posición 43°42,2N-008°27,6W a unas 10´al NW de Cabo Prior. A su vez, a las 11:01 horas el “RIA DE VIGO” informó que había parado hacía unos quince minutos por empeoramiento de las condiciones meteorológicas con rachas de 55 nudos de viento y aumento considerable de la ola y que permanecía a la espera de mejoría para intentar hacer firme el remolque, siendo entonces la posición del mercante 43°42,0´N-008°26,8W a 9,6´al NW de Cabo Prior. El remolcador a las 12:48 horas informó a CCS Finisterre indicando haber enredado en la hélice de estribor el remolque por lo que desistían de darlo con una sola, y que se encontraba a la capa escoltando al “**ABIS CALAIS**” y a la espera de la llegada del “**SAR GAVIA**”, informa-

ción que el Centro trasladó a este último e instruyó para tratar de dar remolque según llegase al datum al tiempo que, a las 12:53 horas se movilizó al B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” atracado en Ferrol y que salió a las 13:30 horas. Antes, a las 13:01 horas el “RIA DE VIGO”, que navegaba sin necesitar asistencia, informó a CCS Finisterre, - noticia que se trasladó al mercante -, de tener instrucciones de abandonar la zona a la llegada del “**SAR GAVIA**”, lo que hizo este a las 13:15 horas estando entonces el “**ABIS CALAIS**” en posición 43°40,5N-008°21,8W. A las 13:47 horas, y solicitada información por el armador del mercante, se le indicó que ahora se trataba de un rescate y que, en el caso de no poderse remolcar, se evacuaría a sus tripulantes mediante helicóptero. A las 14:20 horas el “**SAR GAVIA**” informó de haber hecho firme remolque y se le instruyó procediera hacia el puerto más próximo y seguro, Coruña o Ferrol, según la meteorología, informando su Capitán que procedería hacia La Coruña, si bien, tras informar su Capitán Marítimo de las dificultades de atraque en tal puerto, se decidió a las 15:07 horas que el “**SAR GAVIA**” remolcara al “**ABIS CALAIS**” al Puerto de Ferrol. A las 15:10 horas se acordó entre CCS Finisterre y CCS Coruña fuera este último Centro el coordinador de la emergencia. Tomada la coordinación, CCS Coruña a 15:15 horas requirió al mercante confirmase consignatario en la zona, informando era tal MARÍTIMA CONSIFLET, S.A. A las 15:30 horas y observado en pantalla radar un rumbo efectivo próximo a 200°, CCS Coruña planteó al Remolcador de **SASEMAR** considerase la posibilidad de ganar poniente sin poner en peligro el remolque para, en caso de faltar, tener un margen respecto a la costa pues, en caso contrario, se pasaría muy próximo a los bajos de Cabo Prior, estimando el Capitán del “**SAR GAVIA**” ser posible, por lo que se adoptó un rumbo efectivo 240° y velocidad de 2,5 nudos. Llegado el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” a las 16:40 horas a posición 43°36,3N-008°20,8W comenzó a escoltar el remolque que navegaba al 225° a 2,5 nudos. A las 18:40 horas, y observado por el Centro una ligera disminución de velocidad y cambio de rumbo, el “**SAR GAVIA**” informó haber acortado remolque. Tras faltar el remolque a las 18:53 horas, el Remolcador de **SASEMAR** empezó a recuperarlo a bordo, indicando CCS Coruña al mercante acudiera personal al castillo de proa para recuperar la parte del alambre de remolque que se encontraba en el agua y se preparase para tomar nuevo remolque del B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” que se preparaba a tratar de darlo. En estos momentos ya estaba preparado para despegar el HELIMER 209. A las 19:15 horas, y tras informar el Remolcador de la Xunta de Galicia que no había personal a proa del “**ABIS CALAIS**”, el Centro urgió su presencia. Tras perder los tripulantes del mercante el mensajero del B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO”, el “**SAR GAVIA**” informó a las 19:30 horas que estaba listo para dar remolque, a cuyo fin se le instruyó para que lo diese. A su vez y tras facilitarle la información disponible, se solicitó por CCS Coruña al HELIMER 209 se dirigiera al datum, si bien no despegaría hasta las 20:59 horas por problemas técnicos por lo que, a las 20:40 horas, se movilizó al H/S PESCA II que des-

pegó y procedió a zona a las 21:14 horas. Mientras tanto, a las 20:00 horas y por comunicación del mercante al **“SAR GAVIA”** se conoció que, habiendo faltado el cabo guía, solicitaba le envasen otro, informando a las 20:05 horas el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** que había conseguido dar un nuevo cabo guía que estaba cobrando el mercante. A las 21:02 horas el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** informó tener firme el remolque del **“ABIS CALAIS”** y comenzararlo hacia el W, encontrándose el mercante a seis cables de la costa en sonda de 40 metros. A las 21:11 horas CCS Coruña ordenó al **“SAR GAVIA”** intentara dar una segunda línea de remolque en la popa del mercante por si faltaba el remolque del Remolcador de la Xunta de Galicia y poder mantenerlo alejado de la costa en emergencia, para lo que también se requirió al **“ABIS CALAIS”** a que procediera a alistar una segunda línea de remolque en su popa. Decidido ya que el mercante procediera al puerto exterior de Ferrol, a las 22:10 horas el **“SAR GAVIA”** confirmó tener firme remolque por popa del mercante con alambre sintético y una longitud de remolque de 200 metros, pidiéndole el Centro tuviera lascarado el remolque y acompañase el movimiento del **“ABIS CALAIS”**, cuya posición era entonces 43°33.0´N-008°21.0´W. Los dos helicópteros regresaron a sus bases para repostar, quedando en “stand by”.

La meteorología existente el 28 de enero de 2014 a sus 21:00 horas era de Viento dirección Oeste de 44 nudos y fuerza 8 con Mar Arbolada.

- Del día 29 de enero de 2014. En tal día, a sus 01:07 horas, el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** informó que había faltado su remolque por lo que se le instruyó para prepararlo de nuevo lo antes posible mientras el **“SAR GAVIA”** procedía a tirar de su remolque dado por popa aunque este informó al Centro a las 01:26 horas de la rotura de su línea de remolque, indicándosele procediera a preparar un nuevo cabo de remolque para hacerlo firme por la proa del **“ABIS CALAIS”** que se encontraba en posición 43°30.6N-008°22.6W a 1,9 millas al W de las Islas Gabeiras. El Remolcador de **SASEMAR** informó estar preparado para dar remolque a las 01:39 horas. Tras movilizar nuevamente a los dos helicópteros al hallarse el mercante derivando nuevamente hacia tierra y a menos de 1,2 millas de esta, el HELIMER 209 salió a las 02:17 horas y llegó a zona a las 02:34 horas, sobrevolándola por si fuera necesario evacuar a los tripulantes, si bien el H/S PESCA II siguió a la espera de órdenes hasta su posterior desmovilización. A las 01:51 horas CCS Coruña preguntó al mercante, que se encontraba a 1,1 milla de las Islas Gabeiras, si estaban listos para tomar nuevamente remolque, conociéndose estaban intentando soltar el cable partido anteriormente, hecho lo cual, a las 02:10 horas, comenzaron la maniobra de virado del nuevo cable de remolque del **“SAR GAVIA”**, encontrándose entonces el **“ABIS CALAIS”** en posición 43°30.57N-008°21.65W. A las 02:25 horas por el mercante se informó al Centro de la rotura del mensajero del remolque del **“SAR GAVIA”**, informando a su vez a las 02:29

horas el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” tener listo su cable de remolque sintético y de quedar a la espera de que el “**SAR GAVIA**” finalizase su maniobra de pase del remolque a proa del mercante. A su vez el Centro pidió al HELIMER 209 buscarse la mejor zona para una posible evacuación de la tripulación del “**ABIS CALAIS**” que se encontraba en posición 43°30.68N-008°21.19W. A las 02:54 horas el mercante informó estar virando el mensajero del remolque para hacerlo firme y tener ambas anclas preparadas para fondear en último extremo. A las 03:00 horas el HELIMER 209 informó como mejor lugar para evacuar a los tripulantes el alerón de puente, dado que las condiciones de mar hacían que el oleaje llegase hasta la cubierta principal. A las 03:28 horas el mercante informó tener firme el remolque y que el “**SAR GAVIA**” lo comenzaba. A las 04:00 horas el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” informó a CCS Coruña que el cabo de remolque que les quedaba operativo era corto por lo que tendrían que permanecer muy cercanos a la popa del “**ABIS CALAIS**” en caso de hacerlo firme, por lo que se decidió que sin realizar la maniobra prevista de remolque en popa por seguridad y para no entorpecer la del “**SAR GAVIA**” a proa, mantuviera la escolta si bien con la maniobra preparada por si fallase el alambre de este. A las 05:24 horas se conoció en CCS Coruña que la Capitanía Marítima de Ferrol había movilizado al Remolcador “**IBAIZÁBAL NUEVE**”. A las 05:50 horas el “**SAR GAVIA**” informó al Centro de la rotura del remolque y de que procedía a virar el alambre para comprobar los daños y ver si era posible dar remolque de nuevo, permaneciendo el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” en “stand by” en las inmediaciones preparado para dar su remolque de emergencia, encontrándose el “**ABIS CALAIS**” en posición 43°29.20N-008°23.24W a 2,6 millas al W de la Playa de Doniños. A las 05:57 horas CCS Coruña contactó con el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” conociéndose había finalizado el arranchado del cabo de remolque y esperaba orden de salida, que se le dio y salió a las 06:15 horas del Puerto de La Coruña. A su vez, a las 06:14 horas el “**SAR GAVIA**”, que había comenzado la maniobra para dar nuevamente remolque al mercante, fue informado de la salida del “**IBAIZÁBAL NUEVE**” que llegaría a zona en 1 hora. A las 07:05 horas el Remolcador de **SASEMAR** reportó firme remolque en posición 43°28,4’N-008°22,6’W al 296°/V distancia 1,5 de Cabo Poriño y de proceder hacia Ferrol, estando a las 07:09 horas el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” en “stand by” al costado del “**ABIS CALAIS**”. A 07:36 horas CCS Coruña dejó consignado que el destino del remolque sería Ferrol y que el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” daría retenida a popa 1 milla antes de la llegada al rompeolas y, una vez dentro de la dársena, prácticos y remolcadores de Ferrol se harían cargo de la maniobra, siendo la distancia al rompeolas del puerto exterior de 2,2 millas. A las 07:45 horas el Remolcador “**IBAIZÁBAL TRES**” informó al Centro que salía hacia zona desde el Muelle de Baterías, donde llegaría a las 08:35 horas. A las 07:53 horas el “**SAR GAVIA**” informó de haber faltado el remolque, encargándose de darlo el “**IBAIZÁBAL NUEVE**”. A las 08:19 horas el “**ABIS CALAIS**” se encontraba en posición 43°27,3N-

