

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00012/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y del Arco

Representante de la Marina
Mercante

**D. Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los cuatro días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **02/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada los días 20 y 21 de enero de 2015 por el remolcador de altura de salvamento marítimo “**ALONSO DE CHAVES**” y los remolcadores “**CARES**”, “**NAVIA**”, “**DOBRA**” y “**CUBIA**” al buque mercante de bandera de Malta, “**ARUCAS**”, con matrícula de La Valletta, IMO 9197492, MMSI 229887000, de 105 metros de eslora, 15 metros de manga y 3.660 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “S. S. LTD”.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

El presente expediente asistencia marítima se inició por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 23 de enero de 2015 (folios 12 y 13), a la recepción del parte de asistencia de fecha 22 de enero de 2015 (folios 2 a 7), formulado por el capitán de la unidad de salvamento marítimo “**ALONSO DE CHAVES**”, basada en Gijón, relativo a la asistencia prestada los días 20 y 21 de enero de 2015 al buque mercante de bandera de Malta “**ARUCAS**.” Por escrito de 23 de enero de 2015 de la representación

letrada de la entidad pública empresarial SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR), armador de la unidad de salvamento **“ALONSO DE CHAVES”**, se solicita la personación de la referida entidad en el presente expediente.

En el citado parte, queda reseñado que a las 17.45 horas (todas las horas consignadas son UTC) del 20 de enero de 2015, la unidad de salvamento **“ALONSO DE CHAVES”** fue alertada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Gijón ya que el buque mercante de bandera de Malta **“ARUCAS”** estaba derivando peligrosamente hacia tierra en el punto 43° 48,5 N, 006° 04,2 W. A las 19.10 el **“ALONSO DE CHAVES”** se hizo a la mar para asistir al **“ARUCAS”** y a las 19.30 el CSS de Gijón les proporcionó una nueva situación del mercante a la deriva: 43° 47,2' N, 006° 01,9' W. El **“ARUCAS”**, que estaba en lastre y derivaba hacia tierra muy rápidamente, en medio de un fuerte temporal del NW, con fuertes chubascos de lluvia y viento y olas de 4 a 5 metros, aumentando. A las 21.00 la unidad de salvamento informó al CSS de Gijón que se encontraba próxima al **“ARUCAS.”** A las 21.35 hicieron firme el cabo de remolque y a las 21.50 comenzaron a remolcar al buque asistido en demanda de Gijón. A las 00.15 del día 21, siguiendo instrucciones del CSS de Gijón, se incorporaron a la zona los remolcadores **“CARES”** y **“NAVIA”** y a las 02.15 embarcó práctico en el **“ARUCAS”** para dirigir la entrada en puerto. A las 02.25, el práctico ordenó al **“CARES”** que tomara a remolque por popa al **“ARUCAS”**, comunicando al **“ALONSO DE CHAVES”** que debían continuar realizando el remolque por proa hasta entrar en aguas interiores, quedando el **“NAVIA”** en las proximidades por si se hiciera necesaria su ayuda. A las 02.45 falta el cabo de remolque del **“ALONSO DE CHAVES”** debido a los fuertes estrincones y balances, por lo que se procedió a preparar una nueva línea de remolque, que a las 03.35 se hizo firme, en situación 43° 31,5' N, 005° 35,9' W, pero a las 03.40 volvió a faltar el cabo de remolque, por lo que el práctico decidió trabajar solo con los remolcadores. A las 04.00 falta el cabo de remolque del **“NAVIA”** y el propio cabo le obstruye el propulsor **“SCHOTTEL”**, debiendo abandonar la zona. El **“ALONSO DE CHAVES”** permaneció en las proximidades del buque asistido, por si hubiera sido necesaria su intervención. A las 04.30 los remolcadores **“CARES”** a proa y **“DOBRA”** a popa remolcan al **“ARUCAS”** por el canal de entrada a puerto. A las 05.50, ya dentro de puntas, el práctico comunica al **“ALONSO DE CHAVES”** que puede atracar, pues tiene controlada la situación. A las 06.10 el buque asistido queda atracado en puerto y a las 06.35 lo hace la unidad de salvamento.

