

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00018/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor
D. Antonio Afonso Rodríguez

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

En Madrid a los trece días del mes de julio del año dos mil diecisiete.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **5/2015** que se sigue por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, con motivo de la que fue prestada en aguas de Ceuta los días 9 y 10 de febrero de 2015, al buque tanque, Tipo “Chemical/Oil Products Tanker, llamado “**SEA DWELLER**”, matrícula IMO 9254006, bandera de Chipre, de 87,31 metros de eslora, 14,00 de manga y G.T. 2440, armado por la empresa **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, por el Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**”, de bandera española, matrícula 1º CP-2-1-12, de 26,88 (L) metros de eslora, 10,36 de manga y TGT 272, armado bajo la modalidad de arrendamiento a casco desnudo

por la entidad SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS S.A., (**SERTOSA**), y por el Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”, matrícula 9ª TE-1-9-05, de 51,12 (L) metros de eslora, 15,00 de manga, T.R.B. 1.780 y 128 Tm de Tiro, armado y propiedad de la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por la representación letrada acreditada de SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS S.A. (**SERTOSA**), empresa armadora del Remolcador de Altura

“**VB BULLDOG**”, y por la representación letrada, asimismo acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, armadora del Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”, se cursaron al Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz sendos escritos instando la incoación de Expediente de los de su competencia. A dichos escritos se acompañaban los respectivos Partes de Asistencia formulados con ocasión de los servicios prestados por ambos buques en las proximidades de la Ciudad Autónoma de Ceuta, durante los días 9 y 10 de febrero de 2015, al buque tanque de bandera de Chipre “**SEA DWELLER**”. Al recibo de los mismos, el Juez Marítimo proveyó el 11 de dicho mes disponiendo la incoación de Expediente de Asistencia Marítima con admisión de las personaciones que se instaban, y se dispuso la práctica de las diligencias de integración de procedimiento de tal clase. A tal fin, y entre otras, se requirió a la entidad JOSE SALAMA Y CÍA, consignataria en España de la empresa armadora del “**SEA DWELLER**”, facilitase copia de sus pólizas de seguros de casco y máquina y de responsabilidad civil, manifiesto de carga, que acreditó, folios 473 y 474, eran transportados 1.432.105 kg de RMG 380 HS y 616.389 kg de DMA GASOIL 0,1%-, certificado de combustibles, lubricantes y pertrechos a bordo en el momento de la asistencia; se estableció como medida de garantía la de “**prohibición de salida a la mar**” del “**SEA DWELLER**” por ser extranjero, folio 45; se solicitó a la Capitanía Marítima de Ceuta **Informe-Valoración** de tal buque; se interesó de la AEMET informe de meteorología; y se recabaron los asientos registrales de los buques asistentes, obrantes a los folios 207 a 209 el del Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**” y 222 a 226 el del Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”.

Con posterioridad se personarían en el Expediente, folios 76 y 77, la representación letrada, acreditada, de la mercantil “**VILMA OIL, S.L.**”, en cuanto titular de *“la autorización para la prestación del servicio comercial de suministros de combustibles a buques con utilización de medios flotantes en la zona de servicio del Puerto de Ceuta”*, en concepto de parte interesada, y la representación letrada, también acreditada, de la empresa **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, armadora del “**SEA DWELLER**”, representando, asimismo, a su Capitán, Sr. L., de nacionalidad ucraniana, folio 228.

Por lo que se refiere a la entidad “**VILMA OIL, S.L.**”, debemos hacer constar que, sin perjuicio de su personación en la condición antes reseñada, lo que determinó, para garantía de sus derechos e intereses el conocer íntegramente estas actuaciones mediante traslado de copia que de las mismas fue llevando a cabo el Juez Marítimo, en ningún momento presentó alegaciones o formuló conclusiones.

Segundo

Antes de continuar con la reseña de antecedentes resulta procedente anticipar en este momento varios extremos por la trascendencia que, posteriormente, se detallará al reflejar las posiciones enfrentadas de dos de las partes personadas, y como tales: que la representación letrada de **SERTOSA**, tras destacar la calificación de la asistencia como salvamento a tenor del Parte formulado por el Patrón del “**VB BULLDOG**”, inicialmente y de acuerdo con *informaciones recibidas* estimó el valor de lo salvado en **unos CUATRO MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS SESENTA EUROS (4.683.660,00-€)**, y solicitó un premio o remuneración del 8% del valor total de lo salvado, cifrando este en **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES EUROS (374.693,00-€)**, folios 3 a 5 y 48 a 50 (*-originales-*), ampliando en escrito posterior, obrante a los folios 142 a 154 y 185 a 196 (*-originales-*), su pedimento indemnizatorio por el concepto de gastos extraordinarios cifrados en la suma de **DIEZ MIL SETECIENTOS VEINTIUN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (10.721,74 €)**, justificados con certificado y facturas; que la valoración del buque tanque “**SEA DWELLER**” efectuada por el Capitán Marítimo de Ceuta se cifró en **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€)**, sobre valor de mercado de buque de similares características, o en **SEISCIENTOS MIL EUROS (600.000,00-€)** si se destinase a chatarra, folio 155; y que la representación letrada de la empresa armadora del “**SEA DWELLER**”, aportando Informe Preliminar sobre Casco y Maquinaria.- en lengua inglesa a los folios 312 a 327 y con traducción jurada al español a los folios 400 a 415-, emitido por el Sr. Q., de la compañía portuguesa “**MARINE CONSULTANTS & TECHNICAL SERVICES (SUL)**”, estimó el valor de lo salvado, en el estado en que quedó dicho buque, en **QUINIENTOS MIL EUROS (500.000,00-€)**, cifra resultante de restar al valor de mercado costes de reparaciones y otros gastos, folios 301 a 311.

Por otra parte ha de hacerse constar que, tras diversas vicisitudes,- *cuyo detalle se omite por obrar las mismas suficientemente explicitadas en nuestra Resolución nº 660/00034/15, de 30 de septiembre, por la que, desestimándose recurso interpuesto por la representación letrada de SERTOSA contra Providencia del Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz, de 13 de abril de 2015, folios 480 a 482, mediante la que se había reducido la fianza inicialmente fijada al armador del buque asistido “SEA DWELLER” para levantamiento de medidas cautelares adoptadas, acuerdo este que se confirmó en todos sus extremos, y Resolución la nuestra incorporada a estas actuaciones, folios 930 a 952, que, notificada a las partes personadas, folios 953 a 993, no fue objeto de ulterior recurso jurisdiccional-*, la meritada medida cautelar sobre el buque en cuestión sería levantada por el Juzgado Marítimo actuante el 13 de abril de 2015 tras consignarse por la empresa **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, folio 517, garantía por importe de **CIENTO OCHENTA MIL EUROS (180.000,00-€)**, de los que **CIEN MIL EUROS (100.000,00-€)** correspondían a

casco y máquina y **OCHENTA MIL EUROS (80.000,00-€)** a la carga de los combustibles transportados, cifra esta última que se abonó si bien con reserva expresa de los derechos y acciones que pudieran ostentarse tanto sobre tal carga como frente al propietario de la misma.

Por último, y en este anticipo de antecedentes que obran en el Expediente que nos ocupa, que se desglosa en siete tomos y que alcanza un total de 2161 folios, resulta también pertinente traer a colación tanto la aportación a las actuaciones por la representación letrada de **SERTOSA** de Informe de Condición y Valoración efectuado por el Perito Sr. R. C. de la entidad española "COMISMAR", folios 553 a 568,- *sobre el que este Órgano de la Armada, al ver y fallar la Resolución antes citada, rechazó la pretensión de la contraparte sobre su extemporaneidad y su no toma en consideración-*, como la también aportación, con ocasión de escrito de oposición de la representación letrada del asistido al reseñado recurso, de una nueva pericial actualizada sobre daños sufridos por el "**SEA DWELLER**" y costos de su reparación; este informe, que es complementario del citado al final del párrafo primero de este Antecedente de Hecho, obra a los folios 635 a 654 y al mismo se acompañaban trece (13) adjuntos o apéndices,- *sería mejor llamarles anexos-*, que corren unidos a los folios 655 a 909.

Tercero

Tras las consideraciones efectuadas en nuestro anterior Antecedente de Hecho,- sobre las que en su momento se volverá y tratará-, seguimos con la relación de antecedentes correspondientes a estas actuaciones. Así, y por lo que respecta al informe de la AEMET, obrante a los folios 396 y 396 vuelto, consta en el mismo lo siguiente:

"En referencia a la petición realizada por Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz 1 Ministerio de Defensa (s/n ref:"sea dweller"), le informamos de las condiciones generales de viento y oleaje en 35°55,3N - 005°22,2 W (punta Benzú-Ceuta) desde las 22 horas del día 9 de febrero de 2015 hasta las 06 horas del día 10 de febrero de 2015. El informe se basa en los análisis de los modelos de viento y de oleaje y en los datos procedentes de distintos sistemas de observación. Se expresa el viento en la escala Beaufort, la altura significativa del oleaje en metros, y la mar de viento en la escala Douglas, (teniendo en cuenta que la altura significativa es la media aritmética del tercio de olas más altas y la altura máxima puede ser hasta el doble de la significativa)".

"Evolución de la situación sinóptica para el periodo solicitado: Depresión formándose en 38N 16W con anticiclón en 51 N 09W de 1040, desplazándose ligeramente al este. Dicha configuración sinóptica conlleva una situación de levante en el estrecho. Las condiciones aproximadas en el periodo considerado fueron Viento del E fuerza 5 con intervalos de fuerza 6. Fuerte marejada con

intervalos de mar gruesa. Mar combinada del E en torno a 3m. En la segunda mitad del periodo aguaceros con visibilidad regular”.

A su vez, y tras proveer el Juez Marítimo sobre solicitudes inicialmente efectuadas por la representación letrada de **SERTOSA** tanto sobre toma de declaración al Capitán del “**SEA DWELLER**” Sr. L.,- *si bien tal parte, posteriormente y por dificultad de su práctica, renunciaría a ella-*, como a que a se requiriera al mismo aportase copia de los Diarios de Navegación y de Máquinas, así como del Cuaderno de Maniobra, se admitió parcialmente dicha solicitud limitada a la aportación de testimonio de las hojas correspondientes a los días 9 y 10 de febrero de 2015 de los diarios de navegación y máquinas, así como del cuaderno de maniobra del buque, inadmitiéndose lo solicitado respecto del resto de los indicados libros por cuanto afectaban a la confidencialidad de la relaciones comerciales de la compañía armadora. A tal fin se recabó su aportación a la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, y la citada documentación, trasladada por escrito de 18 de marzo de 2016, corre unida en sobre anexo al folio 1056.

Cuarto

Con fecha 11 de mayo de 2016 el Juez Marítimo redactó Cuenta General de Gastos, folios 1066 a 1069, en la que, como Antecedentes de Hecho, reseñaba las partes personadas; el informe de la AEMET; los gastos reclamados por la representación letrada de **SERTOSA** sin que la correspondiente de **SASEMAR** los hubiese interesado; las valoraciones del “**SEA DWELLER**” manifestadas por las mismas y la efectuada por la Capitanía Marítima de Ceuta; y, como Fundamentos de Derecho, las diversas calificaciones, o su ausencia, de la asistencia efectuadas por las partes; el valor contribuyente concretado en el efectuado por el titular de la citada Administración Marítima Periférica de **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€)**, sobre valor de mercado de buque de similares características, o de **SEISCIENTOS MIL EUROS (600.000,00-€)** si se destinase a chatarra; los gastos reclamados por la representación letrada de **SERTOSA** por importe de **DIEZ MIL SETECIENTOS VEINTIUN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (10.721,74 €)**; y la remuneración reclamada por esta parte asistente de **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES EUROS (374.693,00-€)**, no habiendo solicitado suma alguna la otra parte asistente hasta dicha fecha.

A su vez dispuso su notificación con el derecho de las partes a vista de lo actuado, a formular alegaciones, y a solicitar pruebas en plazo de quince días hábiles, plazo que el Juzgado Marítimo ampliaría en su mitad para todas las partes mediante Providencia del 23 del mismo mes.

Quinto

Por la representación letrada de **SERTOSA** se presentó escrito de alegaciones el 1 de junio de 2016. Dicho escrito corre unido a los folios 1136 a 1149 y al mismo se acompañaba **Documental en número total de diez** (10) obrante a los folios 1150 a 1176. En el mismo, en base a la documentación aportada, de la que reseñaba extractos, y para calificar la asistencia prestada por el Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**” al “**SEA DWELLER**” en la noche del 9 al 10 de febrero de 2015, expuso su versión de los hechos debatidos a la luz del Parte de Asistencia de tal Remolcador; de los acaecimientos obrantes en el Diario de Navegación y Diario de Máquinas del mercante asistido; del informe de la AEMET y datos sobre meteorología obrantes en los Partes de Asistencia formulados por los asistentes; de datos de agencias sobre la noticia que la incidencia produjo; de la reseña de conversaciones en VHF del “**VB BULLDOG**” con la Torre de Control y Capitanía Marítima,- *incorporadas en formato electrónico a un video incorporado a un CD (Doc. nº 5), publicado en un enlace de Internet y conformado, desde el punto de vista gráfico, de una serie de fotografías y una serie de imágenes de carta náutica y, desde el punto de vista de la audición, de una muy repetida y extractada secuencia de tales conversaciones*-; de los datos técnicos del Remolcador referidos a su Libro de Estabilidad y Plano de Disposición; y del escrito de 4 de marzo de 2015 por el que el Capitán Marítimo de Ceuta expresaba su agradecimiento a la tripulación del “**VB BULLDOG**”,- que obra al folio 552-, concluyendo en que habían concurrido los requisitos integradores de **salvamento** al ser efectiva la asistencia realizada con la máxima profesionalidad y eficiencia y con riesgo para salvador y salvado.