008°22,4W (275/v a 1,8 millas del puerto exterior) derivando al 148/v 1,4, y continuaban las labores de toma de remolque por el **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, con viento NNW de 17 nudos. A las 08:50 horas el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** informó a CCS Coruña haber hecho firme remolque, comenzar a tirar muy despacio y revirar el mercante para proceder a entrar en la Ría de Ferrol en posición 43°26.8N-008°23.1W, siendo la longitud del remolque de 300 metros y con viento NNW de 21 nudos. A las 09:00 horas el **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, navegando a 3 nudos, se hallaba al Oeste a 2 millas del rompeolas, con entrada prevista en 45 minutos, lo que se trasladó a los prácticos de Ferrol. A las 09:50 horas el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** se hallaba a 1 milla al SW del rompeolas, y el Práctico que allí esperaba informó que el Remolcador **“IBAIZÁBAL CINCO”** haría firme el remolque por la popa, lo que hizo a las 10:02 horas. A las 10:05 horas el Práctico embarcó en el **“ABIS CALAIS”** que, a las 10:13 horas, pasó a través del rompeolas del puerto exterior de Ferrol acortando remolque el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** que continuó remolcándolo hasta Ferrol, uniéndoseles el **“IBAIZÁBAL CINCO”** que remolcaba por popa y el Remolcador **“ELISEO VÁZQUEZ”** que acompañaba proa estribor, aumentándose la velocidad a 5/6 nudos. El mercante **“ABIS CALAIS”**, a las 11:05 horas, empezó su atraque con remolcadores de puerto y Práctico a bordo en la zona de NAVANTIA, quedando atracado sin novedad a las 12:00 horas. A continuación se instruyó por CCS Coruña al **“SAR GAVIA”** procediera a su base en La Coruña, donde atracó a las 12:40 horas, y al B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** procediera a su base en Ferrol, donde atracó a las 11:20 horas, comunicándose a las 11:15 horas al **“IBAIZÁBAL NUEVE”** y al **“IBAIZÁBAL TRES”** que regresasen a La Coruña.

La meteorología existente el 29 de enero de 2014 a sus 02:00 horas era de Viento dirección Oeste de 25 nudos y fuerza 6 con Mar Muy Gruesa.

A su vez y por lo que respecta a la información ampliatoria requerida a las dichas Capitanías Marítimas, el titular de la de La Coruña expuso no haber tenido intervención directa en la emergencia por haberse desarrollado en el ámbito de la de Ferrol con cuyo Capitán Marítimo coordinó lo necesario, y este último informó, a grandes pero concretos rasgos, del suceso en que se vio envuelto el buque **“ABIS CALAIS”** desde que se conoció haberse quedado sin máquina el 27 de enero de 2014, señalando la movilización del **“SAR GAVIA”** a las 10:21 horas del siguiente día por la proximidad a la costa del mercante; la orden de salida del B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** del Puerto de Ferrol a las 12:48 horas del mismo día a fin de tener dos remolcadores siempre al costado del **“ABIS CALAIS”** con instrucciones al **“SAR GAVIA”** de tomarle remolque una vez llegase a su posición; la movilización del **“IBAIZÁBAL NUEVE”** a las 05:24 horas del 29 de enero de 2014 al conocerse que el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** ya no podía dar remolque y con la misma finalidad de seguir manteniendo dos remolcadores operativos en zona; y la movilización del **“IBAIZÁ-**

**BAL TRES**” a las 07:53 horas del último día citado tras romper remolque el **“SAR GAVIA”** dada la proximidad a la costa y las adversas condiciones meteorológicas concurrentes.

#### **Noveno**

Sin perjuicio de anticipar que ni la Xunta de Galicia como propietaria ni la mercantil REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A. (REMOLCANOSA) como operadora del B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” se personaron en el Expediente por haber obtenido satisfacción extraprocesal, como acredita el Letrado Sr. F. R. en escrito y documentación obrante a los folios 330 a 335, debe indicarse que el Capitán de dicho Remolcador formalizó Parte de Asistencia que corre unido a los folios 307 a 311.

Por último, y en esta fase de instrucción de las actuaciones, se incorporaron a los folios 302 a 304 escrito y “plotters” de situación remitidos por la representación letrada de **SASEMAR** conforme a lo requerido por el Juzgado Marítimo a solicitud del Letrado Sr. R. S., extremo meritado en el párrafo primero del Antecedente de Hecho Quinto.

#### **Décimo**

Con fecha 26 de marzo de 2014, previo dictado de Providencia al efecto, se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 316 a 321, en la que se hicieron constar extremos pertinentes de entre las diligencias incorporadas al Expediente en tramitación; como tales: particulares de los relatos de hechos efectuados por los diversos Capitanes y Patronos de los buques asistentes y asistido; la situación inicial de tales buques; la duración del servicio y distancias navegadas según Partes de Asistencia; la meteorología concurrente según los asistentes e informe de la AEMET; la valoración del buque asistido por Perito Oficial y sus valores asegurados a tenor de póliza de seguros; las medidas cautelares inicialmente adoptadas y su alzamiento tras la aportación de Carta de Garantía por el asistido; la personación de las representaciones letradas de **SASEMAR** y **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, en cuanto asistentes, y de **ABIS SHIPPINHG COMPANY B.V.**, en cuanto asistido; las calificaciones de la asistencia obrantes hasta ese momento en las actuaciones formuladas por los asistentes personados; y, por último, la solicitud de gastos, daños y perjuicios reclamados por **SASEMAR**, disponiéndose el traslado de la misma a las partes personadas con concesión de plazo para formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó el mismo día.

#### **Décimo Primero**

Con fecha 9 de abril de 2014 el Letrado Sr. F. R., en la representación ostentada, presentó escrito de alegaciones con el siguiente expositivo, folios 330 a 335:

En cuanto a la calificación de la asistencia: 1º-. Que la actividad del “**IBAIZÁBAL TRES**”, en cuanto se limitó a acompañar al mercante en su tramo final sin remolque en momento alguno, no podía considerarse salvamento y, en consecuencia, no se acreditaba derecho a premio; 2º-. Que la labor del “**IBAIZÁBAL NUEVE**” debía estimarse como **remolque** ya que el asistido, en el momento de prestación de su asistencia, no se hallaba en situación de peligro porque las condiciones de la mar eran mucho mejores que en la madrugada, encontrándose ya el mercante al alcance de los prácticos que hubieran podido asistirle; y 3º-. Que la actividad del “**SAR GAVIA**” se admitía como **salvamento**.

En cuanto a la determinación del premio: 1º-. Que, siendo la valoración reflejada en la Cuenta General de Gastos la del peritaje oficial e ignorando los valores y criterios utilizados por su redactor, no se daba por acreditada salvo prueba posterior que lo detallase; 2º-.Que, consignado por supuesto error material de tal Cuenta General como valor asegurado el correspondiente a riesgos de guerra (WarRisks), debía haberse señalado como tal el reflejado en la propia póliza de seguro obrante en las actuaciones para casco y maquinaria (Hull & Machinery) de modo que lo realmente salvado se cuantificase en **OCHO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL EUROS (8.580.000,00-€)**, cifra esta y no la facilitada por la Capitanía Marítima que debería servir de referencia para el establecimiento de un eventual premio; y 3º-. Que, y con referencia a la intervención del B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**”,- de lo que ya se ha tratado en el Antecedente de Hecho Noveno -, la total indemnización reclamada por su asistencia por la propiedad y operador del mismo era únicamente por los siguientes importes: Xunta de Galicia, **CUATRO MIL CUATROCIENTOS EUROS (4.400,00-€)**, y REMOLCANOSA, **CINCO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS (5.476,46-€)**.

Respecto a medios de pruebas el alegante daba la documental obrante como reproducida e interesaba la admisión de la aportada,- la señalada sobre satisfacción extraprocesal del servicio prestado por el B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” -, como asimismo la solicitud a Capitanía Marítima de Ferrol de justificación documental de los criterios empleados para determinar el valor del buque asistido. A su vez proponía testifical del Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de tal Administración Marítima Periférica sobre idénticos extremos.

El indicado Letrado Sr. F. R. presentó, con fecha 10 de abril de 2104, nuevo escrito, folio 336, con alegación complementaria referida a interesar del Juzgado Marítimo el desglose de proporción del eventual premio que debieran asumir sus mandantes y los propietarios de la carga salvada y valorada por Capitanía en **CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS (497.855,00-€)**.



### **Décimo Segundo**

El Letrado Sr. R. S. en el trámite conferido presentó escrito de fecha 8 de abril de 2014, folios 337 a 344, en el que, en la representación ostentada, manifestaba lo siguiente:

En cuanto a hechos y calificación jurídica: Que existía total conformidad entre los relatos de asistentes y asistido y con los obrantes en el Informe General de Emergencia respecto a la situación verdaderamente desesperada del “**ABIS CALAIS**”, sin máquina y a la deriva, empujado hacia la costa por condiciones de mar y viento extraordinarias, siendo evidente su irremisible encallamiento de no haber recibido ayuda de los remolcadores asistentes cuyas operaciones pusieron de manifiesto su mérito y profesionalidad ante su capacidad de volver a conectar nuevo remolque en las diversas ocasiones en que faltó y sacarlo de las situaciones de peligro límite,- *ponía como ejemplo su posición a 1,1 millas de la Isla Gabeira a las 01:55 horas del día 29, folio 268* -, siendo el resultado obtenido excelente por lo que, y concurriendo las circunstancias configuradores del sentido jurídico propio del mismo, debía calificarse como **salvamento**.