El servicio prestado, que se califica por el asistente como “salvamento”, tuvo una duración de once horas y treinta y cinco minutos, siendo la distancia navegada de cincuenta y una millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador del buque mercante **“ARUCAS”**, la entidad “S. S. LTD”, y haciéndose constar en el mismo que la entidad

aseguradora es la denominada "TRADE MARINE INSURANCE" y que la póliza suscrita es la TRADE REGISTER ROTTERDAM 00000.

Segundo

En la referida providencia de 23 de enero de 2015, el Sr. Juez Marítimo, admitiendo la personación solicitada, dispuso, asimismo, la adopción de la medida cautelar de prohibición de venta y gravamen sobre el buque mercante "**ARUCAS**", con la pertinente comunicación de anotación a realizar por la Capitanía Marítima de Gijón, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 167 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 37/2015, de 31 de marzo), la solicitud de valoración del buque asistido por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Gijón, la solicitud de informe meteorológico y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

Tercero

Por escrito de fecha 10 de febrero de 2015 de la representación letrada de la entidad armadora de los remolcadores portuarios "**CARES**", "**NAVIA**", "**DOBRA**" y "**CUBIA**", "REMOLQUES GIJONESES, S.A.", se solicita la personación en el presente expediente de la referida entidad y se dan traslado de los partes de asistencia formulados por los patrones de dichos remolcadores (folios 149 a 153 y 162 y 165).

Cuarto

A su vez, al folio 250 obra escrito de personación del armador del buque mercante asistido, el "**ARUCAS**", la entidad S. S. LTD.

Quinto

En relación con lo solicitado, al folio 138 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, en el que se pone de manifiesto que en la zona comprendida entre 43° 48,5' N, 06° 04,02' W y Gijón, desde las 19.00 del día 20 de enero de 2015 y las 07.00 del día 21, las condiciones meteorológicas aproximadas fueron las siguientes: *"Día 20 a partir de las 19.00: Viento del W fuerza 3 a 4, aumentando al final del día a fuerza 5. Marejada aumentando al final del día a fuerte marejada. Mar combinada del NW en torno a 3 m. aumentando al final del día a 5 m. Día 21 de enero hasta las 07.00: Viento del W fuerza 5 aumentando al final del período considerado a fuerza 6 con intervalos de fuerza 7. Fuerte marejada aumentando a gruesa al final del período. Mar combinada del NW de 5 m. aumentando a 6 m. al final del período"*.

Sexto

Al folio 98 consta valoración del “**ARUCAS**” realizada por la entidad mercantil N. S. & CO. LTD, que asciende a la cantidad de DOS MILLONES CINCUENTA MIL (2.050.000) dólares.

Por su parte, al folio 101 consta informe de valoración del buque mercante asistido, valoración llevada a cabo por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Gijón, que tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de entre DOS MILLONES (2.000.000,00-€) de euros a DOS MILLONES DOSCIENTOS MIL euros (2.200.000,00-€). Si bien, teniendo en cuenta que el motor principal requiere una reparación que ascendería a unos OCHOCIENTOS MIL euros (800.000,00-€), habría que descontar ese importe del valor del buque. Asimismo, determina que el valor residual del buque, el precio que alcanzaría por su venta como chatarra, sería de SEISCIENTOS TREINTA Y TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN euros con SEIS céntimos (633.961,06-€).

Séptimo

Por providencia de 2 de febrero de 2015 (folios 103 y 104), el Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 acuerda fijar como fianza para el alzamiento de las medidas cautelares acordadas en la citada providencia de 23 de enero de 2015, en la cuantía de **TRESCIENTOS MIL euros (300.000,00)**, fianza que deberá constituirse mediante aval o garantía de entidad bancaria o de seguros legalmente autorizada para operar en España.

Por providencia de 1 de agosto de 2017 (folios 775 a 781), el Sr. Juez Marítimo, atendiendo a la solicitud formulada por la representación letrada de los armadores del buque asistido, acuerda reducir el importe de la garantía previamente fijada, estableciendo una nueva fianza por la cantidad de **NOVENTA Y CINCO MIL NOVENTA Y CUATRO euros con TREINTA céntimos (95.094,30)**.