A continuación, y respecto al valor contribuyente, tras estimar como posible error la omisión en la Cuenta General de Gastos de referencias sobre la carga de combustible del mercante asistido cuando ya era conocida por su manifiesto de carga facilitado por el consignatario,- *cifrada en las cantidades ya señaladas en nuestro Antecedente de Hecho Primero*-, y señalar que no había habido disconformidad entre las partes sobre tal cantidad, a la que el Juzgado Marítimo atribuyó en sucesivas Providencias un valor de **OCHOCIENTOS MIL EUROS (800.000,00-€)** a los fines, en este aspecto concreto, de fijar fianza en un 10%, conviniendo ambas en tal suma, solicitaba se incluyese tal cifra en el valor de lo salvado. A su vez, y en este mismo orden de cosas, reseñando que el buque asistido, tras ser reparado, se encontraba navegando y operativo, hacía ver que aun debiéndose tomar en consideración los daños sufridos para minorar su valoración, ese demérito debía asumirse sobre un daño real, efectivo y acreditado y siempre referido a acaecimientos previos al salvamento y consecuencia directa del mismo.

Dicho lo anterior, en cuanto al valor del “**SEA DWELLER**”, alegando contra la cifra dada por la Capitanía Marítima, que no debía ser entendida como definitiva y debía ser concretada a tenor del conjunto de datos y pruebas,

señalaba nuevos valores a tener en cuenta,- *el dado por la entidad "COMISMAR", el señalado en página web de un "bróker marítimo", el de su póliza de seguro-*, concluyendo que tal valor estaría en torno a los **CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS MIL EUROS (4.800.000,00-€)**, asumiendo que a tal cifra se le detrajera el importe real de reparaciones por daños en directa relación con el suceso y no aquellos ajenos o subsecuentes al momento de finalizar la asistencia, daños que, decía esta representación letrada pero sin su asunción definitiva, pudieran rondar **UN MILLÓN DE EUROS (1.000.000,00-€)**.

Por último, y en cuanto a la solicitud de premio por la asistencia prestada, conforme a la previsión de los artículos 13 del Convenio de Londres de 1989 y 9 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que desarrollaba, y con cita del artículo 21.1.b) del Convenio citado (sic),- *habrá que entender se refiere al numeral 1, letra b) del artículo 13-*, se concretaba tal remuneración en la cifra de **CUATROCIENTOS OCHENTA MIL OCHENTA EUROS (480.000,00-€)**, a la que se sumarían los gastos reclamados por importe de **DIEZ MIL SETECIENTOS VEINTIUN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (10.721,74 €)**.

Sin perjuicio de solicitase la admisión de la documental ahora aportada, se pedía documental pública consistente en requerir a CCS Algeciras (sic),- *debe entenderse Tarifa-*, grabaciones obtenidas e informe sobre los hechos, y solicitar al Instituto Hidrográfico de la Marina certificación de batimetría, interesando también prueba testifical a llevar a cabo en el Patrón del "**VB BULLDOG**".

Sexto

La representación letrada de la entidad armadora del buque tanque "**SEA DWELLER**" presentó alegaciones a la Cuenta General de Gastos el 3 de junio de 2016, folios 1177 a1193. En su escrito, y antes de llevar a cabo el relato de los hechos, propuso prueba y, como tal, la unión a las actuaciones, como **DOC.1**, folios 1194 a 1218, de un denominado "INFORME SOBRE SERVICIO DE REMOLQUE" redactado y suscrito conjuntamente por los Peritos Sr. B. G., de la entidad "NAGASA SL (Naviera Gaditana, S.L.)", y Sr. Q. de la entidad portuguesa "MARINE CONSULTANTS & TECHNICAL SERVICES (SUL)", con doce (12) adjuntos o anexos, y como **DOC.2**, folios 1219 a 1747, de un denominado "TECHNICAL AND VALUATION REPORT" redactado en inglés y suscrito por el Perito de nacionalidad portuguesa citado, al que se acompañaba un total de 415 copias de diversos documentos, presupuestos, facturas, etc., en diversos idiomas, relativos a coste de reparaciones y gastos diversos sufragados por la entidad **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**. También como prueba solicitó se requiriera tanto a **SERTOSA** como a **SASEMAR** aportase documentación relativa, respectivamente, a sus buques "**VB BULLDOG**" y "**LUZ DE MAR**", interesando por último la testifical del

Capitán del “**LUZ DE MAR**” y la ratificación e interrogatorio de los dos Peritos antes mencionados.

Tras esto, y con una previa manifestación de negar todos los hechos y alegaciones expuestos por la contraparte, salvo los que se aceptasen en su escrito, por esta representación letrada se formuló su relato sobre lo acaecido en base a los Partes de Asistencia de los buques asistentes, los informes periciales aportados por la representación de que ahora tratamos e informe de meteorología incorporado al Expediente. Se destacaban en todo caso las medidas adoptadas por el Capitán del “**SEA DWELLER**” tras haber tocado fondo a las **23:18 horas** en un bajo aislado a 2,7 millas de la boya de recalada o estación de prácticos del Puerto de Ceuta, de lo que resultó una vía de agua que inundó un tanque de lastre y la sala de máquinas, originándose una caída de planta.

En tal sentido se indicaba que, ocurrida la incidencia, el Capitán, que había contactado por radio a las **23:20 horas** de la noche de autos con la Capitanía Marítima de Ceuta, en la comunicación mantenida **solicitó asistencia de remolcadores** y, al tiempo, dispuso la adopción de las medidas pertinentes a bordo,- que detallaba-, ordenando a las **23:23 horas** el fondeo con el ancla y cadena de babor, de modo que el buque quedó fondeado, firme y seguro sobre dicha ancla con 4 grilletes en el agua y a una profundidad de 32 metros, no advirtiéndose garreo y aguantando el “**SEA DWELLER**” sin incidencias en condiciones seguras de flotabilidad y estabilidad, condiciones en las que se mantuvo durante 52 minutos hasta la llegada del Remolcador (*portuario*) “**VB BULLDOG**” a las **00:15 horas** mientras que el “**LUZ DE MAR**” acabaría llegando al costado del mercante a las **00:30 horas**, momento en que el mismo llevaba ya **fondeado una hora y siete minutos**.

A continuación, contrastando las versiones de los asistentes en las que advertía contradicciones, y tras destacar tanto la manifestación, que calificaba de gratuita, del Capitán (sic),- *entiéndase Patrón*-, del “**VB BULLDOG**” de que el “**SEA DWELLER**” se encontraba varado, como la falta de idoneidad de los cabos utilizados para el remolque de los que tal buque se encontraba provisto dado que es un remolcador portuario y no de altura, exponía que el remolque no se inició hasta las **01:44 horas** cuando el “**LUZ DE MAR**” se puso a tirar por proa con medios adecuados, momento este hasta el cual, debía asumirse, el convoy configurado por los asistentes y el asistido se encontraba en la posición inicial del fondeo y ello debido a la sucesión de roturas de los diferentes cabos o estachas de proa que se rompieron y debieron reponerse.

Con los extremos fácticos consignados, atendiendo a los informes periciales aportados a los autos y con invocación y reseña de apreciaciones de la doctrina maritimista más destacada sobre el salvamento, esta representación letrada se detenía, a la luz de la vigente Ley de Navegación Marítima y

CONSALVA 89, en el examen de las circunstancias de peligro, entendiéndose que no se dieron por no existir riesgo de carácter catastrófico, al estar la situación del mercante absolutamente controlada y, en todo caso, exigirse que el peligro o riesgo habría de ser actual y extraordinario, lo que no ocurrió. Por ello, a la luz de la jurisprudencia que ha configurado los requisitos que caracterizan al salvamento, de las que aportaba cita, llegaba a la conclusión de que las mismas no concurren en este supuesto al no darse una acción directa y una prestación de servicios excepcionales, debiéndose rechazar cualquier calificación de salvamento por no darse tal situación. A mayor abundamiento negaba la producción de resultado útil en relación con la vigente normatividad sobre salvamento, artículo 362 de la LNM, siendo el caso que el resultado obtenido era el adecuado en un servicio de remolque de altura en el que no existió riesgo para los remolcadores y sus tripulaciones ni para el buque asistido. Por todo ello calificaba la asistencia como **simple servicio de remolque de altura** (*denominado REMOLQUE DIRECTO O TRANSPORTE y en el que el remolcador se obliga a desplazar por mar al remolcado hasta el lugar convenido*) cuyas tarifas debían ser aplicadas.

En relación con el valor de lo **alegadamente salvado**, y acogiendo como valor del **“SEA DWELLER”** “en servicio” el informado por el Capitán Marítimo de Ceuta, hacía ver, no obstante, que el buque tuvo un coste de reparaciones y gastos incurridos para su puesta en servicio por un total de **DOS MILLONES CIENTO VEINTITRÉS MIL SEISCIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (2.123.623,49-€)**, - *en base al informe aportado a su escrito como DOC.2 antes citado*-, de modo que tal valor, el de lo salvado y exclusivamente en lo referido al buque, sería de **TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS (376.376,51-€)**. A su vez y respecto a la carga manifestaba que la valoración atribuida a la misma en cuantía de **OCHOCIENTOS MIL EUROS (800.000,00-€)** había sido realizada por el Juez Marítimo actuante, *“debiendo en todo caso acreditarse y justificarse en debida forma por la parte que fuera de su interés”*.

En otro apartado esta representación letrada, ante la posible calificación que esta asistencia pudiera merecer como salvamento, negaba derecho alguno a premio a la parte actora **SERTOSA** si bien, y subsidiariamente, señalaba que no debería ser superior al 1% del valor. A su vez, y dado que la representación de tal mercantil ya había fijado desde un principio en un 8% del valor de lo salvado la cuantía del premio o remuneración solicitada, - *párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Segundo*-, no procedía entrar a valorar sus manifestaciones sobre esfuerzos, riesgos, pericia, y evitación de un posible suceso de contaminación, debiéndose estar solo al análisis del valor de lo salvado, - *según se ha dicho*-, a fin de confirmar la cuantía señalada como fianza por el Juzgado Marítimo Permanente para garantía de las responsabilidades del buque y de su carga.

Por último, y por lo que respecta a los gastos reclamados por la contraparte, expresaba su improcedencia al ser un remolque sujeto a tarifa y por no ser idóneo el material utilizado para un remolque de altura o transporte.

Séptimo

A su vez la representación letrada de **SASEMAR** en el plazo otorgado y evacuando el trámite conferido presentó su escrito de alegaciones el 6 de junio de 2016, folios 1749 a 1759, en unión de diversa documentación, identificada como Documentos nos.1 a 5 que, unidos a las actuaciones, obran a los folios 1760 a 1773.

En dicho escrito, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por el Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación **“LUZ DE MAR”** al buque tanque **“SEA DWELLER”**, para lo que se atendía a los extremos obrantes en las actuaciones y a los en este momento aportados, *especialmente el IGE del CCS Tarifa*-, extrayendo de ellos diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como: que, tras consultar al buque asistido a las **22:29 horas UTC**, a instancias de Tánger Traffic, sobre su deriva desde el fondeadero de Ceuta hacia el Oeste y acercarse a tierra, este respondió a las **22:30 horas UTC** que necesitaba ayuda, instruyéndosele para que fondease, lo que hizo parándose a 2,8 cables de tierra y a 2 cables del Bajo del Benzú; que el **“SEA DWELLER”** transportaba 1905 toneladas de fuel oil pesado, 618 toneladas de gasoil y su propio combustible y lubricante; que se movilizó al **“LUZ DE MAR”** a las **22:31 horas UTC** para “bajar a toda máquina” desde Algeciras; que por este, una vez en la escena a las **23:58 horas UTC**, se informó que el buque tanque se encontraba fondeado entre dos bajos rocosos, con la sala de máquinas inundada con unos 6 metros de agua y, aun teniendo el generador en marcha, no disponía de fuerza en las maquinillas, concurriendo en la zona unas condiciones meteorológicas de Viento 090° 40 Kts, y Mar 090° 2-3 metros, sin perjuicio ello del informe de la AEMET y la meteorología reflejada en el Diario de Navegación del **“SEA DWELLER”**, que se reflejaban, lo que también se hacía de otros particulares de dicho Diario respecto al siniestro, tal como que a las 00:00 horas “aumentaba su escora”, y en su Diario de Máquinas con la reseña de que “todas las bombas y motores habían dejado de funcionar”; y que el servicio prestado se hizo de noche y cercano a la costa, estimando que el buque tanque se encontraba en situación de riesgo serio, grave e inminente de pérdida del mismo y de su carga, apreciable en el reportaje fotográfico que acompañaba, calificaba el servicio prestado, con evitación de una contaminación por hidrocarburos, como **salvamento** y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 358.1 y 362 de la vigente Ley de Navegación Marítima y artículos 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989),- *artículo este último citado que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento*-, tras oponerse a la valoración presentada por la

parte asistida con su pretensión de aminorar el valor dado por la Capitanía Marítima de Ceuta mediante la detracción no sólo de costes concretos de reparación sino de otros gastos varios de diversa naturaleza, algunos conceptuales como simple coste empresarial, propugnaba,- si bien haciendo constar que tal valor solo se refería al buque que no a su carga-, la valoración dada por la Capitanía Marítima de Ceuta cifrada en **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€)**, porque el “**SEA DWELLER**” había sido reparado y se encontraba operativo.