En cuanto a la intervención de los Remolcadores “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**”: Que su movilización la determinó la Administración Marítima Periférica competente en la madrugada del 29 de enero de 2014 dada la situación agravada existente y la sucesiva rotura de los cabos de remolque y los problemas de operatividad del “**SAR GAVIA**” y, sobre todo, del B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**”. En tal sentido, y con expresa referencia a documentos incorporados al Expediente,- informe de Capitanía Marítima de Ferrol, Informe General de Emergencia, informe de la AEMET, “plotters” de situación de **SASEMAR**-, se reflejaba la orden dada al “**IBAIZÁBAL NUEVE**”,- ya desde las 07:09 horas al costado del mercante -, de intervenir y de tomar de inmediato a remolque al “**ABIS CALAIS**” cuando, a las 07:53 horas, con vientos del NW de entre 20 y 30 nudos y olas de 6 a 7 metros, inoperativo el B/R “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” por carencia de cabos y roto y en el agua el cabo del “**SAR GAVIA**”, que necesitaría más de treinta minutos para recogerlo y rearmarlo, el asistido derivaba hacia la costa, distante a 1,8 millas, a una velocidad de 1,4 nudos en rumbo 148º, para sacarlo de tal deriva y llevarlo a Ferrol, lo que llevó a cabo, siendo así la intervención del “**IBAIZÁBAL NUEVE**”, aunque fuera casi al final de la emergencia, la que, en un momento de riesgo cuando ya era el último buque asistente operativo, “salvó” al mercante sacándole de un riesgo inminente de pérdida a la que, de otra forma, venía abocado, garantizándose la obtención del resultado útil final sin el cual no podría hablarse ahora de salvamento alguno. A su vez, y respecto a la intervención del “**IBAIZÁBAL TRES**”, movilizado por orden expresa de la Autoridad Marítima para acompañar y escoltar el tren de remolque cuando estaba llegando a Ferrol, no se trató de “remolque portuario” ordinario contratado sino de un servicio de urgencia requerido, debiendo considerársele como **partícipe de la asistencia**.

En cuanto al resultado útil y su valoración: Que siendo exitoso y total, la valoración del peritaje oficial,- en total **ONCE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS (11.076.689,00-€)** de los que **DIEZ MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS (10.578.834,00-€)** correspondían al buque -, debía atenderse dado además que la confirmaba en lo esencial la póliza de seguro del asistido por un total de **DOCE MILLONES DE EUROS (12.000.000,00-€)** distribuidos entre casco, desembolsos y flete, usual en la práctica aseguradora internacional.

En cuanto a la cuantía de la remuneración y parte reclamada: Tras entender que en operación de salvamento como la llevada a cabo, en atención a sus circunstancias, la remuneración conjunta debería alcanzar el 15% del valor de lo salvado, en referencia concreta a los remolcadores propiedad de su representada, **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, teniendo en cuenta su intervención en la operación conjunta, decisiva para el éxito final aunque limitada en el tiempo, la reclamación para el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** e **“IBAIZÁBAL TRES”**, en consideración a los criterios establecidos en el artículo 9 de la Ley 60/62, era de **TRESCIENTOS MIL EUROS (300.000,00-€)**.

Respecto a medios de pruebas el alegante interesaba la admisión y unión de la documental aportada,- escrito de representante de SERTOSA NORTE, S.L., entidad arrendataria a casco desnudo del **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, cediendo y renunciando a favor de su propietario cualquier remuneración o premio derivado del Expediente de que se trata -, y gráfico del sistema AIS ampliado y anotado con referencia al efecto deriva al 140º inmediato a la pérdida del remolque del **“SAR GAVIA”** y corrección de tal deriva conseguida por la intervención del **“IBAIZÁBAL NUEVE”**. A su vez proponía testifical, si se precisaba, del representante legal de la citada entidad SERTOSA NORTE, S.L.

### **Décimo Tercero**

Por su parte el representante letrado de **SASEMAR**, mediante un extenso escrito fechado a 10 de abril de 2014 y con acompañamiento de documental al efecto, folios 345 a 383, formuló sus alegaciones en las que, con un excurso previo en el que se entendía como supuesto evidente de **salvamento** la asistencia marítima llevada a cabo por los diversos participantes,- si bien se venía a citar al **“IBAIZÁBAL CINCO”** donde debiera decirse **“IBAIZÁBAL TRES”**-, como un todo con una fase inicial muy compleja por las circunstancias concurrentes tildadas de **“casi extremas”** en que intervino el Remolcador propiedad de la Entidad, una posterior en la que actuaron su Remolcador y el de la Xunta de Galicia, y una última con la actividad de unos y otros asistentes, todos los cuales contribuyeron, en mayor o menor medida, a la puesta en seguridad del **“ABIS CALAIS”** en el Puerto de Ferrol, y tras dar su relato de hechos con reseña pormenorizada de particulares obrantes en las

actuaciones y ampliada la referencia tanto con el Documento nº 1,- ampliación del “plotter” incorporado al folio 303 en que se detallan posiciones -, como con el Documento nº 2,- aporte de material sacado de internet -, documentos ambos en este trámite aportados, mostraba su convicción de que la intervención del “**SAR GAVIA**” fue decisiva para el salvamento del “**ABIS CALAIS**”.

A su vez, y para configurar de salvamento, como va dicho, la asistencia prestada, pasaba al examen de sus requisitos configuradores, como tales: situación de peligro tanto del mercante asistido, su tripulación y su cargamento, para lo que traía a colación la declaración de su Capitán y particulares del Informe General de Emergencia relativos a la movilización de dos helicópteros, como del “**SAR GAVIA**”; resultado útil obtenido al poner en franquía al “**ABIS CALAIS**”, liberándolo de acabar embarrancado y acompañándolo cuando ya enfilaba a la Ría de Ferrol; relación de causalidad entre la actividad desplegada por los salvadores y el resultado útil constatable; y no existencia de prohibición expresa del buque salvado, acreditada por su propio Capitán en su deposición ante el Juzgado Marítimo. Con la concurrencia de los elementos meritorios consideraba acreditado el derecho a exigir remuneración equitativa por el salvamento efectuado si bien, con cita de doctrina y amplia reseña jurisprudencial,- de la que destacaba, por su parecido al caso que nos ocupa, la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1982 en el caso de los buques “USALA” y “DRAGONERA” -, entraba también a razonar y justificar la dicha calificación frente a una hipotética alternativa de remolque.

Expuesto lo anterior, pasando al examen y análisis de las circunstancias que, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Ley 60/1962, han de tomarse por base para la fijación de remuneración en los supuesto de auxilio,- calificación expresamente desechada -, y salvamento, calificación postulada, y admitiendo a continuación la valoración de lo salvado dada por Perito Oficial, y cifrada en **ONCE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS (11.076.689,00-€)**, se decía que *debía ponerse todo ello en el contexto de una asistencia prestada por cuatro buques y dos helicópteros preparados para evacuar a la tripulación del mercante en medio de la noche y durante un mayúsculo temporal*, por lo que estimaba que el premio de todo el salvamento en su conjunto no debería ser inferior al 18% del valor de los bienes salvados y, respecto al “**SAR GAVIA**” no debería ser inferior a **UN MILLÓN QUINIENTOS MIL EUROS (1.500.000,00-€)** al que se adicionarían los gastos ocasionados en concepto de combustible y lubricante consumidos y gastos de personal en el servicio, cuantificados en **QUINCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (15.482,68-€)** y acreditados por certificado aportado como Documento nº 4, y los perjuicios sufridos ya valorados en **DIECISEIS MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS (16.274,47)**, lo que daría un total reclamado de **UN MILLÓN**

**QUINIENTOS QUINCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (1.515.482,68-€)** (sic),- en esta cifra no queda incluido el valor de los perjuicios que se vienen a reclamar -.

Tras esto, y con una digresión sobre la asistencia moral y presencial de todos y cada uno de los buques asistentes cuando no daban tracción al asistido de modo que se configuraba la asistencia como un todo y no simple sucesión de partes, a cuyo objeto y justificación se citaban diversas Resoluciones de este Tribunal Marítimo Central, se concluía entendiendo como tal la asistencia marítima prestada en el caso de autos y se la consideraba merecedora de un premio coincidente con, al menos, el importe de la fianza acordada y prestada, por lo que debería distribuirse el premio entre las partes personadas atendiendo a su diversa participación en el logro total. En todo caso se reproducía la solicitud de remuneración en cuantía de **UN MILLÓN QUINIENTOS QUINCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (1.515.482,68-€)** (sic) a la que se consideraba acreedora la Entidad a la que representaba como propietaria y armadora del “**SAR GAVIA**”.

Respecto a medios de pruebas el alegante daba la documental y material probatorio obrante como reproducida e interesaba documental consistente en la aportación de todo el material audiovisual y vídeos de cierto medio de comunicación al que se le requeriría a tal efecto, y la visualización del determinado vídeo en un enlace a página web. Asimismo proponía testifical del Piloto del HELIMER 209 y de los Capitanes,- o Patronos -, de los diversos Remolcadores asistentes y una prueba pericial de la que anunciaba su aportación a las actuaciones.

#### **Décimo Cuarto**

El Juez Marítimo, mediante Providencia de fecha 18 de marzo de 2015, admitió los meritados escritos de alegaciones de las partes personadas y su unión al Expediente en trámite y, en lo referente a las pruebas que por las mismas se proponían, sobre la propuesta por la representación de la parte asistida acordó la pertinencia de la documental aportada y de la documental interesada,- que se solicitó en el modo pretendido del Capitán Marítimo de Ferrol, folio 395 -, no así de la testifical por versar sobre los mismos términos; a su vez, y sobre el desglose de proporción instada en la alegación complementaria razonó su procedencia de fijación por el Tribunal Marítimo Central en el texto de su Resolución si fuera el caso. A su vez, y sobre la prueba propuesta por la representación de los Remolcadores “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**” acordó la unión de la documental presentada y no estimó pertinente la testifical al no haber sido cuestionada la legitimación de la entidad representada. Por último, y sobre la prueba propuesta por el representante letrado de **SASEMAR**, se admitió la documental presentada y no así las testificales por innecesarias dada la admisión por la parte asistida de la calificación de la asistencia presta-

da por el “**SAR GAVIA**” como salvamento; a su vez, tras rechazarse la documental referida a solicitud a determinado medio de comunicación e indicar haberse visualizado el vídeo contenido en el enlace referenciado, del que se había obtenido copia que se incorporaba a las actuaciones,- al folio 386 obra Diligencia al efecto y el vídeo figura en sobre unido como folio 387 -, y sobre la Pericial de parte fijó un término de diez días para su aportación al Expediente. Sobre este último extremo ha de señalarse que el Letrado de **SASEMAR** instó, folios 410 y 411, la ampliación de plazo, disponiendo el Juez Marítimo en Providencia de 24 de marzo de 2015 acceder sobre lo peticionado por término de cinco días, folio 412, con fecha de vencimiento el día 10 del mes siguiente.

De lo así proveído se dio conocimiento a las representaciones letradas personadas a las que, también, se hicieron llegar las alegaciones y documentales aportadas de contrario, folios 388 a 394, dándoles conocimiento de la posibilidad de recurrir lo acordado.

Sobre la documental propuesta y conforme a lo acordado, se recibirían en el Juzgado Marítimo el 10 de abril pasado el informe pericial suscrito por el Perito Sr. S. de la entidad “Cunningham Lindsey Iberia, S.L.”, aportado por **SASEMAR**, que corre unido a los folios 421 a 429, y el día 29 del mismo mes fax con informe de la Administración Marítima Periférica de Ferrol tal como se le tenía interesado, folio 437, disponiendo el Juez Marítimo, en Providencia al folio 438, el traslado de tal documental a las partes personadas para la formulación de alegaciones.