Por lo expuesto consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba, en cuanto armadora del “**LUZ DE MAR**”,- *al que atribuía un 75% del éxito de la operación-*, a un premio no inferior al 15% del valor de lo salvado, que cuantificaba en **CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL EUROS (495.000,00-€)**,- *sin duda, aunque no lo expresaba esta representación, teniendo en cuenta también el valor de la carga de hidrocarburos-*. A la cifra consignada se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma, acreditada por certificado acompañado al meritado escrito, de **CUATRO MIL CIENTO CUARENTA Y CINCO EUROS CON SESENTA Y UN CÉNTIMOS (4.145,61-€)**, y los daños ocasionados al buque en cuestión por pérdida de material de remolque, acreditado mediante factura asimismo acompañada, por un importe de **CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS (4.237,00-€)**, resultando un total reclamado de **QUINIENTOS TRES MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y UN CÉNTIMOS (503.382,61-€)**.

Octavo

Por el Juez Marítimo actuante, unidas que fueron las alegaciones y la documentación aportada por las representaciones letradas de **SERTOSA** y **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, se proveyó el 14 de septiembre de 2016, folios 1775 a 1777, sobre las pruebas solicitadas por tales partes en sus respectivos escritos de alegaciones, admitiéndolas en su totalidad salvo en lo referente al IGE del CCS Tarifa por haberse incorporado el mismo por el representante letrado de **SASEMAR** en el trámite procedimental del que ahora se trata; a su vez, dispuso requerir a la representación del buque tanque asistido facilitara traducción oficial de la documental presentada.

Para su práctica, y disponiendo la notificación de lo así acordado a las partes personadas a las que, asimismo, cursó copia de los escritos de las contrapartes, libró los escritos pertinentes. En tal sentido ofició al “**ASTILLERO MARIO LÓPEZ, S.A.**”, folio 1781, interesando la remisión de las facturas de reparación del “**SEA DWELLER**”; al CCS de Algeciras en solicitud de grabaciones de audio, folio 1783; al Instituto Hidrográfico de la Marina recabando certificados de batimetría y de distancias de bajos relevantes a determinada localización en la mar,- *que, posteriormente, se modificaría por*

error sufrido en el señalamiento de posición-, folios 1785 y 1789; a la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED** interesando tanto la citación de sus peritos para toma de declaración y solicitud de pliego de preguntas para las testificales propuestas como la traducción de documentos aportados, folio 1792; a la representación letrada de **SASEMAR** requiriendo citación del Capitán del "**LUZ DE MAR**",- sobre el que la Entidad comunicaría por correo electrónico de 4 de octubre de 2016, folio 1902, que se hallaba en baja de larga duración-, y remisión de documentación, folio 1797; y a la representación letrada de **SERTOSA** solicitando documentación y citación del Patrón del "**VB BULLDOG**", folio 1802.

Noveno

Sobre la prueba documental propuesta y practicada por el Juez Marítimo actuante, así como sobre su requerimiento de traducción oficial de determinados documentos interesada a la parte asistida, se recibirían y obran en el Expediente las siguientes: a los folios 1808 a 1816 la remitida por la entidad "MARIO LÓPEZ, S.A.U" con sede en Málaga y referida a su factura n.º 31 de 3 de julio de 2015, en la que consta como precio total abonado a dicha mercantil la cifra de **QUINIENTOS MIL EUROS (500.000,00-€)**, - ya reflejada tal cuantía como factura final al folio 1696-; al folio 1817 la cursada por el Instituto Hidrográfico de la Marina consistente en el informe evacuado, que reseñaba lo siguiente:

"Atendiendo a la solicitud de "S/Refer".",- (solicitud del Juzgado Marítimo)-, le informo que el punto de coordenadas 35°55.3'N - 005°22.2'W se encuentra en una profundidad de 19 metros.

Respecto a este mismo punto, y en sus proximidades, se pueden destacar los siguientes bajos e islotes:

Bajo de 7,5 metros de profundidad en demora 076° y una distancia de 0,23 millas náuticas.

Bajo de 2, 1 metros de profundidad, conocido como "Bajo Susan", en demora 086° y una distancia de 0,305 millas náuticas.

Bajo de 4,5 metros de profundidad, conocido como "Laja de la Lana", en demora 129° y una distancia de 0, 150 millas náuticas.

Bajo de 4,3 metros de profundidad, conocido como "Bajo Benzú", en demora 270° y una distancia de 0, 14 millas náuticas.

Islote "Piedra la Ahogada", en demora 234° 30' y una distancia de 0, 18 millas.

Islotes "Los Esparteles", formación tres islotes situados respectivamente en demora 208° y 0,18 millas náuticas, demora 197° y 0, 18 millas náuticas y demora 191 ° y 0,21 millas náuticas.

Los datos han sido obtenidos de las cartas náuticas núm. 451 y núm. 4511 (INT 3252) del Catálogo de Cartas Náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina".

A su vez, figuran a los folios 1808 a 1901 la traducción oficial de documentación interesada a la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, que se completaría con pliego de preguntas para las testificales propuestas, folios 1967 a 1978; a los folios 1904 a 1917, la aportación documental solicitada a la representación letrada de **SERTOSA**, que se completaría, a los folios 1962 a 1965, con el pliego de preguntas para la testifical propuesta; a los folios 1918 a 1937 la documentación solicitada a **SASEMAR**; y al folio 1966 oficio de la Jefatura del CCS Tarifa con el que se trasladaba en sobre un CD con las grabaciones de audio de las comunicaciones mantenidas durante la coordinación de la emergencia, comprensivo tanto de comunicaciones telefónicas como de comunicaciones radio VHF de los días 9 y 10 de febrero de 2015.

Finalmente hay que hacer constar que, con fecha 7 de octubre de 2016, se proveyó por el Juez Marítimo, folio 1938, señalando como fecha para la práctica de las testificales, ratificación de los informes periciales e interrogatorio de Peritos, la del 21 del mismo mes, salvo la referida al Capitán del “**LUZ DE MAR**” a causa de su baja, y que, a su vez, se acordó dar traslado de los pliegos de preguntas presentadas por las partes en las testificales propuestas a las contrapartes para la formulación, en su caso, de repreguntas, recibándose las de la representación letrada de **SERTOSA**, unidas a los folios 1988 a 2001, y las de la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, obrantes a los folios 2003 y 2004.

Décimo

El pasado día 21 de octubre de 2016 le fue tomada en el Juzgado Marítimo Permanente declaración al Sr. B. G., folios 2006 a 2009, estando presentes e interviniendo en tal acto las representaciones letradas de **SERTOSA** y **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**. De lo por el mismo manifestado, tras previa ratificación y suscripción en su totalidad del informe pericial fechado a 3 de junio de dicho año obrante a los folios 1194 a 1201 vuelto, sintetizamos lo siguiente:

A preguntas de la parte asistente: **1.-** que para elaborar el informe no necesitó consultar los Partes de Asistencia precisando solo conocer las características del buque en su situación de inundado, las características del “**VB BULLDOG**” y las de la estacha de remolque que utilizó para poder tirar del buque; **2.-** que la referencia en el informe a que el remolque faltó en tres ocasiones lo fue por información suministrada por el Sr. Q.; **3-** que no se necesitaba conocer cuando se rompió la línea de remolque del Remolcador, cuya estacha tenía una carga de rotura de 157 toneladas cuando las instrucciones de la DIMAMER la establecen en 264,96 toneladas, exponiendo a continuación las características y actividades de los remolcadores de puerto o de altura y salvamento, señalando que los primeros solo suelen disponer de estachas de fibra y en los

segundos la línea de remolque es cable de acero; **4-** que el **“VB BULLDOG”**, certificado como remolcador de altura, podría haber remolcado al **“SEA DWELLER”** sin ningún tipo de problema por tener suficiente tiro pero, por su operativa de remolcador de puerto, bien por no utilizar o por no tener el elemento necesario de tiro, cable de acero con una carga de rotura mínima de 132,48 toneladas, no podía remolcarlo con estacha con carga de rotura menor de la requerida siendo sus esfuerzos baldíos; **5-** que desconocía la intervención del **“LUZ DE MAR”**, su remolque por popa, y su actividad tildada de testimonial o de simple acompañamiento pues esa parte del informe la redactó el Sr. Q.; y **6-** que, aun desconociendo los Diarios de Navegación de los tres buques como también las horas exactas de sus maniobras, lo cierto es que el remolque definitivo lo realizó el **“LUZ DE MAR”** utilizando, según la información de que disponía, cable de acero.

A preguntas de la parte asistida: **1-** que los datos técnicos del cabo los extrajo de los autos obrantes en el expediente que le fueron presentados; y **2.-** que el remolque podría haberse realizado por el **“VB BULLDOG”** si se hubiese hecho con una carga mínima de rotura de 264,96 toneladas para estacha y 132,48 para cable de remolque.

Décimo Primero

A continuación y en el mismo día le fue tomada declaración al Sr. Q., folios 2010 a 2012, estando presentes e interviniendo las representaciones letradas antes reseñadas. De lo por el mismo manifestado, tras previa ratificación y suscripción en su totalidad del informe pericial fechado a 3 de junio de dicho año obrante a los folios 1194 a 1201 vuelto, podemos sintetizar lo siguiente:

A preguntas de la parte asistente: **1.-** que para elaborar el informe había consultado el Diario de a Bordo del **“SEA DWELLER”** y los Partes de Asistencia de los remolcadores; **2-** que sobre el momento en que comenzó el remolque y qué remolcador traccionó y tiró del asistido sacándolo de la posición de fondeo y remolcándolo hacía el puerto no tenía todos los conocimientos pero que, de acuerdo con la declaración del Capitán del **“SEA DWELLER”**, el remolque había comenzado a las 00,35 horas hacia Ceuta; **3.-** que su intervención lo era como perito independiente nombrado por la aseguradora de casco y máquinas del **“SEA DWELLER”**; **4-** que en las cantidades señaladas como "Coste de reparaciones" del informe, se recogían los correspondientes a la reclamación del armador a su aseguradora relacionados con los daños sufridos el nueve de febrero de 2015, incluyendo gastos de hotel de tripulación y de superintendencia obviamente relacionados con la avería una vez que el barco se quedó sin acomodación y electricidad durante un periodo largo e incluyendo también gastos relacionados con la descarga de la carga sin los cuales no hubiera sido posible repararlo; **5.-** que sobre si el valor dado al **“SEA DWELLER”** por la Capitanía Marítima de Ceuta contenía criterios de referencia de mercado, precios medios, o algún otro dato

para considerarla como ajustada a mercado, tras señalar que la valoración de un buque para compra y venta es un ejercicio comercial totalmente dependiente de las circunstancias del mercado en ese momento, la valoración de Capitanía de Ceuta y su inequívoca independencia sin ningún interés comercial fue tomada como buena, no precisándose realizar una valoración propia del precio del buque; **6-** que desconocía el valor dado por un “bróker” para venta del “**SEA DWELLER**” por 5.500.000 dólares, y que tal anuncio fue puesto en el año 2013; **7.-** que sobre el valor asegurado de 7.000.000 de dólares, manifestó que no dominaba las gestiones comerciales entre el armador, la aseguradora y los bancos hipotecarios y que las instrucciones dadas a un perito independiente de casco y máquinas son para un enfoque en la parte técnica del daño, aunque no era la primera vez que había observado valores distintos entre los valores asegurados y los valores indicados de mercado.

La parte asistida no formuló preguntas al Perito.

Décimo Segundo

Por último, y figurando a los folios 2013 a 2018, obra la declaración del Sr. N. V., Patrón del Remolcador “**VB BULLDOG**”, diligencia en la que estuvieron presentes las representaciones letradas ya citadas. De sus manifestaciones se sintetiza lo siguiente:

A preguntas de la representación letrada de **SERTOSA**: **1.-** que por llamada de la Torre de Control en la noche del 9 de febrero se le informó que el “**SEA DWELLER**” se encontraba varado a unas 3/4 millas del Puerto, tardando diez minutos en hacerse a la mar y, llegados a zona en unos 20 minutos, no lo encontraron varado sino fondeado a unas 8 o 9 millas de Ceuta. El “**SEA DWELLER**” se hallaba en posición de través del temporal de levante y estaba apopado, con su sala de máquinas inundada y sin corriente eléctrica (black out). Que, ante tal situación con el buque a dos cables de los bajos y a dos cables de tierra, creyó que corría riesgo de perderse porque le daba el oleaje y la popa desaparecía debajo del agua; **2.-** que, atendiendo a lo antes señalado, se pensó que la mejor opción era darle el cabo de remolque por proa porque, en la aproximación al buque, el Remolcador tenía la mar por popa y, al acercarse al mismo, la mar les empujaba contra él. Al no tener corriente el “**SEA DWELLER**” y tener que subir el cabo a mano a bordo tenían que estar bastante cerca, por lo que el Remolcador se aproximó a unos tres metros y se jugó con la mar. Esa fue la maniobra que se hizo y, dado el cabo de remolque por la amura de babor, el “**VB BULLDOG**” se alejó y quedó aguantando y conteniendo al “**SEA DWELLER**” hasta la llegada del “**LUZ DE MAR**”, siendo obvio el peligro para el Remolcador por la zona de bajos y por el fuerte temporal que arreciaba. Las condiciones meteorológicas y del propio buque salvado eran nefastas; **3.-** que llegado el “**LUZ DE MAR**”, por el tema de los bajos y dado su calado, no pudo aproximarse para dar su cabo de remolque

por proa y acabó dando el cabo por popa mientras el **"VB BULLDOG"** seguía aguantando al **"SEA DWELLER"** de proa; **4.-** que, una vez firmes ambos cabos y cortada la cadena del ancla del **"SEA DWELLER"**, el **"VB BULLDOG"** fue el que, tirando de él por proa, logró alejarlo de los bajos y, una vez fuera de ellos, el **"LUZ DE MAR"** daba remolque por popa, con la incidencia de que este buque llegó a romper las dos estachas de remolque que tenía puestas; **5.-** que, tras llevar el **"VB BULLDOG"** aproximadamente una hora tirando del **"SEA DWELLER"** con un tránsito de unas cinco millas, se rompió la estacha de remolque y, aunque se dio otra, de inmediato se volvió a romper quedando suelto el **"SEA DWELLER"** por lo que el **"LUZ DE MAR"** comenzó a tirar por proa mientras el **"VB BULLDOG"** acompañaba por popa, estando entonces a una distancia de unas dos millas de la bocana del Puerto de Ceuta, concluyéndose la operación, con la maniobra de entrada al Puerto, con Práctico a bordo, y el atraque del **"SEA DWELLER"**, habiendo durado la asistencia aproximadamente 6 horas y 20 minutos computados desde la salida del **"VB BULLDOG"** hasta la finalización del atraque; **6.-** que, a su juicio, la asistencia prestada debía calificarse como salvamento porque el **"SEA DWELLER"** se encontraba en un serio peligro; **7.-** que a consecuencia de esta operación el cabo de remolque y el puntero del **"VB BULLDOG"** quedaron inutilizados y hubo que reemplazarlos; **8.-** que el **"VB BULLDOG"** es un Remolcador de Altura Clase T, cuyas características le permiten realizar asistencias en la mar y que cuenta con el material y pertrechos adecuados para ello; **9.-** que sabía que el Remolcador VB BRACO, que salió del puerto de Algeciras, para prestar ayuda, tuvo que dar la vuelta por el temporal.

A preguntas de la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**: **1.-** que en la asistencia al **"SEA DWELLER"** el **"VB BULLDOG"** tenía a bordo cabos y estachas de remolque y que, sobre las dos roturas de cabos de remolque, solo una era del cabo propio del Remolcador pues la segunda lo fue del cabo dado por el buque tanque; **2.-** que es el personal al mando del remolcador el que, al llegar y observar la situación, decide cual es la mejor manera para remolcar; **3.-** que el día de autos el **"SEA DWELLER"** se encontraba a unos dos o tres cables de costa y bajos fondeado con un ancla; **4.-** que no conocía los partes meteorológicos emitidos para ese día con una gran mejoría para la madrugada pero que el temporal duró dos días si bien bajando un poco el viento y la mar pero aún con fuerza 5; **5.-** que sobre las roturas del cabo de remolque por proa reiteraba que, tras navegar unas cinco millas se rompió el cabo de remolque del **"VB BULLDOG"** y luego se rompió una estacha pasada desde el **"SEA DWELLER"**; **6.-** que, tras serle exhibido su Parte de Asistencia obrante en las actuaciones, - folio 26-, y respecto al inicio del remolque por proa a las 00:35 horas del 10 de febrero de 2015 y su continuación hasta las 03:00 horas del mismo día, se ratificaba más o menos en el mismo pero que, por estar pendiente de la maniobra, este tema de horarios podía ir minutos arriba minutos abajo, lo que, - *seguía diciendo*-, ocurría igualmente sobre la distancia navegada con el remolque reflejada en

unas cinco millas. En este momento el declarante Sr. N. V. aportó copia de una carta náutica con sus propias anotaciones de la maniobra, que el Juez Marítimo admitió y corre unida al folio 2019; **7.-** que hasta el momento en que dejó de remolcar al "**SEA DWELLER**" por proa no advirtió variación en su escora pues seguía igual, estando apopado; **8.-** que la subida del Práctico a bordo del buque tanque tuvo lugar cuando ya estaba remolcando por proa el "**LUZ DE MAR**", en las proximidades del puerto; **9.-** que se ratificaba en la hora, 07:00 del 10 de febrero de 2015, en que el "**SEA DWELLER**" quedó atracado en el Puerto de Ceuta; **10.-** que la velocidad del remolque en esa navegación de unas cinco millas fue de dos a tres nudos; y **11.-** que no sabe por qué no usó el Capitán del "**SEA DWELLER**" su segunda ancla, lo que quedaría a su criterio.

A nuevas preguntas de la representación letrada de SERTOSA: **1.-** que sí detectó peligro para la seguridad de los tripulantes del buque-tanque y que, cuando el "**VB BULLDOG**" llegó, aquellos se encontraban en la zona de salvamento del buque y a la hora de quererles dar la estacha la tripulación por el peligro no quería ni acercarse a recogerla; y **2.-** que, tras serle exhibido el Documento 1 del escrito de alegaciones a la Cuenta General de Gastos,- folio 1151-, confirma como correcta la situación indicada en tal documento como aquella en la que se encontraba el buque tanque.

Décimo Tercero

Tras esto, y preparado por el Juzgado Marítimo un a modo de formulario acumulativo de preguntas y repreguntas a formular y documentos a mostrar, folios 2021 a 2047, al testigo Sr. A. A., Capitán del Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación "**LUZ DE MAR**", se ofició al Sr. Comandante Naval de San Sebastián el 10 de noviembre de 2016 interesando se llevase a cabo tal interrogatorio, solicitando se comunicase su fecha para comunicación a las partes interesadas. Practicada la testifical el día 14 del mes indicado, la Autoridad Naval citada las cursó al Juzgado Marítimo donde tuvieron entrada el 23 del mismo mes, folio 2076.

De lo así declarado por el testigo, obrante su deposición a los folios 2077 a 2086, sintetizándolo, podemos destacar:

A preguntas formuladas por la representación letrada de AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED, armadora del buque "SEA DWELLER" y de su Capitán Sr. Lipay : **1.-** que el remolcador "**LUZ DE MAR**" es un remolcador tipo "de altura" con un "tren de remolque" compuesto por cable y una gran longitud para dar remolques en mar abierto pero los de tipo "portuario" en una situación de emergencia pueden ser útiles; **2.-** que el día de la asistencia el "**SEA DWELLER**" estaba en aguas abiertas, pero rodeado de bajos; **3.-** que siendo cierto que un cabo o estacha no es el sistema idóneo para remolcar a un buque en aguas abiertas, en este caso, al no tener energía el "**SEA DWELLER**",

había dificultades para virar un tren de remolque pesado; **4.-** que desconocía si el día de autos el **"VB BULLDOG"** utilizó en algún momento un tren de remolque compuesto por cable pero confirmaba que este Remolcador en la primera fase de la asistencia remolcó por la proa al **"SEA DWELLER"** con un cabo o estacha, partiéndose el cabo de remolque en dos ocasiones, y en la segunda fase acompañó; **5.-** que siendo cierto que el personal al mando del remolcador que da el servicio es quien determina y da al remolcado el sistema de remolque idóneo para remolcarlo "en condiciones seguras", en su opinión el **"VB BULLDOG"** tenía el sistema de remolque adecuado para remolcar en tales condiciones hasta el puerto de Ceuta al **"SEA DWELLER"** desde la posición en que se encontraba fondeado, situación muy diferente a la de estar varado y que fue observada,- *se le muestra documentación*-, cuando llegó el **"LUZ DE MAR"**, dadas las condiciones meteorológicas reinantes; **6.-** que, respecto a que si el **"SEA DWELLER"** a las 22:53 tenía controlada la escora, a tal hora se ignoraba si el buque tanque estaba hundiéndose debido a la vía de agua, por lo que la situación no estaba controlada; **7.-** que, si bien los partes meteorológicos emitidos indicaban mejoría para el siguiente día, hasta que el **"SEA DWELLER"** quedó atracado las rachas de viento se mantenían en torno a 40 nudos; **8.-** que tenía órdenes de la Capitanía Marítima de Ceuta de realizar el remolque por la proa del **"SEA DWELLER"**, ignorando cuándo llegó el **"VB BULLDOG"** junto al buque tanque; **9.-** que la situación del **"SEA DWELLER"** no era en ningún momento segura y que el **"VB BULLDOG"** afirmó que tenía hecho firme el remolque con un buen cabo; **10.-** que,- *tras serle mostrada documentación*-, y preguntársele por las 01 :26 horas locales como aquella en que se transmitió al **"VB BULLDOG"** que sería el **"LUZ DE MAR"** quien diese remolque por proa al **"SEA DWELLER"**, indicó que tal hora era UTC y que fue a las 01:27 horas UTC cuando el Remolcador de su mando comenzó a largar su sistema de remolque por la proa del **"SEA DWELLER"** y seguidamente comenzó su remolque por proa utilizando una estacha de diámetro de 80 milímetros y longitud 100 metros, y cable de remolque de 60 milímetros, siendo a partir de entonces cuando subió al buque tanque el Práctico de Ceuta; **11.-** que fue desde el **"LUZ DE MAR"**, desde donde se informó al Capitán Marítimo que desde que se había visto por primera vez al buque, y a pesar de la poca visibilidad, no se le apreciaba un aumento del calado de su popa, por lo que se creía que no había más entrada de agua; **12.-** que fue a las 04:30 horas pero UTC cuando el **"SEA DWELLER"** quedó atracado en el puerto de Ceuta, siendo a las 04:38 horas UTC cuando el **"LUZ DE MAR"** recogió su tren de remolque.

A preguntas formuladas por la representación letrada de SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTO S.A. (SERTOSA), armadora/operadora del Remolcador "VB BULLDOG": **1.-** que el **"LUZ DE MAR"** desde Algeciras tardó aproximadamente 1 hora y 20 minutos en llegar a la zona donde se encontraba el **"SEA DWELLER"**, encontrándose allí el **"VB BULLDOG"** que había hecho firme un cabo por la proa mientras el buque estaba fondeado; **2.-**

que debido al entorno de bajos y la falta de espacio, que hacían muy peligrosa la operación de acercamiento, y siendo así que para que el **"LUZ DE MAR"** diera un cabo por la proa era necesario que el **"VB BULLDOG"** largase el remolque, se optó por darlo por la popa antes de cortar la cadena del ancla y del buque, consiguiéndose sacar al buque tanque de la zona de bajos y aumentar la distancia con tierra al tirar el **"VB BULLDOG"** con el cabo dado por proa, ejerciendo así la tracción efectiva para el remolque, mientras el **"LUZ DE MAR"** acompañaba por popa; **3.-** que el **"LUZ DE MAR"** rompió en dos ocasiones su cabo dado por la popa del **"SEA DWELLER"**, una primera a los pocos minutos de iniciarse el remolque, mientras el **"VB BULLDOG"** continuaba tirando, y una segunda ya alejados de la zona de peligro; **4.-** que cuando el **"SEA DWELLER"** quedó suelto y se cambió la posición de los Remolcadores se encontraban a medio camino entre Benzú y la bocana del Puerto de Ceuta.