#### **Décimo Quinto**

En el trámite conferido el Letrado Sr. R. S., tras mostrar su parecer contrario al contenido del informe del citado Sr. S. en cuanto dictaminaba sobre el importe del premio de salvamento a acordar y sobre su reparto entre los buques asistentes, sin ilustrar sobre las circunstancias del caso y su análisis desde un punto de vista técnico profesional, expresaba su extrañeza ante su expositivo tendente a descalificar y restar mérito a la intervención del “**IBAIZÁBAL NUEVE**”, tildada de mero remolque portuario, y sobre ello formulaba su pertinente argumentación con referencias a la diversa información oficial existente de la que hacía mérito.

En el mismo trámite, el Letrado de **SASEMAR**, refiriéndose a la documental interesada por el representante del asistido, tras avalar tanto la valoración en su momento dada al “**ABIS CALAIS**” por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol,- en los términos relatados en el Antecedente de Hecho Tercero -, como el documento traído ahora a los autos y suscrito por el titular de tal Administración Marítima periférica en atención a la fijación del valor mediante los criterios que en el mismo se consignaban, invocando jurisprudencia relativa a la “presunción de legalidad” de los peritajes de tal clase, exponía a la luz de la fianza acordada

por el Juez Marítimo por importe de **DOS MILLONES DOSCIENTOS QUINCE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS (2.215.337,00-€)** como la misma se depositó de inmediato y sin oposición por el armador de tal buque, sin alegación alguna referida a su posible exceso. A su vez, señalaba la posibilidad, no llevada a la práctica, tanto de proposición por parte del asistido de prueba pericial contradictoria e independiente como de aportación de información cierta sobre el valor del buque, cargamento, combustibles, pertrechos y flete, e incluso de haber propuesto prueba a fin de desglosar la proporción del premio a asumir por los propietarios de la carga salvada tampoco efectuada, concluyendo en que tal falta de presentación de pruebas no podía perjudicar sino a sus propios intereses y debiendo ser acogida como valor contribuyente la cantidad antes consignada. Por otra parte, y sobre la pericial propuesta y aportada por **SASEMAR**, - que probaría que la mayor parte de las labores prestadas al **“ABIS CALAIS”** fueron llevadas a cabo por **SASEMAR** -, de la misma se decía acreditaba la valoración por peritaje oficial en torno a los **ONCE MILLONES DE EUROS (11.000.000,00-€)**, aunque no se hubiera tenido en cuenta el “flete” que el perito de parte sí concretaba en unos **DOSCIENTOS MIL DÓLARES AMERICANOS (200.000,00-\$)**, que debieran adicionarse a la anterior cifra. Por último, y dada la admisión de la calificación de **salvamento** dada a la asistencia llevada a cabo por el propio asistido, restaba se adoptase Resolución por el Tribunal Marítimo Central.

Por último y en el trámite de que se trata, el Letrado Sr. F. R. en la representación ostentada, refiriéndose en primer lugar a la información facilitada por el Capitán Marítimo, expuso no justificaba la misma los criterios de valoración, no pudiéndosele dar valor probatorio, constando por el contrario un valor, como va dicho, de casco y maquinaria (Hull & Machinery) según póliza de seguro, cuantificado en **OCHO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL EUROS (8.580.000,00-€)**, que sería lo efectivamente salvado. Tras esto y sobre la pericial de **SASEMAR**, de la que señalaba contenía meras opiniones sin fundamentarlas en pericia ni documento alguno, argumentaba: contra los “daños por contaminación” al ser lo transportado pellas de madera; contra la distribución del premio al **“IBAIZÁBAL NUEVE”** ante la contradicción entre la no concurrencia en este remolcador de los requisitos del salvamento y posterior atribución de un porcentaje por tal; contra la aportación de cada buque al salvamento y atribución de un 80% al **“SAR GAVIA”**, para lo que traía a colación el desarrollo de la asistencia en dos fases, la primera en alta mar con adversa meteorología y derivando el mercante hacia la costa, fase atendida por el **“RIA DE VIGO”**, **“SAR GAVIA”** y B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”**, y la segunda de remolque y practicaje en aguas protegidas con mejor meteorología, atendida por el **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, **“IBAIZÁBAL CINCO”** y el **“ELISEO VÁZQUEZ”**, y quedando fuera de este Expediente el primero y el último del total citado y, a su vez, no siendo salvamento la actividad del **“IBAIZÁBAL NUEVE”** e **“IBAIZÁBAL CINCO”** (sic), el premio a distribuir acorde con su participación efectiva lo sería entre el **“SAR GAVIA”** y B/R **“SEBASTIÁN DE**

OCAMPO”, y para ello articulaba un cuadro en el que, teniendo en cuenta las tarifas SCOPIC de ambos, siendo sus capacidades similares y de igual modo los riesgos que asumieron, al Remolcador de **SASEMAR** le correspondería del premio que se fijase un 54,78%. En el mismo día, el representante de la entidad **ABIS SHIPPINHG COMPANY B.V.** hizo llegar una alegación complementaria, folio 462, manifestando que el premio a determinar no debería ser superior a **OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (850.000,00-€)**, 10% de lo salvado según su parecer.

### Décimo Sexto

Por el Juzgado Marítimo, con fecha 14 de mayo pasado, se proveyó convocando a las partes a Reunión Conciliatoria a celebrar el día 28 del mismo mes, lo que se les comunicó, recibiendo correo electrónico del Letrado Sr. Ruiz Soroa que excusaba su asistencia. En el curso de tal acto, al que asistieron las restantes representaciones letradas, no se llegó a acuerdo alguno, levantándose Acta de su celebración Sin Avenencia. Tras esto, por Providencia del pasado 4 de junio el Juez Marítimo acordó elevar el Expediente de su razón a este Tribunal Marítimo Central, lo que llevó a cabo al siguiente día tras comunicación a las partes personadas.

## HECHOS

### Primero

El día 27 de enero de 2014 el buque mercante “**ABIS CALAIS**” que, con su Capitán Sr. G. y otros siete tripulantes, había salido del puerto de Leixoes, Portugal, con destino al puerto de Hull, Reino Unido, con una carga de 5531,720 toneladas de “pellets” de madera, contactó con CCS Finisterre a sus 07:00 horas para indicar se encontraba a la deriva en posición 44°03,6N-009:05,3W, (44`al NW del Cabo Prior), con avería en su hélice, siendo entonces la meteorología de Viento dirección Noroeste con Mar Gruesa, lo que determinó se iniciase su seguimiento conociéndose las gestiones de su armadora **ABIS SHIPPING** para conseguir un remolque comercial y el haberse concertado tal con el TB “**RIA DE VIGO**” que llegaría sobre la medianoche para remolcarlo a Vigo; también se conoció que no sufría pérdida de hidrocarburos, -de los que llevaba un total de 187,4 toneladas de hidrocarburos entre diferentes productos como combustible -, de lo que se informó al CCS Vigo.

Llegado a las 03:00 horas del día 28 de enero de 2014 el remolcador contratado, lo cierto es que no pudo llevar a cabo su actividad a pesar de intentarlo en reiteradas ocasiones a consecuencia de la muy adversa meteorología con viento del Noroeste, mar gruesa y visibilidad regular, de lo que se informó a Capitanía Marítima de Ferrol que, a las 10:21 horas y por la proximidad a la costa del mercante, movilizó al “**SAR GAVIA**”, saliendo este de su base a las 10:40 horas hacia el “**ABIS CALAIS**” cuando se hallaba este en posición 43°42,2N-008°27,6W a unas 10`al NW de Cabo Prior. Durante su

tránsito el **“SAR GAVIA”** recibió instrucciones del CCS Finisterre para tratar de dar remolque al mercante en cuanto llegase junto al mismo al conocerse que el remolcador TB **“RIA DE VIGO”**, soportando rachas de 55 nudos de viento y aumento considerable de la ola y en cuya hélice de estribor se había enredado el remolque, había informado que desistía de darlo con una sola y que permanecía a la capa escoltando al **“ABIS CALAIS”** y a la espera de la llegada del **“SAR GAVIA”**. Ante esto, a las 12:35 horas y para tener dos remolcadores siempre al costado del **“ABIS CALAIS”**, se movilizó al B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** que salió de Ferrol a las 13:30 horas. El **“SAR GAVIA”** llegó junto al mercante a las 13:15 horas cuando este se hallaba en posición 43°40,5N-008°21,8W, momento en que partió hacia su base el TB **“RIA DE VIGO”**. A las 13:47 horas el **“SAR GAVIA”** hizo firme remolque y fue instruido para proceder con su remolque hacia el Puerto de Ferrol por las dificultades de atraque en el de La Coruña. En estos momentos CCS Finisterre informó a la entidad **ABIS SHIPPING** que la operación en curso ya era un rescate e, incluso, podría enviarse un helicóptero para evacuar a la tripulación del **“ABIS CALAIS”**. Tras convenirse entre los CCS Finisterre y La Coruña, a las 15:10 horas se dispuso fuese el último Centro citado el coordinador de la emergencia que, como primera acción, y visto en pantalla radar un rumbo efectivo del convoy a 200° que, en caso de faltar remolque, le llevaría muy próximo a la costa, se dispuso pasar a rumbo efectivo 240° y velocidad de 2,5 nudos. Tras llegar el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** a las 16:40 horas a la posición del convoy en 43°36,3N-008°20,8W, que navegaba al 225° a 2,5 nudos, comenzó a escoltarlo. A las 18:53 horas, al faltar el remolque del **“SAR GAVIA”** y mientras empe- zaba a recuperarlo, el Centro indicó al **“ABIS CALAIS”** que acudiera personal a su proa para recuperar la parte del alambre de remolque en el agua y, al tiempo, se preparase para tomar nuevo remolque del B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** que trató de darlo a las 19:15 horas si bien perdieron los tripulantes del mercante su mensajero. A las 19:30 horas informó el **“SAR GAVIA”** estar listo para dar nuevamente remolque, operación que falló al comunicar desde el **“ABIS CALAIS”**, a las 20:00 horas, que había faltado el cabo guía y pedía otro a la Unidad de Salvamento; no obstante, a las 20:05 horas el B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** dio información de haber pasado un nuevo cabo guía que esta- ba cobrando el mercante, conociéndose que a las 21:02 horas estaba firme el remolque a proa y comenzaba a tirar del mercante hacia el oeste cuando el **“ABIS CALAIS”** se encontraba a seis cables de la costa en sonda de 40 metros, tras lo que el CCS Coruña, a las 21:11 horas, ordenó al **“SAR GAVIA”** intentara dar una segunda línea de remolque en la popa del mercante por si fal- taba el del otro Remolcador y poder así mantener al **“ABIS CALAIS”** alejado de la costa, instruyéndose al mercante a alistarla. En estas horas la meteorolo- gía existente era de Viento dirección Oeste de 44 nudos y fuerza 8 con Mar Ar- bolada. Firme a las 22:10 horas el remolque de alambre sintético y longitud de 200 metros por la popa del **“ABIS CALAIS”**, el Centro instruyó al **“SAR GA- VIA”** para tenerlo lascado y acompañar su movimiento con el del mercante cuya posición entonces era 43°33.0’N-008°21.0’W. Resta decir que tras ser



movilizados el HELIMER 209, que salió de su base a las 20:59 horas, y el H/S PESCA, que salió de la suya a las 21:14 horas, ambos llegaron al datum aunque regresaron con posterioridad a sus bases para repostar quedando en “stand by”.