A repreguntas formuladas por la representación letrada de la parte asistida: **1.-** que cuando llegó el **"LUZ DE MAR"** no dio por la proa cabo de remolque al **"SEA DWELLER"** porque, debido a la falta de espacio, se requería que el **"VB BULLDOG"** largara su remolque y, por la situación de emergencia y de premura, se decidió dar un segundo cabo por la popa, ya que un cabo ya estaba firme por la proa; **2.-** que debido al entorno de bajos el tratar de dar el remolque por la proa entre el buque y tierra, unido a la falta de visibilidad, no garantizaba una maniobra segura para su propio barco; **3.-** que cuando llegó a zona el **"LUZ DE MAR"** el **"SEA DWELLER"** se encontraba flotando, pero se ignoraba si se estaba hundiendo; **4.-** que el **"SEA DWELLER"** sí tenía el segundo sistema de fondeo operativo de cadena y ancla; **5.-** que el buque tanque se encontraba a flote con la máquina completamente hundida, desconociéndose si la integridad de alguno de sus tanques podía estar afectada, por lo que Capitanía Marítima de Ceuta pidió en un primer momento al **"LUZ DE MAR"** que también fuese preparando bombas de achique para que, una vez atracado, pudieran embarcarse a bordo y comenzar el achique, lo que finalmente no se hizo; **6.-** que el **"SEA DWELLER"** desde su posición de fondeo hasta el puerto de Ceuta estaría aproximadamente a tres millas; **7.-** que fue el **"VB BULLDOG"**, en la primera fase, el que remolcó al **"SEA DWELLER"** hasta media distancia entre Benzú y Ceuta; **8.-** que la velocidad de remolque del **"LUZ DE MAR"** hasta el puerto de Ceuta fue de entre uno y dos nudos; y **9.-** que se reiteraba en las horas que indicaba en su Parte de Asistencia que coincidieran con las del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa, con la matización de que el horario sería UTC, no hora local.

A repreguntas formuladas por la representación letrada de la parte asistente: **1.-** que, *tras serle mostrada documentación al respecto-*, el **"VB BULLDOG"** es un Remolcador tipo "remolcador de altura" y que, aunque afecto al servicio de remolque portuario, es apto para salir a la mar a hacer asistencias, entendiéndose que las Autoridades Marítimas han verificado que está

convenientemente pertrechado y cuenta con sistemas de remolque idóneos para dar remolques en alta mar; **2.-** que el sistema de remolque principal puede ser de cable o de estacha, o de una combinación de ambos, desconociendo el tipo de remolque que estableció el **"VB BULLDOG"**, pero que en las comunicaciones por VHF entre el **"VB BULLDOG"** y CCS Tarifa su Patrón comentó que el buque asistido no tenía energía para virar el remolque y que lo tenía que hacer a mano, y de este modo la tripulación del **"SEA DWELLER"** tenía dificultades para virar la estacha, y por tal problema de la virada a mano optó por darles un cabo de alta resistencia "dyneema" de 100 metros y carga de rotura de 100 toneladas, de fácil manejo, evitando darles un alambre de mayor peso; **3.-** que, *tras serle mostrada documentación*-, el remolque del **"SEA DWELLER"** se inició al tirar el **"VB BULLDOG"** con el cabo de remolque dado por proa, consiguiendo remolcarlo con éxito y sacarlo de las proximidades de la costa; **4.-** que el remolque dado por popa por el **"LUZ DE MAR"** faltó en dos ocasiones, siendo la primera vez a los pocos minutos de comenzar el remolque; **5.-** que el **"VB BULLDOG"** resolvió con éxito la fase primera y crítica de la operación tirando y remolcando al **"SEA DWELLER"** desde su posición de fondeo, y que cuando su remolque faltó fue tiempo después de haberlo iniciado y una vez fuera de la zona de bajos; **6.-** que, debido a la situación crítica, con condiciones meteorológicas y de mar muy adversas, lo pretendido por el deponente en todo momento fue que hubiese siempre dos cabos de remolque, por si fallaba alguno; **7.-** que el **"VB BULLDOG"** inició el remolque, que tenía hecho firme y con el que aguantaba al **"SEA DWELLER"** en la zona de su fondeo, porque, en coordinación con la Capitanía Marítima, se decidió era adecuado para sacarlo y remolcarlo con seguridad, como así fue, y ello tras no considerar factible que el **"LUZ DE MAR"** diera cabo de remolque por la proa del buque tanque dada la peligrosidad de la maniobra de aproximación, pasando a acompañar por popa como así se hizo; **8.-** que, tras haberse roto los cabos de ambos Remolcadores y quedar suelto el **"SEA DWELLER"**, encontrándose a medio camino entre Benzú y Ceuta con las mismas condiciones meteorológicas de 40 nudos de viento y tres metros de mar, optó por poner al **"LUZ DE MAR"** en la proa, aproximándose lo más posible para que la tripulación del buque tanque pudiera virar la estacha de 80 milímetros de diámetro y 100 metros de longitud que les dio vistas las dificultades de virarla a mano al carecer de maquinillas; **9.-** que la maniobra de cambio de remolque se realizó a medio camino entre Benzú y la bocana de Ceuta; y **10.-** que el **"LUZ DE MAR"** en la fase primera de las operaciones actuó de buque de acompañamiento como segunda opción en caso de fallar el remolque de proa.

Décimo Cuarto

Por Providencia de 24 de noviembre de 2016 el Juez Marítimo acordó trasladar a las partes personadas las pruebas documentales y la testifical del Capitán del **"LUZ DE MAR"**, oficiándoles para formulación de escrito de conclusiones en plazo de diez días, señalando, asimismo, fecha de Reunión Conciliatoria a celebrar el día 14 del mes siguiente. De lo proveído fueron notificadas las

representaciones letradas personadas en las actuaciones, presentando escritos la de **SERTOSA**, de fecha 10 de diciembre de 2016, obrante a los folios 2090 a 2101, excusando a su vez su asistencia, la de **SASEMAR**, de fecha 13 de dicho mes, folio 2104, que se ratificaba en lo ya alegado y, asimismo, excusaba su asistencia, y la de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, también de 13 de diciembre de 2016, que corre unido a los folios 2106 a 2142.

Décimo Quinto

La representación letrada de **SERTOSA** en su escrito de conclusiones, sustancialmente coincidente con el de alegaciones reflejado en el Antecedente de Hecho Quinto si bien con la consignación de horarios en UTC,- *cuya utilización simultánea con horas locales reprochaba por interesada a la parte asistida-*, y expreso reflejo de particulares de la información contenida en las grabaciones de audio facilitadas por CCS Tarifa, entendía, a tenor de las últimas pruebas practicadas, confirmados y ratificados sus alegatos anteriores en el sentido de deberse apreciar, para la calificación de **salvamento** que propugnaba, la situación excepcional y de peligro del buque asistido y la prestación por parte de su representado de unos servicios extraordinarios con riesgo grave para ambos, destacando el hecho de haber sido el "**VB BULLDOG**" el que acabaría sacando al "**SEA DWELLER**" de la zona de bajos en que se encontraba, infiriendo de ello que la intervención de tal Remolcador tuvo un mayor peso y relevancia que la desplegada por el de **SASEMAR** para el éxito del salvamento y la consecuencia del resultado útil obtenido,

A su vez, y sobre el valor contribuyente, que cifraba en **CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS (4.868.549,00-€)**, traía a colación sus anteriores manifestaciones sobre dicho concepto. Como tal y especialmente la valoración, excesivamente baja y no ajustada al valor de real mercado, formulada por la Capitanía Marítima de Ceuta respecto al "**SEA DWELLER**", que no debía considerarse por sí sola concluyente, estimando, a su vez, contradicción en la declaración del Perito de la parte asistida en cuanto que, asumiendo sin más el dado por la Autoridad Marítima, no había hecho una propia con parámetros o criterios de mercado de referencia a pesar haber cuestionado el dado por COMISMAR al que atribuía ser una mezcla del valor técnico del buque con el valor comercial real, como, asimismo, negando eficacia a los gastos pretendidos como demérito por ser costes no computables, considerando, por último, pacífica la cuantía económica dada a la carga que dicho buque transportaba y que debía haber reflejado la Cuenta General de Gastos.

En base a lo expuesto consideraba a la entidad a la que representaba acreedora a un premio de **CUATROCIENTOS OCHENTA MIL EUROS (480.000,00-€)**, considerándolo incluso bajo en relación con el reclamado por **SASEMAR**. Sobre este aspecto, y al hilo del anterior comentario sobre mayor peso y relevancia en el salvamento, objetaba la apreciación de esta Entidad de

atribución de porcentaje a los Remolcadores intervinientes y, por el contrario, señalaba para el "VB BULLDOG" el de 85% y para el "LUZ DE MAR" el de 15%.

Por último, se ratificaba en la cuantía reclamada por gastos extraordinarios en importe de **DIEZ MIL SETECIENTOS VEINTIÚN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (10.721,74-€)**, totalizando lo reclamado la cifra de **CUATROCIENTOS NOVENTA MIL SETECIENTOS VEINTIÚN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS EUROS (490.721,74-€)**.

Décimo Sexto

La representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED** presentó un muy extenso escrito de conclusiones, en el que exponía su relación de los hechos acaecidos a la luz de las últimas pruebas practicadas, relación a grandes rasgos coincidente con la expresada en sus alegaciones obrantes en el anterior Antecedente de Hecho Sexto si bien pormenorizadas en horas UTC,- *cuando se precisa*-, y con reseña de extremos sacados de las grabaciones de audio facilitadas por CCS Tarifa.

En tal escrito destacaba como datos más significativos que el Capitán del "**SEA DWELLER**", tras la adopción de las medidas procedentes,- *detalladas al folio 2107-*, **nunca requirió el salvamento de su buque** al estar el mismo fondeado, firme y seguro sobre su ancla de babor con 4 grilletes en el agua y a una profundidad de 32 metros en condiciones de flotabilidad y estabilidad; que la situación meteorológica en las inmediaciones del Puerto de Ceuta no eran adversas siendo el viento concurrente de menos de 20 nudos, Beaufort 5 o "fresquito" y con dirección ESE en aquel momento; que la posición de fondeo del buque tanque no distaba más de 3 millas al oeste de Ceuta cuyo Puerto operó la noche en cuestión con absoluta normalidad con buques fondeados en su Bahía y con atraque y desatraque de otros; que a los dos Remolcadores intervinientes se les dieron instrucciones por las autoridades de **prestar un servicio de remolque**; que el Patrón del "**VB BULLDOG**" desde el primer momento consideró que su barco no era adecuado para realizar el remolque del "**SEA DWELLER**" advirtiendo, en momentos posteriores, de las graves deficiencias de su buque para hacer un remolque de altura; que, dada la hora en que tal Remolcador inició sus operaciones, como asimismo, la de llegada e intervención del "**LUZ DE MAR**", en relación con el tiempo transcurrido desde el fondeo del buque tanque, se acreditaba la inexistencia de riesgo y de la necesidad de intervención inminente o urgente, de lo que infería que el "**SEA DWELLER**" **no estaba en peligro y no era necesaria una operación de salvamento sino una de remolque de altura**; y, por último, que se estaba en presencia de una mera operación de remolque hecho bajo las instrucciones y órdenes del buque asistido, en condiciones meteorológicas aceptables, ejecutado sin urgencia y sin necesidad ya que el buque tanque bien podía aguantar durante el tiempo que fuera necesario para proceder a puerto, si bien

tal remolque fue decidido de consuno por el Capitán y por el armador del "**SEA DWELLER**".

Respecto a las testimoniales, y valorando lo dicho por los declarantes en relación con los hechos que entendía acreditados, consideraba algunas de las manifestaciones del Patrón del "**VB BULLDOG**" como absolutamente interesadas con la finalidad de retorcer los hechos en beneficio propio e intentar hacer pasar un servicio de remolque de altura prestado en condiciones normales por un salvamento, generando artificiosamente una situación de riesgo, aumentando sus esfuerzos y el tiempo invertido, soslayando la falta de pertrechos precisos y sus deficiencias, y agravando las condiciones meteorológicas, alentado por su interés en un hipotético premio esperado recibir, estimando que su declaración no debía ser tenida en cuenta. A su vez, y respecto a lo declarado por el Capitán del "**LUZ DE MAR**",- *de cuyas deposiciones deducía, caso de calificarse la operación desarrollada por ambos Remolcadores como salvamento, por su simple intervención de acompañamiento y expresión de que el riesgo lo asumió el "VB BULLDOG", la ausencia de derecho a cualquier premio o remuneración-*, expresaba que sus manifestaciones o bien no debían tenerse en cuenta o bien vendrían a confirmar lo postulado por esta representación. Por último, y en lo referido a la declaración de los Peritos, destacaba la ratificación de sus informes y se remitía a lo por ellos manifestado.

Dicho lo anterior, y entrando en la exposición de sus conclusiones, señalaba que en momento alguno se llevó a cabo un salvamento marítimo sino **un simple servicio de remolque de altura** en base a que el Capitán del "**SEA DWELLER**", a pesar de que su buque estaba fondeado, firme, seguro y sin garreo,- pudiendo usar en su caso su otra ancla-, sin derivar hacia la costa ni tener problemas de flotabilidad o estabilidad que lo pusieran en riesgo, habida cuenta además de una previsión clara de mejora meteorológica, demostrando un comportamiento cauteloso únicamente solicitó servicio de remolcadores por el canal habitual de radio y así se lo transmitió a control del Puerto de Ceuta, que obtuvo.