A las 01:07 horas del 29 de enero de 2014 le faltó el remolque al B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO”, instruyéndosele para prepararlo de nuevo mientras que el “**SAR GAVIA**” tiraba de su remolque por popa aunque a las 01:26 horas sufrió rotura de su línea de remolque por lo que se le indicó preparase un nuevo cabo para hacerlo firme por la proa del “**ABIS CALAIS**” que se encontraba en posición 43°30.6N-008°22.6W a 1,9 millas al oeste de las Islas Gabeiras. El “**SAR GAVIA**” informó al Centro, a las 01:39 horas, que estaba preparado para dar el remolque indicado y, a las 01:51 horas, se preguntó al mercante, que se hallaba a 1,1 millas de las Islas Gabeiras, si estaban listos para tomar nuevo remolque, conociéndose estaban intentando soltar el anterior cable partido y comenzado la maniobra de virado del nuevo cable del “**SAR GAVIA**”, encontrándose el “**ABIS CALAIS**” a las 02:10 horas en posición 43°30.57N-008°21.65W. La meteorología a las 02:00 horas de este día en zona era de Viento dirección Oeste de 25 nudos y fuerza 6 con Mar Muy Gruesa. A las 02:25 horas se rompió el mensajero del remolque del “**SAR GAVIA**” si bien el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” comunicó tener listo su cable de remolque sintético y quedar a la espera de que el “**SAR GAVIA**” finalizase su maniobra de pase del remolque a proa del mercante. Mientras tanto el HELIMER 209 allí nuevamente desplazado informaba al Centro ser el alerón de puente el mejor lugar para una posible evacuación de la tripulación del “**ABIS CALAIS**” ya que el oleaje llegaba hasta la cubierta principal. Mediante nuevo remolque por proa del “**SAR GAVIA**” se consiguió, a las 03:25 horas y cuando el mercante se hallaba aproximadamente a 2 cables o a 0,2 millas al oeste de las Islas Gabeiras, alejarlo de tal posición, quedando mientras tanto el otro Remolcador presente en escolta por popa. A continuación y firme ya el remolque del “**SAR GAVIA**” se reinició por este, conociéndose a las 04:00 horas desde el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” que el cabo que les quedaba operativo era corto por lo que tendrían que acercarse muy a popa del mercante; ante ello se les indicó por el Centro no realizasen la maniobra de remolque por seguridad y para no entorpecer la que a proa desarrollaba el Remolcador de **SASEMAR**, limitándose a dar escolta si bien con la maniobra preparada para el caso de fallar el remolque del “**SAR GAVIA**”. A su vez, conocida la información del Remolcador de la Xunta de Galicia y con la misma finalidad antes indicada de tener dos remolcadores operativos en zona, la Capitanía Marítima de Ferrol movilizó a las 05:24 horas al Remolcador “**IBAIZÁBAL NUEVE**” que salió del Puerto de La Coruña a las 06:15 horas y llegó a zona aproximadamente una hora después. Mientras esto sucedía, el “**SAR GAVIA**” informó a las 05:50 horas de nueva rotura del remolque y de estar comprobando si le era posible darlo de nuevo, permaneciendo el B/R “SEBASTIÁN DE OCAMPO” en “stand by” en las inmediaciones para dar, si fuera el caso, remolque de emergencia al

**“ABIS CALAIS”** que se encontraba en posición 43°29.20N-008°23.24W a 2,6 millas al Oeste de la Playa de Doniños. Por el **“SAR GAVIA”** a las 07:05 horas se reportó firme remolque en posición 43°28,4´N-008°22,6´W al 296°/V distancia 1,5 de Cabo Prioriño y proceder hacia Ferrol estando ya el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** en “stand by” al costado del mercante. A las 07:36 CCS Coruña dispuso que el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** diera retenida a popa del **“ABIS CALAIS”** 1 milla antes de llegar al rompeolas y, una vez en la dársena, prácticos y remolcadores del Puerto de Ferrol tomarían la maniobra. No obstante, y ante nueva falta de remolque del **“SAR GAVIA”** a las 07:53 horas, se encargó darlo al **“IBAIZÁBAL NUEVE”** en momentos en que el mercante se encontraba en posición 43°27,3N-008°22,4W (275/v a 1,8 millas del puerto exterior) derivando al 148/v 1,4 con viento Nornoroeste de 17 nudos. El **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, que inició la maniobra a las 08:19 horas y lo hizo firme a las 08:50 horas, comenzó a tirar muy despacio y a revirar al **“ABIS CALAIS”** para entrar en la Ría de Ferrol en posición 43°26.8N-008°23.1W con una longitud de remolque de 300 metros y con viento Noroeste de 21 nudos. Hay que señalar que la Capitánía Marítima de Ferrol también había movilizado con anterioridad al **“IBAIZÁBAL TRES”** que salió del Puerto de La Coruña a las 07:45 horas y llegó a zona a las 08:35 horas donde permaneció como escolta del remolque por si hiciese falta su intervención. En su tránsito el **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, navegando a 3 nudos y estando a las 09:50 horas a 1 milla al Suroeste del rompeolas, conoció por el Práctico que el **“IBAIZÁBAL CINCO”** haría firme el remolque por la popa del **“ABIS CALAIS”** en el que a las 10:05 horas embarcó el Práctico, pasando el mercante a las 10:13 horas a través del rompeolas del puerto exterior de Ferrol mientras lo continuaba remolcando por proa hasta Ferrol el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** con remolque por popa del **“IBAIZÁBAL CINCO”** y acompañamiento por proa estribor del Remolcador **“ELISEO VÁZQUEZ”**, aumentándose la velocidad a 5/6 nudos. El **“ABIS CALAIS”** empezó su atraque en la zona de NAVANTIA a las 11:05 horas con Práctico a bordo y con remolcadores de puerto, quedando atracado sin novedad a las 12:00 horas. Finalizada la operación, CCS Coruña instruyó tanto al **“SAR GAVIA”** para proceder a su base en La Coruña, donde atracó a las 12:40 horas, como al B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** que lo hizo a las 11:20 horas en la suya de Ferrol, comunicándose también al **“IBAIZÁBAL NUEVE”** e **“IBAIZÁBAL TRES”** a las 11:15 horas regresasen al Puerto de La Coruña, donde atracaron a las 14:00 horas.

El servicio prestado por el Remolcador **“SAR GAVIA”** tuvo una duración de 1 día y 2 horas, con una distancia navegada de 63 millas, siendo la duración de los prestados por el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** e **“IBAIZÁBAL TRES”** de, respectivamente, 7 horas y 5 horas y 15 minutos, habiendo navegado ambos Remolcadores una distancia de 30 millas. A su vez y en cuanto a la meteorología concurrente se ha ido reflejando en la relación del Hecho Primero la existente durante el transcurso de la operación de emergencia afrontada.

## **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de las asistencias prestados por el Capitán del Remolcador “**SAR GAVIA**”, Patrones de los Remolcadores “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**”, Informe General de Emergencia abierto por CCS Finisterre y continuado por CCS La Coruña, informe de meteorología de la Delegación en Galicia de la AEMET, versión del Capitán del mercante “**ABIS CALAIS**”, coincidente en lo sustancial salvo en la concreción de algunas de las horas reflejadas, material gráfico aportado o incorporado por el Juzgado Marítimo actuante, y demás informes y documentos obrantes en las actuaciones.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **Primero**

Los hechos relatados, que se declaran probados, 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**

Dicho lo anterior, la principal cuestión a determinar viene a ser la calificación de los servicios prestados por los Remolcadores asistentes, “**SAR GAVIA**” y los “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**”, cuyos representantes letrados, personados en nombre de sus respectivos armadores, **SASEMAR** y **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, la entienden, el primero de ellos, considerando los servicios acometidos como un todo desglosable en fases diversas de desarrollo pero cuyo conjunto llevó al resultado útil conseguido, como constitutiva de un supuesto evidente de **salvamento** llevada a cabo por los diversos participantes,- aunque citando al “**IBAIZÁBAL CINCO**” donde debiera decirse “**IBAIZÁBAL TRES**”-y el segundo de tales Letrados, conviniendo en tal conceptualización, la concreta respecto al “**IBAIZÁBAL TRES**”, dada su intervención en la actividad llevada a cabo, como **partícipe de la asistencia**, mientras que la representación letrada de la entidad **ABIS SHIPPING COMPANY B.V.**, armadora del mercante asistido “**ABIS CALAIS**”, si bien entiende procedente conceptualizar la realizada por el “**SAR GAVIA**” como **salvamento**, no obstante conceptúa la prestación del “**IBAIZÁBAL NUEVE**” como **remolque** y la del “**IBAIZÁBAL TRES**”, en cuanto simple acompañamiento del asistido sin realización de remolque, como ajena a reconocimiento alguno de derecho a premio.

Por tanto, y siendo a tal fin tanto el peligro corrido por el buque mercante asistido como la realización de servicios extraordinarios por los Remolcadores asistentes los elementos consustanciales a ponderar, como nuestra

jurisprudencia ha establecido, por todas la STS de 15 de febrero de 1988, de la que se haría eco el mismo Tribunal en su Sentencia de 13 de julio de 2006 al ver y fallar un recurso de casación para la unificación de doctrina,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de los factores consignados por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario para la existencia de salvamento-, habrá que atender a las circunstancias concurrentes en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central, reflejadas en los hechos que se han declarado probados, dejándose ya por significado que no se señalará en detalle la intervención del Remolcador de la Xunta de Galicia “SEBASTIÁN DE OCAMPO”, sin perjuicio de destacar la meritoria actividad que desempeñó en este suceso náutico.

### **Tercero**

A tenor de lo actuado, la situación de peligro corrida por el “**ABIS CALAIS**” puede entenderse, sin duda, que se empezó a manifestar,- y para ello nos atendremos tanto a la declaración de su Capitán prestada ante el Juzgado Marítimo, folios 138 a 140, y al “STATEMENT” por el mismo aportado en tal ocasión con su traducción que corren unidas a los folios 143/144 y 182/183, como al Informe General de Emergencia abierto que obra a los folios 263 a 270, y, asimismo, al material gráfico obrante al folio 238, que recoge grabación efectuada desde el HELIMER 209 sobre las 21:00 horas del 28 de enero de 2014 con duración de 3 minutos y 37 segundos, al también material gráfico bajado de internet a CD que obra al folio 387, especialmente al vídeo quinto de los incorporados con duración de 1 minuto y 37 segundos, y a los “plotters” de situación facilitados por **SASEMAR**, folio 303, que corresponde al “**ABIS CALAIS**” desde el 27 de enero de 2014 (12:00 horas UTC) hasta el 29 del mismo mes, aunque por error se indica febrero, y folio 304, que corresponde al “**ABIS CALAIS**”, “**SAR GAVIA**”, “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” e “**IBAIZÁBAL NUEVE**” desde las 03:50 horas UTC del 20 de enero de 2014,- con el mismo error de mes -, hasta que el “**ABIS CALAIS**” llegó al Puerto de Ferrol, y gráficos que indican las condiciones reinantes de viento y mar -, se empezó a manifestar, decíamos, desde que, tras apreciarse fallo en sus hélices de paso variable o controlable en la noche del 26 de enero de 2014 y fallado el intento de solucionarlo, hubo de parar en la mañana del siguiente día 27 de enero su motor principal y reportar al CCS Finisterre que se encontraba a la deriva en posición 44°03,6N-009:05,3W, (44`al NW del Cabo Prior), siendo la meteorología existente de viento dirección noroeste fuerza 5 de entre 29 a 38 km/hr mar gruesa de entre 2,5 a 4 metros,- de lo que vendría a resultar derivaría hacia la costa -, si bien se gestionaba por su empresa armadora la contratación de un remolque comercial, que se concertó con el TB “**RIA DE VIGO**” de la entidad REMOLCANOSA que, efectivamente, acudió a zona a las 03:00 horas del siguiente día 28 de enero intentando en varias ocasiones, pero sin resultado, maniobrar y dar el remolque. Tal situación determinó la salida de su base del “**SAR GAVIA**” que llegó al costado del “**ABIS CALAIS**” a las 13:15 horas e ini-

ció maniobra de remolque, de gran dificultad y con riesgo para sus tripulantes en cubierta debido a las condiciones meteorológicas reinantes en la zona, olas de entre 6 y 9 metros con mar arbolada y viento de oeste fuerza 7 de entre 50 a 61 km/h, consiguiendo afirmarlo e iniciarlo a las 14:38 horas hacia el Puerto de Ferrol. El remolque del mercante continuó hasta las 18:53 horas en que faltó el cabo del **“SAR GAVIA”**, lo que determinó la intervención del B/R **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** que, desplazado a zona, escoltaba el tránsito del remolque desde las 16:40 horas y que, tras la rotura del cable señalado, empezó a remolcar a proa al **“ABIS CALAIS”** a las 21:04 horas mientras el mercante derivaba hacia la costa y, a su vez, el **“SAR GAVIA”** conseguía hacer firme otro remolque por popa del **“ABIS CALAIS”** a las 22:10 horas. El convoy así configurado, navegando mar adentro, continuó hasta las 01:17 horas del 29 de enero en que faltó el remolque de proa del **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** y el **“SAR GAVIA”** procedió a aguantar al **“ABIS CALAIS”** por popa aunque a las 01:26 horas y rota su línea de remolque el mercante volvió a derivar hacia la costa, precisándose nuevo remolque por proa del **“SAR GAVIA”**, que se consiguió a las 03:25 horas cuando el mercante se hallaba aproximadamente a 2 cables,- 1 cable es igual a 185,2 metros -, o a 0,2 millas,- 1 milla es igual a 1852 metros -, al oeste de las Islas Gabeiras, quedando el otro Remolcador presente en escolta por popa. El convoy, conformado ahora como va dicho, siguió con su tránsito hasta las 05:50 horas en que, siendo las condiciones meteorológicas de viento del oeste fuerza 6 de 39 a 49 km/h y mar muy gruesa con olas de entre 4 y 6 metros y estando el mercante a 2,6 millas al oeste de la Playa de Doniños, se rompió el remolque del **“SAR GAVIA”** que, no obstante, pudo volver a dar a las 07:05 horas a una distancia de 1,5 millas de Cabo Prioriño y continuar rumbo a Ferrol aunque, a las 07:53 horas y al faltar de nuevo el remolque de proa del **“SAR GAVIA”** hubo de tomarlo el Remolcador **“IBAIZÁBAL NUEVE”** que, movilizado por la Autoridad Marítima competente y habiendo salido del Puerto de La Coruña a las 06:15 horas, se encontraba ya al costado del mercante asistido en “stand by”, remolque que inició sobre las 08:50 horas cuando el **“ABIS CALAIS”** se encontraba a 1,8 millas del puerto exterior de Ferrol y con viento nornoroeste de 21 nudos. Sería el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** el que, con el acompañamiento de los Remolcadores **“SAR GAVIA”**, **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** e **“IBAIZÁBAL TRES”**, también movilizado por la Autoridad Marítima y presente en zona desde las 09:35 horas aunque con permanencia en todo momento como escolta, el que remolcase por proa al **“ABIS CALAIS”**, ya con Práctico a bordo desde las 10:05 horas y dando remolque, ya en zona portuaria, el **“IBAIZÁBAL CINCO”** por popa y el **“ELISEO VÁZQUEZ”** acompañando por proa estribor, hasta quedar atracado el mercante en el muelle de Navantia de Ferrol a las 12:00 horas.

Vemos, pues, que el desplazamiento a la deriva del **“ABIS CALAIS”** generó para el mismo situaciones de riesgo inminente de pérdida por su abatimiento hacia la costa en varios momentos del suceso a consecuencia de la meteorología reinante, siendo quizás la más notoria, y ello sin desdeñar o

hacer de menos otras incidencias, la acaecida a las 03:25 horas del 29 de enero de 2014 cuando el mercante se hallaba aproximadamente a 2 cables,- según el Parte de Asistencia del Capitán del “**SAR GAVIA**” o a 0,2 millas según el “plotter” -, al oeste de las Islas Gabeiras, momento en que un nuevo remolque por proa del dicho Remolcador de **SASEMAR** consiguió sacarle de un seguro embarrancamiento. Por consiguiente, y siendo de apreciar la situación de peligro corrida por el buque mercante asistido como la realización de servicios extraordinarios por parte del Remolcador del que ahora estamos tratando, ha de convenirse expresamente con el criterio de la representación letrada de **SASEMAR** en su calificación del servicio prestado por el Remolcador “**SAR GAVIA**” al mercante “**ABIS CALAIS**” como salvamento, con la que de modo expreso conviene también el asistido, y ello porque la situación de peligro real y serio en que este se encontraba, y con probabilidad cierta de su pérdida con, incluso, presumible derrame de las 187,4 toneladas de hidrocarburos que de diversos productos llevaba como combustible, fue atajada con la eficaz ayuda prestada por el dicho “**SAR GAVIA**” y sus medios humanos y materiales puestos en escena, concurriendo asimismo los requisitos de resultado útil, relación de causalidad entre tal resultado obtenido y el acto de salvamento llevado a cabo y ausencia de prohibición expresa por parte del buque socorrido,- antes bien demandada y agradecida -, conforme previenen los artículos de nuestra Ley Reguladora.

#### Cuarto

Si lo hasta ahora expuesto se contrae a la asistencia prestada por el Remolcador de **SASEMAR**, toca en este momento entrar a examinar la calidad de los servicios llevados a cabo por los Remolcadores “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**”, en cuanto la representación letrada de su entidad armadora postula, como se dijo en el Fundamento de Derecho Segundo, para el primero remuneración por salvamento y para el segundo remuneración en cuanto partícipe de la asistencia, calificaciones y pedimentos a los que se opone el Letrado que representa a los intereses del armador del asistido que califica el actuar del primero de los citados como remolque y ajeno el del segundo a cualquier tipo de retribución consecuente con su actividad.

Sobre la actividad encomendada a estos dos Remolcadores cuya movilización fue dispuesta por el Capitán Marítimo de Ferrol por los motivos reflejados en el Antecedente de Hecho Octavo “in fine”, determinación ajustada a derecho en virtud de sus competencias previstas en el artículo 19.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, artículo 10 del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, y apartados e) y g) del artículo 266.4 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cabe decir que el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” fue activado inicialmente para tener presencia en zona al conocerse la inoperatividad en cuanto a remolque del “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” y que

el “**IBAIZÁBAL TRES**” lo fue al romper remolque el “**SAR GAVIA**” y por la proximidad a la costa y adversas condiciones meteorológicas.

Con tales premisas, y si bien es cierto que el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” tras llegar al costado del “**ABIS CALAIS**” a las 07:09 horas del 29 de enero de 2014 quedó en “stand by” y dio escolta al convoy del remolque que integraban el Remolcador de **SASEMAR** y el “**ABIS CALAIS**” del que tiraba por proa y ello con escolta del “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” por popa, cierto es también que al faltar el remolque, a las 07:53 horas y a 1,8 millas del puerto exterior de Ferrol, se le encargó lo tomara el citado “**IBAIZÁBAL NUEVE**” lo que consiguió y comenzó el tiro,- actividad esta exclusivamente acometida por este Remolcador si bien los restantes “**SAR GAVIA**”, “**SEBASTIÁN DE OCAMPO**” e “**IBAIZÁBAL TRES**” le escoltaban pero sin hacer firme -, a las 08:50 con viento noroeste de 21 nudos, continuándolo y permitiendo con ello la entrada del mercante en la Ría de Ferrol no siendo hasta las 10:00 horas aproximadamente cuando entraron en escena el Práctico que abordó el “**ABIS CALAIS**” y el “**IBAIZÁBAL CINCO**” que hizo firme por su popa mientras el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” mantenía su tracción por la proa del mercante asistido hasta dejarlo en franquía en el muelle de NAVANTIA-Ferrol. La actividad antes relatada desarrollada por el “**IBAIZÁBAL NUEVE**” no la estima este Tribunal Marítimo Central como *“ejecución de transferencia e inicio de parte de la maniobra de entrada y atraque al Puerto de Ferrol como una parte de la maniobra de atraque de unos remolcadores de puerto de un buque sin máquina”* como viene a reflejar, en complicada redacción, el informe pericial aportado por **SASEMAR** que antes bien vendría a ser una valoración de hechos que un objetivo relato de ellos e informe este que, aparentemente, apoyaría la postulación de remolque que patrocina el Letrado de la parte asistida que, no obstante, entiende incongruente su posterior reseña de atribuir un porcentaje de premio al Remolcador del que ahora tratamos por *“remolque de salvamento”*. A su vez ha de indicarse que el meritado informe pericial es contradicho de modo acertado por el Letrado que representa los intereses de su armador en sus alegaciones reflejadas en el Antecedente de Hecho Décimo Quinto, párrafo primero, y con las que conviene expresamente este Tribunal Marítimo Central. Ello es así porque el “**IBAIZÁBAL NUEVE**”,- sus características en su hoja de asiento registral obrante a los folios 230 a 232 y en página web de su armador de “ClassFiFi nº 1 C.I.300m3/h wáter floam -, si bien dedicado a tareas de remolque portuario en su base del Puerto de La Coruña,- extremo que manifiesta su representación letrada y que, a tenor de las Prescripciones Particulares de tal servicio aprobadas por el Consejo de Administración de su Autoridad Portuaria, BOE nº 6 de 7 de enero de 2009, tiene por objeto la *“operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, el remolcado, con seguimiento de las instrucciones de su capitán mediante el auxilio de otro u otros buques, los remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento, o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”*, por su