No hubo pues un acto de salvamento pues el "**SEA DWELLER**" en ningún momento solicitó ayuda o auxilio por no hallarse en situación de peligro o riesgo actual y extraordinario y acometerse unos servicios excepcionales por los salvadores, según reitera la jurisprudencia, ya que tenía su situación absolutamente controlada al encontrarse fondeado con una de sus anclas en una profundidad de al menos 32 metros en la que podía aguantar la mejora prevista de la meteorología. Por ello no podía hablarse de resultado útil en relación con las previsiones del artículos 362 y siguientes de la Ley de Navegación Marítima y sus concordantes, y sí debía calificarse el servicio prestado, con el resultado útil consiguiente, de remolque de altura, también denominado directo o transporte, abonable mediante tarifas.

A continuación, y para el supuesto, que entendía improbable, de no asumirse la conceptualización dada y sí la de salvamento propugnada por las partes asistentes, señalaba que el valor del buque tanque sería el dado por el Capitán Marítimo de Ceuta en la cifra de **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€)**, que no impugnó ni recurrió ninguna de tales partes, reiterando a continuación para fijar el valor de lo salvado, estimado en la suma de **TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS (376.376,51-€)**, lo ya puesto de manifiesto en su escrito de alegaciones,- *antepenúltimo párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Sexto-*, haciendo constar que el coste de las reparaciones no había sido impugnado por las partes demandantes, y expresando, nuevamente, la necesidad de que el valor atribuido a la carga lo acreditase y justificase la parte que tuviera interés.

Por último, y sin perjuicio de reiterar tanto los extremos ya consignados en su mentado escrito de alegaciones sobre porcentaje de premio o remuneración,- *párrafo penúltimo del Antecedente de Hecho citado-*, como hacer lo mismo en cuanto a gastos extraordinarios reclamados por **SERTOSA**, que consideraba no procedentes,- *párrafo último del mismo Antecedente de Hecho-*, visto lo declarado por el Capitán del “**LUZ DE MAR**” consideraba no correspondería a **SASEMAR** derecho alguno al pago de premio.

Décimo Séptimo

Celebrada en la fecha prevista la Reunión Conciliatoria señalada, a la que asistió exclusivamente la representación letrada de la parte asistida que se reiteró en sus escritos, inicial de alegaciones y posterior de conclusiones, el Juez Marítimo actuante la dio por realizada SIN AVENENCIA, acordando elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, lo que notificó a las partes personadas, folios 2143 y siguientes.

HECHOS

Primero

El buque “**SEA DWELLER**”, dedicado al suministro de combustibles a buques en Ceuta y en cuyos tanques se transportaban 1.432.105 kg de RMG 380 HS y 616.389 kg de DMA GASOIL 0,1%, - sin perjuicio del propio para su máquina y lubricantes-, propiedad de la entidad VILMA OIL, S.L., titular de la autorización del servicio comercial de tales suministros en la zona de servicio del Puerto de Ceuta, salió en la tarde del 9 de febrero de 2015 con intención de alcanzar el fondeadero de Algeciras donde se pretendía hacerle una inspección, pero, conocido que por la meteorología concurrente no se permitía el fondeo en su Bahía, hubo de desistir de su propósito y proceder nuevamente a Ceuta.

Durante su tránsito de regreso el “**SEA DWELLER**”, reinando la meteorología certificada por la AEMET, consistente en Viento del Este de fuerza 5 Beaufort con intervalos de fuerza 6 y fuerte marejada con intervalos de mar gruesa y mar combinada del Este en torno a 3 metros, a las 23:18 horas locales tocó uno de los varios bajos de Benzú situado a unas 2,7 millas de la boya de recalada, lo que le ocasionó una vía de agua que inundó un tanque de lastre y su sala de máquinas, alcanzando en esta una altura aproximada de 6 metros, quedando sin máquina y haciéndole escorar a estribor, llegándose posteriormente a un apagón total (black-out) con parada de todas sus bombas y motores,- *consta en su Diario de Máquinas que habían dejado de funcionar*-, si bien su Capitán empezaría a adoptar medidas lastrando los tanques de babor para corregir la escora.

Detectada la situación por Tánger Traffic, que llegó a preguntar a CCS Tarifa por las intenciones que pudiera tener el buque, el Centro, desconociendo lo que el buque iba a hacer pero observando su deriva desde el fondeadero de Ceuta hacia el Oeste y su acercamiento a tierra, sobre las 22:30 horas UTC,- *una hora menos que la local en horario de invierno*-, contactó con el “**SEA DWELLER**” por el canal 16/10 VHF para preguntarle si tenía algún problema y si necesitaba remolque, recibiendo del buque tanque la siguiente respuesta contenida en la grabación identificada como “adolfoss 09022015_222854 VHF_76BB de 2.045 KB”: **“...Sir, we need immediate assistance, now, tug boat please, send immediatly, we have excesive listing, excesive listing”**, (“**Señor, necesitamos asistencia inmediata, ahora, remolque por favor, envíelo de inmediato, tenemos excesiva escora, excesiva escora**”) instruyéndosele a continuación para que, de inmediato, fondease, lo que hizo con 4 grilletes al agua en una profundidad de 19 metros a unos 2,8 cables de tierra y a 2 cables del Bajo del Benzú. Sobre la escora hay que señalar que el Diario de Navegación del “**SEA DWELLER**” refleja anotación a las 00:00 horas locales de que la escora aumentaba.

A la hora UTC antes señalada se activó por CCS Tarifa al Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**” que salió de Algeciras a las 22:41 horas UTC hacia la zona,- *se le dijo a su Capitán que bajara a toda máquina*-, donde llegaría a las 23:58 horas UTC, movilizándose también a la “**SALVAMAR ATRIA**”, con base en Ceuta de donde salió sobre las 23:00 horas UTC, por si había que desembarcar a alguien y para comprobar si se había producido contaminación. Hay que reseñar otra grabación entre CCS Tarifa y el “**SEA DWELLER**”, la identificada como “adolfoss 09022015_223344 VHF_8E90 de 1.343 KB”, en la que tras informar el buque que había fondeado su ancla de babor y darle el Centro conocimiento de la bajada del “**LUZ DE MAR**” y de las gestiones hechas para asistirle desde Ceuta, se le preguntó si mantenía su distancia respecto a la costa y respondió: **“...is decreasing”**, **“...está disminuyendo”**.

Salió asimismo de dicho Puerto, a las 23:40 horas locales y tras haber recibido llamada de la Torre de Control del Puerto de Ceuta para atender la emergencia desencadenada por la situación del buque tanque,- *del que se le dijo estaba varado a unas tres o cuatro millas dirección Oeste de la luz verde de dicho puerto*-, el Remolcador **“VB BULLDOG”**, clasificado como de Altura aunque, cierto es, como se evidenció a la postre, no se hallaba aparejado en aquel momento del modo más adecuado, llegando al costado del buque tanque,- al que encontró fondeado que no varado.-, a las 00:00 horas locales, habiendo recibido su Patrón durante la navegación hacia la zona indicada instrucciones del Capitán Marítimo de Ceuta relativas a que, si podía, cogiera al **“SEA DWELLER”** y lo llevase a puerto o, en su defecto, una vez cogido lo aguantara hasta que llegara el **“LUZ DE MAR”**. Hay que indicar que, incluso y para colaborar en esta emergencia, llegaría a salir de Algeciras a las 01:00 horas UTC el Remolcador **“VB BRACO”** que, por las malas condiciones meteorológicas, hubo de regresar a las 02:21 horas UTC a su puerto base.

Segundo

Cuando la **“SALVAMAR ATRIA”** llegó al costado de estribor del **“SEA DWELLER”**, su Patrón reportó a CCS Tarifa extremos tales como que no se apreciaba ningún vertido, que el buque tanque estaba sobre 18 metros de agua, que tenía poco francobordo, que garreaba,- *extremo sin otra que esta referencia*-, y que derivaba hacia tierra. Posteriormente, y cuando el **“SEA DWELLER”** ya tuvo dos cabos dados, sería retirada esta Unidad de Salvamento y regresó a su base con la indicación de tener preparadas sus bombas de achique, siendo desactivada a las 01:00 horas UTC del día siguiente.

Por lo que respecta al Remolcador de Altura **“VB BULLDOG”**, operando de noche, en las condiciones meteorológicas indicadas en el informe de la AEMET antes referenciadas, y con rachas de viento en ocasiones de hasta 40 nudos, este se acercó al **“SEA DWELLER”**, que daba bandazos y que por el “black out” carecía de maquinilla de levar para izar a bordo la maniobra de remolque a pasar por el Remolcador, circunstancia esta última que hacía preciso valerse del esfuerzo físico de los tripulantes del buque asistido para tratar de hacerlo firme en su cubierta, lo que resultó extremadamente dificultoso. Para facilitar esa operación el **“VB BULLDOG”** llegó a aproximarse a una mínima distancia de la proa del **“SEA DWELLER”**, maniobra que, en palabras del Patrón del Remolcador, comprometía la seguridad de este con el riesgo de que una ola lo subiese encima del buque a remolcar. A mayor abundamiento de las dificultades reseñadas, la zona, como lo atestigua el informe del Instituto Hidrográfico de la Marina reflejado en el Antecedente de Hecho Noveno, estaba rodeada de bajos. Esta circunstancia y su peligrosidad también es evidenciada, según los audios incorporados, por el hecho de que, al decirse al Patrón del **“VB BULLDOG”** que cambiase de banda el remolque que intentaba pasar al **“SEA DWELLER”** para facilitar su recogida por su

tripulación, manifestara esta la imposibilidad de hacerlo so pena de meterse en la zona de bajos, recomendándosele desde la Torre de Ceuta que trabajase seguro y mantuviera un margen importante. Finalmente, sobre las 00:15 horas locales, - *ya día 10 de febrero de 2015-*, se consiguió pasar el cabo de remolque por la amura de babor y con ello quedó el el buque tanque enganchado por proa, y sin duda aguantado, a la espera de que llegara el **“LUZ DE MAR”** que, conforme a lo previsto, sería el llamado a llevar al **“SEA DWELLER”** hasta el Puerto de Ceuta.

Tercero

En la escena el **“LUZ DE MAR”** a las 23:58 horas UTC, su Capitán, atendidas las condiciones existentes, buque tanque fondeado entre dos bajos rocosos y con su sala de máquinas inundada, desconocimiento de si el mismo estaba hundiéndose debido a la vía de agua, meteorología concurrente, y falta de espacio, que hacían muy peligrosa la operación de acercamiento y ponían en riesgo la seguridad de su buque,- *llega a decir en conversación con el Patrón del “VB BULLDOG”, tras señalar el mucho calado del “LUZ DE MAR” y los bajos cercanos, que “es como una encerrona”-*, y teniendo en cuenta, además, que para que el buque de su mando diera un cabo por proa sería preciso largar el remolque ya dado por el **“VB BULLDOG”**, optó por darle remolque por su popa de modo que estuviera el **“SEA DWELLER”** con dos cabos antes de cortar o largar la cadena del ancla. Así decidido y tras enviarse cabo mensajero a la popa del **“SEA DWELLER”** este hizo firme la estacha “dyneema” a las 00:19 horas UTC, cortando a continuación el buque tanque, como se había acordado, la cadena del ancla que tenía fondeada, siendo aguantado por el **“VB BULLDOG”** con mayor tensión y esfuerzo para evitar que se fuera contra las piedras; a todo esto la marea estaba bajando. Así, tomando en consideración las posiciones antes señaladas de ambos buques asistentes, el **“VB BULLDOG”**, sobre las 00:25 horas UTC, empezó a tirar de proa del **“SEA DWELLER”** hacia levante aumentando su distancia a tierra mientras el **“LUZ DE MAR”** acompañaba. No obstante, y posiblemente por la meteorología reinante y otros factores concurrentes en cualquier maniobra de remolque en general, a las 00:33 horas UTC faltó su remolque, dando lugar a que, mientras se preparaba otro cabo, el **“VB BULLDOG”** continuase en solitario el remolque del **“SEA DWELLER”**. Cuando, a las 01:12 horas UTC, ya estaba firme la nueva estacha del **“LUZ DE MAR”**, se rompió, a las 01:14 horas UTC, el remolque que daba por proa el **“VB BULLDOG”** e, incluso, siete minutos más tarde, volvió a faltar el remolque de popa dado por el **“LUZ DE MAR”** si bien, mediante una estacha pasada desde el propio **“SEA DWELLER”** al **“VB BULLDOG”**,- *por eso decíamos en el párrafo quinto del Hecho Primero que no estaba adecuadamente aparejado, quizás por una presumible operativa habitual de remolque portuario-*, y que se hizo firme en su gancho de remolque, este Remolcador continuó con su tiro, tiro que no duraría más de dos minutos por romperse la estacha de que se venía sirviendo a tal fin, posiblemente por las condiciones de mar y viento reinantes.

A causa de las incidencias relatadas el **“SEA DWELLER”** quedó a la deriva, decidiendo en ese mismo momento el Capitán del **“LUZ DE MAR”** pasar a dar el remolque por proa, de lo que informó al otro Remolcador y al buque tanque, requiriendo de este liberase su proa del resto de los cabos anteriores; en la maniobra de aproximación al **“SEA DWELLER”** se produjo, a las 01:34 horas UTC, una leve colisión de la popa babor del **“LUZ DE MAR”** con el bulbo del buque tanque, sin mayores consecuencias. Tras esto, y dada una nueva estacha *“dyneema”*, - como las que, en su momento, había dado por popa y que faltaron como va dicho-, la tripulación del buque asistido consiguió virarla a mano, quedando firme a las 01:37 horas UTC e iniciándose su remolque hacia el Puerto de Ceuta a la 01:44 horas UTC. Hay que reseñar que el **“VB BULLDOG”**, a las 01:55 horas UTC, había hecho firme a popa con dos estachas pasadas, nuevamente, desde el **“SEA DWELLER”**, y acompañaba.

Durante el tránsito del convoy así configurado hacia el Puerto indicado, que se ralentizó por la Autoridad Marítima por necesidades operativas que no son del caso, a las 02:54 horas UTC el Práctico de Ceuta subió a bordo del **“SEA DWELLER”** y, a sus órdenes, se llevó a cabo la maniobra de atraque del buque asistido, que finalizó, quedando debidamente atracado en la cara de poniente del Muelle de España, a las 04:45 horas UTC, desactivándose los Remolcadores asistentes sobre las 05:30 horas UTC del día 10 de febrero de 2015.

Cuarto

Las actividades reseñadas supusieron una inversión de tiempo para el Remolcador de Altura **“VB BULLDOG”**, desde su activación en Ceuta y hasta la finalización del servicio prestado, de unas 6 horas y 50 minutos de las cuales fueron de tracción y remolque del **“SEA DWELLER”** 1 hora y 44 minutos, con una distancia navegada de entre 7 y 8 millas en que quedarían incluidas sus tránsitos de ida y vuelta y las maniobras realizadas. A su vez, la duración del servicio del Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación **“LUZ DE MAR”** se cifra entre 6 horas y 49 minutos y 7 horas, desde su activación en Algeciras y hasta su desmovilización, con una navegación de 19 millas.

Quinto

Este Tribunal Marítimo Central basa su convicción de que los hechos son como se han expuesto atendiendo a los relatos de los Partes de Asistencia formulados a la sazón por el Patrón del **“VB BULLDOG”** y por el Capitán del **“LUZ DE MAR”**, del Informe General de Emergencia del Centro de Coordinación de Tarifa y sus grabaciones de audio, del informe del Instituto Hidrográfico de la Armada, del material fotográfico incorporado, y del resultado de la totalidad de la prueba practicada y obrante en las actuaciones.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados, que se consideran probados, constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con el artículo 31 que encabeza el Capítulo Primero, Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la Disposición Derogatoria Única, letra f), y párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el caso que nos ocupa las representaciones letradas del Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**”, armado,- *en el modo ya indicado*-, por la mercantil **SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS S.A., (SERTOSA)**, y del Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”, armado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), articulan sus postulaciones para calificar el servicio prestado por tales buques como **salvamento** en los extremos consignados en sus correspondientes escritos incorporados a las actuaciones y reseñados en los Antecedentes de Hecho, mientras que la representación letrada del buque tanque “**SEA DWEELER**”, armado por la entidad **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, mantiene, a tenor de sus escritos, igualmente unidos y reflejados, la postura de haber constituido la asistencia prestada al dicho buque como **un simple servicio de remolque de altura**, también denominado directo o transporte, abonable mediante tarifas.

Tercero

Enfrentadas así las partes, la primera cuestión a examinar vendrá a ser la de ponderar si en el suceso han concurrido las circunstancias calificadoras de salvamento según las tiene acuñadas la jurisprudencia patria y, como tales, tanto el peligro corrido por el buque asistido como la realización de servicios extraordinarios por los buques asistentes,- *si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de tales factores 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 e imprescindible para la existencia de salvamento*.-

En tal sentido deben traerse a colación tanto las Sentencias del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 1962, de 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, de 15 de marzo de 1967, de 25 de mayo y 1 de junio de 1973, de 1 y 15 de junio de 1982, de 28 de octubre de 1987, 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-, de 30 de

octubre de 1996, y de 18 de octubre de 2011,- que relaciona algunas de las antes reflejadas-, como también la de la Audiencia Nacional de 27 de mayo de 2009, en cuanto que en ellas se ha exigido y demandado que para que una asistencia sea considerada salvamento se precisa exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente.

Dicho lo anterior, lo cierto es que, a tenor de lo actuado y atendiendo a los hechos declarados probados, debe entenderse,- y para ello atendemos a la totalidad de los medios probatorios que se han ido relacionando en los Antecedentes de Hecho, y de un modo especial tanto a la prueba documental configurada por el IGE de CCS Tarifa, el informe del I.H.M, el informe de la AEMET y los Partes de Asistencia formulados como a las grabaciones de audio incorporadas-, que la situación de peligro corrida por el **“SEA DWEELER”** se empezó a manifestar, sin duda, cuando, a las 23:18 horas locales del día 9 de febrero de 2015 y tras tocar un bajo de los de Benzú, se le ocasionó una vía de agua que produjo la inundación de uno de sus tanques de lastre y de su sala de máquinas, lugar este donde el agua embarcada llegó a alcanzar una altura aproximada de 6 metros, quedando a continuación sin máquina y produciéndole escora a estribor,- *que su Capitán llega a calificar de excesiva y que aumentaba-*, con un posterior “black-out” que llevó a que parasen todas sus bombas y motores y, de sus resultas, el buque quedó sin gobierno y derivando hacia tierra, cuya distancia disminuía, teniendo que ser el Centro de Tarifa el que, tras observar esta incidencia, preguntó por ella y conocer que el **“SEA DWEELER”** requería asistencia inmediata,- *que, claro está, sólo podría serle prestada mediante la prestación de remolque-*, le indicara de modo imperativo que fondease, lo que hizo entre bajos pero, afortunadamente, en una profundidad de 19 metros, mediante 4 grilletes al agua.

Tal emergencia determinó la salida, ordenada por las autoridades competentes, desde el Puerto de Ceuta tanto del Remolcador de Altura **“VB BULLDOG”** como de la **“SALVAMAR ATRIA”** como, asimismo y desde Algeciras, del **“LUZ DE MAR”**, y con ello se dieron inicio las operaciones conducentes a sacar al **“SEA DWEELER”** de su comprometida situación con el desarrollo de las diversas maniobras llevadas a cabo por los asistentes y detalladas en su momento pero que, ahora, podemos resumir en: a las 00:15 horas locales,- *las citadas a continuación también lo serán para unificar horarios-*, aguante del buque tanque, fondeado que no varado o embarrancado, mediante cabo pasado con tremendas dificultades desde el **“VB BULLDOG”**; toma de

remolque por popa del asistido por parte del “**LUZ DE MAR**” a las 01:19 horas; algunos minutos después corte del fondeo por el buque asistido y aguante, a su vez, por parte de los buques asistentes; inicio de la tracción, aproximadamente a las 01:25 horas, por parte del “**VB BULLDOG**” con el remolque dado por proa y con el acompañamiento del dado por popa por el “**LUZ DE MAR**”; rotura del remolque de popa a las 01:33 horas mientras el Remolcador de proa sigue tirando del “**SEA DWEELER**”; nuevo remolque de popa del “**LUZ DE MAR**” a las 02:12 horas tras reponer el anterior; rotura del remolque de proa del “**VB BULLDOG**” a las 02:14 horas con nueva rotura del de popa a las 02:21 horas; con cabo dado desde el buque tanque el Remolcador de proa continuó su tiro pero, roto el remolque a las 02:23 horas, el “**SEA DWEELER**” quedó momentáneamente a la deriva hasta que, firme a proa el remolque dado por el “**LUZ DE MAR**” a las 02:37 horas, inició este buque el tiro del asistido si bien, y mediante dos cabos dados nuevamente desde el buque tanque, el “**VB BULLDOG**” acompañó por popa a partir de las 02:55 horas, habiendo subido a bordo del “**SEA DWEELER**” el Práctico de Ceuta a las 03:54 horas. Estas operaciones, condicionadas por una meteorología y estado de la mar muy adversas que dificultaron de modo ostensible su desempeño, *- que, incluso, impedirían la incorporación a la escena del Remolcador “VB BRACO” que, desplazándose desde Algeciras, hubo de retornar por la climatología y mar reinantes-*, finalizarían cuando, a las 05:45 horas, el “**SEA DWEELER**” quedó atracado en la cara de poniente del Muelle de España del Puerto de Ceuta.

Por consiguiente, tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados y siendo de apreciar de una parte la situación de un peligro real corrido tanto por el buque tanque asistido como por los buques asistentes, especialmente por parte del Remolcador de **SERTOSA**, y de otra la realización de servicios extraordinarios desempeñados, en diversos momentos y con diversa intensidad, por los buques asistentes y sus tripulaciones, ha de convenirse expresamente con el criterio de las representaciones letradas de **SERTOSA** y **SASEMAR** en su calificación del servicio prestado por el Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**” y por el Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**” al buque tanque “**SEA DWEELER**” como **salvamento**, acudiendo para ello al artículo 358.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y ello porque la situación de peligro real y serio en que este buque tanque se encontraba, con probabilidad cierta de su pérdida con, incluso, causación de posible derrame de los diversos hidrocarburos que de diversos productos como carga llevaba, incluidos también su combustible y lubricantes, fue atajada con la eficaz ayuda prestada por los dichos buques asistentes y sus medios 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, conforme previene nuestra positividad vigente.

Con esta nuestra calificación resulta, por innecesario, el entrar a considerar la posición mantenida al respecto por la representación letrada de la parte asistida.

Cuarto

Expuesta nuestra conceptualización sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación del valor de lo salvado. En esta cuestión habrán de examinarse por separado el relativo al propio buque y el concerniente a la carga transportada.

Sobre la valoración de esta última y siendo cierto que, en modo que se nos escapa, la cifra de **OCHOCIENTOS MIL EUROS (800.000,00-€)**, que una y otra vez aparece en las actuaciones, no tiene otro amparo documental,- y *ello mediante el razonable entendimiento de usarse para aplicación de un porcentaje cifrado en un 10% de tal valor-*, que su aparición por primera vez en la Providencia del Juzgado Marítimo actuante de 6 de marzo de 2015 por la que se fijó la inicial fianza conjunta por el buque y carga en cuantía total de **TRESCIENTOS TREINTA MIL EUROS (330.000,00-)**, de los que correspondía al buque la suma de **DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (250.000,00-€)**, - *atendiendo sin duda a la valoración de DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€) de la Capitanía Marítima de Ceuta obrante al folio 155, de la que luego se tratará-*, y correspondía a la carga la suma de **OCHENTA MIL EUROS (80.000,00-€)**, cifra esta última que se seguiría manteniendo en su integridad cuando tal fianza,- en el modo que se ha señalado en el párrafo segundo de nuestro Antecedente de Hecho Segundo-, se reformó por el Juez Marítimo aun rebajando la inicialmente adoptada respecto al buque.

La exposición anterior se realiza para poner en situación las posiciones de las partes enfrentadas en cuanto que la representación letrada de **SERTOSA**, como se reflejó en el Antecedente de Hecho Quinto, expresó la no existencia de disconformidad entre las mismas en relación con tal suma de **OCHOCIENTOS MIL EUROS (800.000,00-€)** que asumía, asunción también deducible en la manifestación de la representación letrada de **SASEMAR**, señalada en el Antecedente de Hecho Séptimo, mientras que la representación letrada de **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED** mostraba una postura contraria al dejar indicado, Antecedente de Hecho Sexto, que la cifra en cuestión “debía en todo caso acreditarla y justificarla en debida forma la parte que fuera de su interés”, lo que ratificaría en su posterior escrito de conclusiones, Antecedente de Hecho Décimo Sexto.

Sobre el particular de que tratamos, no debe olvidarse que la representación letrada del buque asistido cuando argumentó contra la fianza inicial señalada, llegó a decir, tras hacerse eco del porcentaje usado tanto para el buque como

para la carga, folio 302, y aplicando también en su petición un 10%, folio 310, **“todo ello sin perjuicio de que se mantengan el resto de pronunciamientos contenidos en la Providencia de fecha 06/03/15, obviamente reduciendo en todo caso la fianza conjunta requerida para buque y carga en proporcional manera a la reducción de la cuantía de la fianza solicitada mediante este escrito para el buque”**.

De lo expuesto entiende este Tribunal Marítimo Central que debe estimarse, y así se considera, como valor de lo salvado, en lo que respecta a los 1.432.105 kg de RMG 380 HS y 616.389 kg de DMA GASOIL 0,1% transportados por el buque tanque **“SEA DWELLER”** reflejados en el Manifiesto de Carga obrante al folio 136, la cifra de **OCHOCIENTOS MIL EUROS (800.000,00-€)**.