clasificación en el Registro Ordinario del Registro Marítimo Español como SOLAS III/T, Embarcación de Tipo Especial y de Subtipo Salvamento, Antipolución, Incendios, e inscrito en la Lista Primera, es Remolcador de puerto y altura que puede prestar, junto con las tareas propias del dicho remolque portuario, asistencias de altura, tales como remolques costeros de altura, escolta en previsión de pérdida de gobierno, etc. A su vez porque aunque de menores dimensiones que el **“SAR GAVIA”** tiene más potencia de tiro que este último,- sus características en su hoja de asiento registral obrante a los folios 221 a 225 -. Por último y en apoyo de nuestro razonamiento contrario a la calificación de simple remolque portuario hay que decir que, una vez perdido el remolque del Remolcador de **SASEMAR** a las 07:53 horas y dado que desde las 04:00 horas se conocía la dificultad del **“SEBASTIÁN DE OCAMPO”** por ser corto el único cabo de remolque que le quedaba operativo, el encomendar el remolque del **“ABIS CALAIS”** al **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, como se hizo, cuando aquel derivaba hacia la costa sin control y era presumible la dificultad, por razón de tiempo, de la maniobra de un nuevo remolque del **“SAR GAVIA”**, y aunque la meteorología ya no era tan adversa como lo había venido siendo, fue una medida acertada que acometió el **“IBAIZÁBAL NUEVE”** y que llevó a cabo mediante una inicial revirada del mercante para proceder a continuación a enfilar la entrada en la mencionada Ría de Ferrol con una longitud de 300 metros de remolque y un viento nornoroeste de 21 nudos, debiéndose concluir por tanto que el servicio prestado merece ser calificado como **salvamento**.

Por otra parte y por lo que respecta al **“IBAIZÁBAL TRES”**, del que sólo hay tres referencias en el Informe General de Emergencia conjunto de CCS Finisterre y CCS Coruña, la primera referida a su salida del Muelle de Baterías hacia zona a las 07:46 horas del 29 de enero de 2014, la segunda a su presencia en zona a las 08:35 horas y la tercera relativa a su orden de regreso a base a sus 11:15 horas, hay que destacar, sin perjuicio de tratar de aunar la utilización de diversos husos horarios, que su activación lo fue por orden expresa de la Autoridad Marítima Periférica actuante en el suceso en los términos y por los motivos reflejados en el informe del Capitán Marítimo de Ferrol citado en el apartado segundo de este mismo Fundamento de Derecho y desarrollado con mayor detalle en lo meritado en el Antecedente de Derecho Octavo “in fine” y, si bien es cierto que su actuación se limitó, exclusivamente y en todo momento a simple acompañamiento y escolta del último convoy de remolque, configurado como va dicho, que acabó llevando al **“ABIS CALAIS”** al Puerto de Ferrol, cierto es también que su servicio, cauteloso y garantista de una posible incidencia como las que se habían venido dando, contribuyó al logro alcanzado. A tal fin, y como se dijo al referirnos al anterior remolcador de la **COMPañÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.**, aunque su hacer principal sea la dedicación a tareas de remolque portuario en su base del Puerto de La Coruña,- nos remitimos a lo señalado respecto al **“IBAIZÁBAL NUEVE”** -, debe indicarse que, a tenor de su hoja de asiento registral obrante a los folios 227 a 229, su inscripción es en la Lista Primera y su clasificación lo es



en el Registro Ordinario del Registro Marítimo Español como SOLAS III/T, Embarcación de Tipo Especial y de Subtipo Remolcador de Altura, con lo que podría prestar, junto con las dichas tareas de remolque portuario, asistencias de altura, es decir, las realizadas por buques armados y equipados especialmente para prestar socorro, que tienen como actividad principal prestar la asistencia en altamar, y ello sin olvidar su potencia superior incluso al “**SAR GAVIA**” y al mentado “**IBAIZÁBAL NUEVE**”. Por lo expuesto, y aunque en las meritadas Prescripciones Particulares de la Autoridad Portuaria del Puerto de La Coruña se contemple una tarifa específica por intervención en emergencias y operaciones de salvamento ordenadas por la Administración Marítima de cuyo abono es deudor el buque auxiliado, el servicio que vino a prestar el Remolcador “**IBAIZÁBAL TRES**”, que no tiene encaje en un remolque portuario en los términos del párrafo segundo del artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, y la actividad que antes hemos reflejado, que coadyuvó al resultado útil obtenido mediante la intervención seriada de todos y cada uno de los Remolcadores que fueron acudiendo, lo que se ajustaría al concepto de asistencia moral y presencial admitida en anteriores Resoluciones de este Tribunal Marítimo Central, sí se estima por el mismo como **constitutivo de colaboración en la asistencia que nos ocupa y que hemos calificado de salvamento**, en la conceptualización omnicompreensiva que utiliza el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de Londres 1989.

En consecuencia de lo dicho, y entendiéndose como se entiende que la actividad de los Remolcadores “**IBAIZÁBAL NUEVE**” e “**IBAIZÁBAL TRES**” vino demandada en los términos a que se refiere el artículo 14 de nuestra Ley Reguladora en relación con la señalada en el párrafo segundo de este mismo Fundamento de Derecho y calificada la asistencia prestada como salvamento,- obligatorio por la situación de peligro y seguridad de la navegación -, de la que se derivó el resultado útil determinante del derecho a la percepción de remuneración, dejamos ya por indicado que así se reconocerá si bien atendiendo a la muy diferente prestación llevada a cabo por uno y otro de estos buques.

#### **Quinto**

El artículo 2º de la citada Ley 60/1962 establece que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa. El mismo artículo, en su párrafo 3º, dispone que la remuneración no podrá exceder en ningún caso del valor de las cosas salvadas. Los artículos 2º y 7º de la Ley, determinan que el pago de la remuneración por el servicio prestado, tiene que satisfacerlo el propietario del buque asistido al armador del buque auxiliador, así como el de los gastos, daños y perjuicios que le hubiese ocasionado.

### **Sexto**

El artículo 6º de la Ley calendarada establece que para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre las partes, y en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central. En el presente caso no ha existido acuerdo alguno entre las partes personadas dándose, por el contrario, evidente contradicción en la determinación del valor de lo salvado pues, aun corriendo unido informe, demandado por el Juez Marítimo, del Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol que asigna al buque “**ABIS CALAIS**” con todos sus aparatos, combustibles y pertrechos la cifra de **DIEZ MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS (10.578.834,00-€)**, y con un valor dado a su carga de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS (497.855,00€)**, con lo que se alcanzaría un valor total de **ONCE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS (11.076.689,00-€)**, valoración esta que aceptan los Letradas de los Remolcadores asistentes, la representación del asistido, por su parte, tachando al dicho informe de carente de justificación y negándole valor probatorio, considera como valor salvado, y por tanto atendible, exclusivamente el asegurado en póliza de casco y maquinaria (Hull & Machinery) por importe de **OCHO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL EUROS (8.580.000,00-€)**, que sería el abonable en caso de hundimiento y pérdida total del buque, negando a su vez eficacia al reflejado en la Cuenta General de Gastos en cifra de **DOCE MILLONES DE EUROS (12.000.000,00-€)** por referirse la misma al valor correspondiente a riesgos de guerra, como refleja el Antecedente de Hecho Décimo Primero.

Sobre el particular que ahora nos ocupa y en seguimiento de la pauta orientadora del señalamiento de indemnización en este salvamento, concretamente el apartado b) del artículo 9 de nuestra Ley Reguladora, debe señalarse en primer lugar que el informe de valoración cuestionado, en el que se considera tanto el valor de la carga como el valor del “**ABBIS CALAIS**” con todos sus aparatos, combustibles y pertrechos,- y que no hace referencia al flete aunque sí consigna tal concepto el fax remisario, folio 48, del dicho informe enviado por el Capitán Marítimo de Ferrol al Juez Marítimo actuante, y cuyo valor lo cifra el informe pericial aportado por **SASEMAR** mencionado en su momento, atendiendo al tipo de buque, carga y viaje, en cuantía que rondaría los **DOSCIENTOS MIL DÓLARES NORTEAMERICANOS (200.000,00-\$)**, dando lugar a que su representación letrada lo incorpore al valor contribuyente-, es un documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente conforme a la previsión del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, y, por tanto, peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que avala nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de

2005 entre otras, y peritaje que este Tribunal Marítimo Central ha avalado y reconocido cuando no ha tenido duda alguna sobre su alcance y contenido.

A su vez y en segundo lugar, en cuanto al valor asegurado de casco y máquina, demandado como valor de lo salvado por el Letrado del asistido, que este Tribunal Marítimo Central ha asumido, avalándolo y reconociéndolo, en alguna de sus determinaciones anteriores, debe decirse no obstante que tal valor ha merecido crítica de la doctrina por ser “criterio que resulta totalmente inadmisibles tanto jurídica como prácticamente” y “ser valor mucho menos fiable”, decantándose la mejor doctrina y jurisprudencia por el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia con deducción de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida, valor que en este suceso es el total.

Expuesto, pues, el carácter relativo de los términos que en cuanto al valor de lo salvado se encuentran enfrentados, y dado que el Informe del Técnico de la Administración, en su pericia, generaliza en una única cuantía total los términos específicos que el Juzgado Marítimo, en su Providencia obrante al folio 19 de las actuaciones y meritada en el Antecedente de Hecho Tercero, indicando ser tal valor una estimación, y tomando en consideración tanto lo ya apuntado de ser de menor fiabilidad el atender al valor consignado en la póliza de seguro que el considerar su precio o valor en el mercado,- que en este caso no tiene detrimento por la utilidad absoluta del resultado -, como lo alegado respecto a la referencia a riesgos de guerra, este Tribunal Marítimo Central es del criterio que, en uso de la equidad que el artículo 2 de la Ley 60/1962 previene, parámetro a tomar en consideración para la fijación del premio y como sustento determinante del mismo el valor de lo salvado, el valor contribuyente debe configurarse conforme a la media aritmética de ambas cantidades, la del Perito Oficial por importe de **ONCE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS (11.076.689,00-€)**, correspondiente a los valores de carga y buque y en la que vendría incluido el valor del flete no reflejado, y la consignada en su póliza de casco y maquinaria por importe de **OCHO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL EUROS (8.580.000,00-€)** a la que se añadiría el valor de la carga por valor de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS (497.855,00-€)**, en cuanto no integrante y cubierta en el valor asegurado y conocida por el dicho informe del Técnico de la Administración. De tal operación aritmética, cuya utilización ampara y considera razonable y equitativa el Tribunal Supremo en Sentencia de la Sección 4ª de su Sala de lo Contencioso-Administrativo de octubre de 2005 que desestima recursos de casación interpuestos contra Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 18 de diciembre de 2002, vendría a resultar un valor contribuyente total de **DIEZ MILLONES**

**SETENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y DOS EUROS (10.077.272,00-€).**

**Séptimo**

Una vez reflejado el valor de lo salvado en la cifra meritada en el inmediato Fundamento de Derecho anterior como valor contribuyente, y antes de entrar en la ponderación que nos compete de las circunstancias que, conforme al artículo 9 de la Ley 60/1962, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados, debemos reseñar que se dejan ya por rechazados los argumentos argüidos tanto por la representación letrada de **SASEMAR** en su segundo escrito de alegaciones tras la Cuenta General de Gastos y en base al informe pericial de su parte incorporado que asigna al Remolcador "**SAR GAVIA**" de tal entidad premio del 80% del 20% del valor contribuyente y cantidad cifrada en **2.200.000,00-€**, folio 429, llegando a cuantificar tal Letrado el valor contribuyente en 11.200.000,00-€ al incorporar el valor del flete, folio 455 y párrafo segundo del Antecedente de Hecho Décimo Quinto, debiendo recordar que su solicitud se concretó, como va dicho en el Antecedente de Hecho Décimo Tercero, y con ocasión de su primer escrito de alegaciones en premio no inferior a **UN MILLÓN QUINIENTOS MIL EUROS(1.500.000,00-€)** sin perjuicio de sendas cifras por gastos incurridos, que expresamente refleja, y daños o perjuicios que, si bien ya tenía por solicitados, en este trámite, sin duda por error, dejó de consignar, como asimismo los formulados por el Letrado de la entidad asistida **ABIS SHIPPING COMPANY B.V.** quien, alegando que el premio a determinar no debería ser superior a **OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (850.000,00-€)**, 10% de lo salvado según su parecer, trae a colación otros porcentajes para reparto sobre tarifas del SCOPIC, folio 460 y párrafo tercero del citado Antecedente de Hecho Décimo Quinto, con asignación de un 54/78% al "**SAR GAVIA**", en cuanto que la cláusula SCOPIC (Special Compensation P & I Clubs) introducida en 1999,- la última es del 2014 -, se usa y es suplementaria del LOF (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement), sistema éste carente de eficacia en un Expediente como el que ahora nos ocupa y en este procedimiento administrativo seguido conforme a nuestra normativa reguladora, Ley 60/1962, de 24 de Diciembre, y Decreto 984/1967, de 20 de abril, modificado por Decreto 2993/1968, de 28 de noviembre, que aprobó su Reglamento de aplicación, que, transitoriamente, sigue siendo de aplicación en virtud de lo prevenido en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima sin perjuicio de las remisiones que fueran precisas al ya mencionado Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989; nos queda, por último recordar que el Letrado de la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL, S.A.** venía a formular reclamación conjunta de premio de **TRESCIENTOS MIL EUROS (300.000,00-€)** para los dos Remolcadores de tal empresa.

Entrando, pues, a considerar lo ya reflejado de ponderación de las circunstancias que han de tomarse por base para fijar la remuneración de los

servicios prestados, como tales el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado el socorro, el peligro, serio y cierto, corrido por el buque mercante “**ABBIS CALAIS**” y su cargamento, así como sus tripulantes, el haberse evitado la contaminación de la costa y el mar, con los consiguientes perjuicios que ello ocasionaría, y el dicho valor del asistido, sus aparatos y pertrechos, combustible carga y flete y utilizando bien la usual clasificación a que hace referencia el Profesor G. L. distinguiendo entre las de carácter objetivo, como tales las circunstancias de mar y tiempo, duración de los servicios, valor de los buques y lugar donde se encuentra el buque en peligro, y las que denomina *conjeturales de apreciación subjetiva* tal como el peligro, bien la de los elementos concernientes al salvador y al salvado, y siendo así que de todas las circunstancias legalmente previstas se ha ido haciendo expresa relación en lo que va dicho a ello nos remitimos para justificar su toma en consideración.

Con lo que va dicho sobre valor contribuyente y toma en consideración de los extremos consignados en el párrafo inmediato anterior previstos en el ya citado artículo 9 de la Ley 60/1962, considera este Tribunal Marítimo Central que la asistencia examinada merece ser remunerada en concepto de premio en una cifra total de **UN MILLÓN TRESCIENTOS DIEZ MIL CUARENTA Y CINCO EUROS (1.310.045,00-€)**, a las que se sumarían las cantidades dimanantes, y acreditadas, de gastos y perjuicios reclamados exclusivamente por **SASEMAR**, - la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBALS.A.** nada reclama al respecto -, y ello sin perjuicio de que el reparto del premio se individualice en atención a las circunstancias concurrentes, debiéndose dejar a su vez ya por dicho que al tratarse el Remolcador “**SAR GAVIA**” 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 su armador y dotación, de acuerdo con los artículos 7 y 13 de la citada ley 60/1962, de 24 de diciembre.

### **Octavo**

Por último y pedido que fue por la representación letrada de **ABIS SHIPPINHG COMPANY B.V.**, folio 336,- de lo que se hizo mérito en los Antecedentes de Hecho Décimo Primero y Décimo Cuarto -, el desglose de la proporción de un eventual premio entre sus mandantes y los propietarios de la carga salvada y valorada, como se dijo, en **CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS (497.855.00,00-€)**, atendiendo a que el artículo 2, cuarto párrafo, de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, resulta de plena aplicación por la fecha en que se comenzó a tramitar este Expediente conforme a lo prevenido en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima,- y ello sin perjuicio de la remisión que fuera necesaria a la previsión del artículo 13.2 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, ya trasladada al

artículo 362.2 de la ya hoy vigente Ley de Navegación Marítima -, y reseñado el premio que este Tribunal Marítimo Central ha considerado procedente reconocer, como se dice en el Fundamento de Derecho inmediato anterior, al que se sumarían las cantidades,- de las que en esta nuestra Resolución se hará posterior mérito -, de gastos efectuados y perjuicios o pérdidas sufridos por los salvadores, que exclusivamente reclama **SASEMAR** en cuantía total acreditada de **TREINTA Y UN MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON QUINCE CÉNTIMOS (31.757,15-€)**, la remuneración por la que se pregunta *“corre a cargo del armador del buque asistido sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponderle”*, si bien se indica que puede cifrarse el porcentaje que a tal carga corresponde en un 13,31% del importe de la remuneración o recompensa.

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** de los previstos en el artículo 1 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el servicio prestado por el Remolcador **“SAR GAVIA”**, propiedad de **SASEMAR**, y por el Remolcador **“IBAIZÁBAL NUEVE”**, armado y propiedad de la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL S.A.**, y **como constitutivo de colaboración en tal modalidad de asistencia** el prestado por el Remolcador **“IBAIZÁBAL TRES”**, armado y propiedad de la entidad mercantil mencionada, al buque mercante denominado **“ABIS CALAIS”**, de bandera de Holanda y propiedad de la empresa **ABIS SHIPPING COMPANY B.V.**, y fija como premio por los dichos servicios la cantidad total de **UN MILLÓN TRESCIENTOS DIEZ MIL CUARENTA Y CINCO EUROS (1.310.045,00-€)**, que la entidad propietaria del buque asistido abonará del modo que luego se dirá. A la indicada remuneración, y también a cargo de tal mercantil, se sumarán en concepto de gastos los de combustible y lubricante consumidos y gastos de personal en el servicio, cuantificados en **QUINCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (15.482,68-€)** y los perjuicios sufridos valorados en **DIECISEIS MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS (16.274,47)**, cantidades estas dos últimas que, como va dicho, serán de exclusivo abono a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

Distribución y asignación del premio:

- Por el servicio prestado por el Remolcador **“SAR GAVIA”** la cantidad de **UN MILLÓN CIENTO TRECE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS (1.113.538,00-€)**.
- Por el servicio prestado por el Remolcador **“IBAIZÁBAL NUEVE”** la cantidad de **CIENTO SESENTA Y SIETE MIL TREINTA Y UN EUROS (167.031,00-€)**.
- Por el servicio prestado por el Remolcador **“IBAIZÁBAL TRES”** la cantidad de **VEINTINUEVE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS (29.476,00-€)**.
- Corresponde a la **E.P.E. SASEMAR**, como armadora del Remolcador **“SAR GAVIA”** la expresada cantidad de **UN MILLÓN CIENTO TRECE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS (1.113.538,00-€)** sin que proceda el reparto de tal remuneración entre armador y dotación por los motivos ya consignados en el Fundamento de Derecho Quinto.
- Corresponde a la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL S.A.**, como armadora del Remolcador **“IBAIZÁBAL NUEVE”** la cantidad de **CIENTO SESENTA Y SIETE MIL TREINTA Y UN EUROS (167.031,00-€)**.
- Corresponde a la **COMPAÑÍA DE REMOLCADORES IBAIZÁBAL S.A.**, como armadora del Remolcador **“IBAIZÁBAL TRES”** la cantidad de **VEINTINUEVE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS (29.476,00-€)**.
- No se hace pronunciamiento de reparto entre los tripulantes de los dichos Remolcadores **“IBAIZÁBAL NUEVE”** e **“IBAIZÁBAL TRES”** por entenderse se da la previsión recogida en el penúltimo apartado del artículo 7 de nuestra Ley Reguladora.

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 O.M. 1601/77 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 60/1962, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico

de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.