Quinto

Sobre el particular referido al valor del buque asistido, y haciendo constar que la representación letrada de **SASEMAR** coincide con la representación letrada de la parte asistida en dar como adecuado y asumible el facilitado como peritaje por la Capitanía Marítima de Ceuta, por el contrario la representación letrada de la otra parte asistente, impugnándolo expresamente, facilita la cifra de **CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS (4.868.549,00-€)**, cantidad para cuya fijación argumenta en base al valor asegurado, de 6.196.335 €, el valor de venta del buque tanque en una página web de un bróker, de 4.868.549 € tras conversión monetaria, y en el consignado en el Informe de Condición y Valoración efectuado en su momento por la entidad “COMISMAR”, de 4 a 4.500.000 €.

Respecto a esta cuestión, y anticipando que se valorarán los dictámenes periciales obrantes en el Expediente según las reglas de la sana crítica, debemos señalar en primer lugar que es criterio de este Tribunal Marítimo Central el de atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto, y que el que nos ocupa es documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente, la Marítima Periférica en este caso, como peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras.

A su vez y en segundo lugar, remitiéndonos a la fundamentación jurídica de nuestra Resolución nº 660/00034/15, de 30 de septiembre, - *cuya transcripción se omite por obrar en las actuaciones*-, en la que, ante el argumento de esta parte actora sobre el tenor y la calidad de un supuesto “Certificado de Valoración” que debía haber sido emitido por la Jefatura de Inspección de

Buques y no por el titular de la Administración Marítima Periférica, se expresó nuestra consideración de que tal documento no tenía reflejo alguno en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, que aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, y se dijo, asimismo, que el documento así nominado y demandado antes parecía responder a una práctica administrativa que a una regulación específica. La consideración así expuesta se encuentra expresamente recogida en el Fundamento de Derecho Segundo de la Sentencia de 16 de mayo de 2013 de la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 8ª del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. De ello resultaba, aunque se tachase de somera la justificación de valoración del buque “**SEA DWELLER**”, la procedencia de entender como de peritaje, al que se refiere el artículo 39 de la LAS, el informe rendido al Juzgado Marítimo actuante por el Capitán Marítimo de Ceuta.

Dicho lo anterior, y ante el mantenimiento de la representación letrada de la que ahora tratamos de su posición de que no debe ser tomado en cuenta ese valor dado pericialmente, cifrado en **DOS MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (2.500.000,00-€)**, hay que señalar previamente lo siguiente: 1.- que esta parte asistente, notificada de la Providencia del Juez Marítimo, de 6 de marzo de 2015, folio 262, que fijó la inicial fianza establecida para enervar la medida sobre el buque y su carga, y en la que se reseñaba el valor pericial antes referenciado, no se opuso a lo acordado, lo que debe entenderse como prestación de aquiescencia tácita; 2.- que el valor asegurado como valor índice del buque salvado en buen estado lo entiende la doctrina más caracterizada,- Profesores G. G. y R. S.-, como : “un criterio inadmisibles tanto jurídica como prácticamente pues se trata de un valor convenido en un contrato de seguro para los fines particulares de éste y sujeto a las reglas propias del mismo, que ninguna relación guarda con el valor real en el salvamento”, opinión a la que da su asentimiento este Órgano de la Armada aunque se haya servido de tal valor cuando ha sido preciso; 3.- que sobre el valor dado por el “bróker” reseñado por esta representación letrada,- *a cuya página web, y en la dirección dada, al marcar “file or directory not found” ha resultado imposible acceder*-, para estimarlo como valor de mercado habría que tener en cuenta la fecha del anuncio, que se dice extraído el 1 de junio de 2016, pero del que no se indica la fecha de su inserción, conociéndose solo por la declaración del Perito Sr. Q. que era del año 2013, y considerar también el desvalor originado por el suceso del que tratamos; y 4.- que, por último, el valor dado como valor real antes del siniestro por el Perito de COMISMAR, folio 568,- que en su informe muestra su malestar al no habersele permitido acceder al buque asistido en su lugar de ataque-, sin perjuicio de la inclusión de lo preceptuado en el artículo 335.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, pudiera y debiera haber sido ratificado por el mismo en sede del Órgano Instructor de estas actuaciones, cosa sí llevada a cabo por los Peritos de la parte asistida, para exponer o explicar el dictamen, o responder a preguntas, objeciones o propuestas de rectificación, o intervenir de cualquier otra forma útil para entender y valorar el dictamen en relación con lo

que sea objeto de estas actuaciones, conceptos extraídos del artículo 337.2 de la mencionada ley adjetiva civil.

Así las cosas, y para agotar el tema del valor contribuyente, este Tribunal debe señalar que el peritaje de la Administración Marítima Periférica, sí deja en el olvido,- *el informe refleja la frase “valoración de mercado de un buque de similares características”*-, cualquier referencia a costes de reparación del “**SEA DWELLER**” que, necesariamente, disminuirían el valor reseñado.

Sobre este particular volvemos a acudir a la doctrina maritimista antes citada que considera que el valor de lo salvado debe ser el de los bienes en el momento, lugar y estado en el que se encuentran al término de las operaciones de auxilio, de modo que sucesos posteriores a la terminación de tal auxilio no influyen en tal valor por haber terminado el servicio llevado a cabo.

Así, siguiendo el hilo de lo expuesto y toda vez que la representación letrada de la parte asistida argumenta que la puesta en servicio del buque tuvo un coste de reparaciones y gastos de **DOS MILLONES CIENTO VEINTITRÉS MIL SEISCIENTOS VEINTITRÉS EUROS CON CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (2.123.623,49-€)**,- en base a informe pericial aportado y ratificado-, a deducir del peritaje oficial, de modo que lo salvado alcanzaría la cifra de **TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS (376.376,51-€)**, este Tribunal Marítimo Central no puede asumir ni asume como deducible el cúmulo de conceptos que se nos presentan y, en tal sentido, conviniendo con las manifestaciones de las representaciones letradas de las partes asistentes que los tildan de costes no computables o, incluso, los conceptúan como simple coste empresarial, considera como coste concreto de reparación del “**SEA DWELLER**” la reflejada en la factura n.º 31 de 3 de julio de 2015, folios 1808 a 1816, abonada como precio total a la entidad “MARIO LÓPEZ, S.A.U”, por un importe de **QUINIENTOS MIL EUROS (500.000,00-€)**.

A tenor de lo reseñado este Órgano de la Armada entiende que debe estimarse, y así se considera, como valor de lo salvado, en lo que se refiere al buque tanque “**SEA DWELLER**”, la cifra de **DOS MILLONES DE EUROS (2.000.000,00-€)**, resultante de detraer del valor pericial oficial, que se asume íntegramente, el monto de la cuantía abonada al astillero de Málaga que llevó a cabo los trabajos necesarios de reparación de tal buque tras el suceso de que tratamos.

En virtud de los valores consignados, para la carga en el Fundamento de Derecho Cuarto y para el buque en el párrafo anterior, el valor total de lo salvado, buque y su carga, se fija en la cifra de **DOS MILLONES OCHOCIENTOS MIL EUROS (2.800.000,00€)**.

Sexto

Dicho lo anterior, en este Expediente instruido bajo el marco de normativa varia, tanto con rango legal como con rango reglamentario, esta última de aplicación transitoria, cuya Resolución nos compete como Tribunal Marítimo Central conforme a la previsión del párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera, y siendo así que el artículo 358.1) de la LNM dispone que “Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables,...”, y que el artículo 362.1) del mismo Texto Legal establece que “Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados”, señalando el párrafo segundo de este último artículo que “El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque...”, y toda vez que no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

Séptimo

En tal sentido, una vez reflejado el valor contribuyente en la cuantía señalada en el Fundamento de Derecho Quinto y antes de entrar en la ponderación que nos compete de los criterios que, conforme al artículo 13 del Convenio de 1989, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados y reiterando lo consignado en el Fundamento de Derecho Tercero sobre el resultado útil de las operaciones de salvamento llevadas a cabo, debemos reseñar que, sobre tal particular, se dejan ya por rechazados los argumentos argüidos tanto por las representaciones letradas de **SERTOSA** y **SASEMAR**, como asimismo los formulados por la representación letrada de la entidad asistida **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**.

Entrando, pues, a considerar lo ya reflejado sobre ponderación de criterios a fin de para la remuneración por las operaciones llevadas a cabo, y como tales: el valor del buque y otros bienes salvados, la pericia y esfuerzos desplegados por los salvadores tanto para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente como para salvar el buque y otros bienes, la medida del éxito logrado por los salvadores, la naturaleza y el grado del peligro, el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores, el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo, la prontitud con que se hayan prestado los servicios, la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento, y el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo, y, una vez señalados, utilizando bien la usual clasificación a la que, en su momento y entonces vigente el artículo 9

de la LAS sobre circunstancias a tener en cuenta por el Tribunal Marítimo Central para fijar la remuneración, hacía referencia el Profesor García Luengo 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 encontraba el buque en peligro, y las que denominaba *conjeturales de apreciación subjetiva* tal como el peligro, bien la de los elementos concernientes al salvador y al salvado, y siendo así que de los criterios hoy legalmente previstos se ha ido haciendo amplia o sucinta relación en lo que va dicho, tratando como se ha tratado de la emergencia desencadenada y, para afrontarla, la urgencia de la puesta en escena de los buques asistentes, del resultado útil obtenido con su intervención, de los esfuerzos y el mérito de los buques y tripulaciones que prestaron el auxilio, del peligro, serio y cierto, corrido por el buque tanque “**SEA DWELLER**” y su cargamento, del riesgo en que se pusieron los buques asistentes así como sus tripulantes, de haberse evitado una posible contaminación de la costa y el mar, con los consiguientes perjuicios que ello ocasionaría, de los dicho valores del asistido y de su carga, 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 previstos en el ya citado artículo 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, considera este Tribunal Marítimo Central que la asistencia examinada merece ser remunerada en concepto de premio en una cifra total de **DOSCIENTOS OCHENTA MIL EUROS (280.000,00-€)**, - 10% del valor conjunto de buque y carga-, a la que se sumarían en su totalidad las cantidades dimanantes, y acreditadas, de gastos y perjuicios reclamados por **SERTOSA** y **SASEMAR**, 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 Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”, de buque adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede se establezca por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre su armador y dotación.

En su virtud, vistos los artículos citados y demás de general y oportuna aplicación, este Tribunal Marítimo Central, unánimemente

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivos de un salvamento en la mar de los previstos en el artículo 358.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, los servicios prestados por el Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**”, armado bajo la modalidad de arrendamiento a casco desnudo por

la entidad SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS S.A., (**SERTOSA**), y por el Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**”, armado y propiedad de la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), al buque tanque llamado “**SEA DWELLER**”, de bandera de Chipre, armado por la empresa **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**, y fija como premio por los dichos servicios la cantidad de **DOSCIENTOS OCHENTA MIL EUROS (280.000,00-€)**, que será objeto de posterior desglose y reparto, y que será abonada, conforme a la previsión del artículo 13.2 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 en relación con el artículo 362.2 de la Ley de Navegación Marítima, por todos los intereses vinculados al buque,- la entidad **AZOLIMNOS MARINE COMPANY LIMITED**-, y a los bienes salvados,- la mercantil “**VILMA OIL, S.L.**”-, en proporción a sus respectivos valores y ello sin perjuicio de que el armador del “**SEA DWELLER**” abone el premio aquí reconocido a reserva de ejercer posteriormente su derecho de repetición sobre la carga y sus propietarios.

A la indicada remuneración, y también abonable en el modo antes señalado, se sumarán en concepto de gastos extraordinarios los reclamados por **SERTOSA** por un importe de **DIEZ MIL SETECIENTOS VEINTIUN EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (10.721,74 €)**, y, asimismo, las cuantías reclamadas por **SASEMAR**, siendo la de gastos de combustible y lubricante consumidos y gastos de personal en el servicio de **CUATRO MIL CIENTO CUARENTA Y CINCO EUROS CON SESENTA Y UN CÉNTIMOS (4.145,61-€)**, y la de los daños ocasionados por pérdida de material de **CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS (4.237,00-€)**.

De todo ello viene a resultar una remuneración total de **DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL CIENTO CUATRO EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (299.104,35-€)**, de los que corresponde a la entidad armadora del buque asistido un abono del 71,43 del importe total remuneratorio y a la entidad propietaria de la carga un abono de 28,57 de dicho total.

Distribución y asignación del premio:

- Por el servicio prestado por el Remolcador de Altura “**VB BULLDOG**” la cantidad de **DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL EUROS (238.000,00-€)**, que corresponde a un 85% de la totalidad del premio reconocido. No se hace pronunciamiento de reparto entre los tripulantes de dicho Remolcador por entenderse se da la previsión recogida en el numeral 2 del artículo 363 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

- Por el servicio prestado por el Buque Polivalente de Salvamento y Lucha contra la Contaminación “**LUZ DE MAR**” la cantidad de **CUARENTA Y DOS MIL EUROS (42.000,00-€)**, que corresponde a un 15% de la totalidad del **premio** reconocido. No procede el reparto de tal remuneración entre armador y dotación por los motivos ya consignados en el último párrafo del Fundamento de Derecho Séptimo.

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 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.