Octavo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 11 de junio de 2015, (folios 284 a 287), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) puerto de arribada, 3º) situación inicial de los buques auxiliares, 4º) duración del servicio, según afirman las partes personadas, 5º) distancia navegada, según las partes personadas, 6º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET y las partes personadas, 6º) valoración del buque auxiliado por la Inspección de Buques, 7º) valoración del buque auxiliado, según el bróker “N. S. CO. LTD”, 8º) medidas de garantía, 9º) buques asistentes, 10º) buque asistido, 11º) partes

personadas, 12º) gastos, daños y perjuicios y 13º) calificaciones de la asistencia formuladas por las partes personadas.

Noveno

Llegados a este punto, hemos de exponer cuales son las calificaciones que de la asistencia que nos ocupa formulan las partes personadas.

En el parte de asistencia dado por el capitán de la unidad de salvamento marítimo “**ALONSO DE CHAVES**” (folios 2 a 7), se califica la asistencia prestada como “salvamento”, calificación que mantiene la representación letrada del armador del mismo, SASEMAR, tanto en su escrito de alegaciones (folios 316 a 325), como en el de conclusiones (folios 1.048 a 1.058) lo conceptúan como un “salvamento”, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, en el escrito de alegaciones entiende, debe ascender a la cantidad de **DOSCIENTOS MIL euros (200.000,00-€)**. Asimismo, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de **TRECE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS euros con CINCUENTA céntimos (13.586,50-€)**, cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada (combustible y lubricantes, personal y daños.) En el escrito de conclusiones no se especifica cual ha de ser la cuantía del premio, aunque se pone de manifiesto que para su cálculo ha de tenerse en consideración el valor real del buque asistido, entendiéndose que este se aproxima al fijado como valor residual en el informe elaborado por la Capitanía marítima de Gijón (folio 101).

A su vez, la representación legal del armador de los remolcadores “**CARES**”, “**NAVIA**”, “**DOBRA**” y “**CUBIA**”, “**REMOLQUES GIJONESES, S.A.**”, considera en su escrito de personación (folios 149 a 153) que la asistencia prestada ha consistido en un “salvamento” y en su escrito de conclusiones (folios 1.017 a 1.029), que la asistencia ha constituido un “salvamento” o, subsidiariamente, un “remolque de fortuna. En este último escrito se concreta la cuantía del premio al que se considera acreedor, así como la de los gastos ocasionados por la prestación de la asistencia. Estima que el premio correspondiente a sus remolcadores debe oscilar entre **DOSCIENTOS MIL euros (200.000,00-€)** y los **SESENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SEIS euros con DIECISÉIS céntimos (63.396,16-€)**, cantidad a la que habría de agregarse la de **CINCO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE euros con DIECISIETE céntimos (5.297,17-€)**, correspondiente a los gastos y perjuicios ocasionados como consecuencia de la prestación de la asistencia, sin que se especifique a que conceptos debe atribuirse tal cuantía.

Por su parte, la representación letrada de la empresa armadora del “**ARUCAS**”, “**S. S. LTD**”, tanto en su escrito de alegaciones (folios 328 a 339), como en el de conclusiones (folios 1.005 a 1.011), considera que la asistencia

prestada por el “**ALONSO DE CHAVES**” se corresponde con un “remolque en la mar”, y la de los remolcadores “**CARES**”, “**NAVIA**”, “**DOBRA**” y “**CUBIA**” con un mero remolque portuario, cuya importe ya ha sido satisfecho a la empresa armadora de los mismos, presentando copia de la factura correspondiente (folio 484).

Décimo

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 10 de mayo del año en curso (folio 1.059) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 16 de enero, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “Sin Avenencia” al no concurrir las partes convocadas, acordando el Juez Marítimo, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 15 de mayo de 2018 (folio 1.086).

HECHOS

Primero

Siendo contrapuestas las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, que a la vista del parte rendido por el capitán del “**ALONSO DE CHAVES**” (folios 2 a 7), de los suscritos por los patrones de los remolcadores que han intervenido en la asistencia (folios 217 a 220, 221 a 224 y 225 a 228), y de DON R. A. F., práctico del puerto de Gijón, la declaración de DON I. K. capitán del “**ARUCAS**” (folios 96 y 97), del informe del perito de parte DON M. S. (folios 340 a 486), del Informe General de la Emergencia elaborada por el CSS de Gijón (folios 142 a 145) y de la grabación de la carta ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) que recoge la trayectoria de los buques asistentes y asistido y que está contenida en un CD obrante al folio 146, así como del resto de la documentación contenida en el expediente, declara probado lo siguiente:

A las 17.40 del día 20 de enero de 2015, el CSS de Gijón observa que el mercante “**ARUCAS**” pierde velocidad hasta quedar a la deriva, por lo que se ponen en contacto con el mismo y se les informa que el mercante procede de Ceuta, que va en lastre en demanda de Pasajes y que ha sufrido una avería en las máquinas, por lo que a las 17.43, en previsión de acontecimientos, el CSS alista a la unidad de salvamento “**ALONSO DE CHAVES**”, que en cumplimiento del vigente protocolo en la materia, deberá ser movilizado en el caso de que el “**ARUCAS**” llegara a aproximarse a menos de diez millas de

Cabo de Peñas. A las 17.45, el **“ARUCAS”** solicita remolque al CSS de Gijón, pero inmediatamente después retira su petición, indicando que van a intentar reparar la avería por sus propios medios. A las 18.00 se informa de la situación al Capitán Marítimo de Avilés y a las 18.15 al Centro Nacional y Coordinación y Salvamento (CNCS) de Madrid. A las 19.10 el **“ALONSO DE CHAVES”** salió a la mar para asistir al **“ARUCAS”** y a las 19.30 el CSS de Gijón les proporcionó la situación del mercante a la deriva: 43° 47,2' N, 006° 01,9' W. El **“ARUCAS”**, que estaba en lastre, derivaba hacia tierra muy rápidamente, en medio de un temporal del NW, con fuertes chubascos de lluvia y viento y olas de 4 a 5 metros, aumentando. Poco antes de las 20.25, los capitanes marítimos de Gijón y Avilés decidieron que el puerto de arribada del **“ARUCAS”** debería ser el de Gijón. A las 20.27, el CSS de Gijón informa al **“ARUCAS”** que deberá tomar remolque del **“ALONSO DE CHAVES”** y que los gastos ocasionados por el mismo correrán a su costa. A las 21.00 la unidad de salvamento informó al CSS de Gijón que se encontraba próxima al **“ARUCAS.”** A las 21.35 el **“ALONSO DE CHAVES”** hizo firme el cabo de remolque y a las 21.50 comenzó a remolcar al buque asistido en demanda de Gijón. A las 21.45 el CSS de Gijón contacta con el **“ARUCAS”** y se le informa que será conducido al puerto de Gijón. A las 22.00, la Dirección General de la Marina Mercante indica al CSS de Gijón que cuando el buque asistido se encuentre al N de Cabo de Peñas, deberán estar presentes en esa zona los remolcadores que sean necesarios para escoltar al **“ARUCAS”** y al **“ALONSO DE CHAVES”**, remolcadores que se limitarán a dar escolta y que sólo actuarán en caso de necesidad, sin perjuicio de su actuación en la maniobra de entrada en puerto. A las 22.25, salen a la mar los remolcadores **“NAVIA”** y **“CARES”**, que siguiendo instrucciones del CSS se incorporaron a la zona a las 00.15 del día 21. A las 01.48, la Corporación de Prácticos de Gijón comunica con el **“ARUCAS”**, que se encuentra a cuatro millas de la bocana del puerto y a las 02.15 embarca práctico en el **“ARUCAS”**, al que no funciona la hélice de proa, para dirigir la entrada en puerto. A las 02.25, el práctico ordenó al **“CARES”** que tomara a remolque por popa al **“ARUCAS”**, comunicando al **“ALONSO DE CHAVES”** que debían continuar realizando el remolque por proa hasta entrar en aguas interiores, quedando el **“NAVIA”** en las proximidades por si se hiciera necesaria su ayuda. Sobre las 02.45 falta el cabo de remolque del **“ALONSO DE CHAVES”** debido a los fuertes estrincones y balances producidos por el estado de la mar, por lo que se procedió a preparar una nueva línea de remolque, que a las 03.35 se hizo firme, en situación 43° 31,5' N, 005° 35,9' W, pero a las 03.40 volvió a faltar el cabo de remolque, por lo que el práctico decidió trabajar solo con los remolcadores. A las 04.00 falta el cabo de remolque del **“NAVIA”** y el propio cabo es absorbido por el propulsor **“SCHOTTEL”** de estribor, que queda así inutilizado, viéndose obligado a abandonar la zona. A las 03.50, alertado por el práctico de guardia de Gijón, se hace a la mar el remolcador **“DOBRA”** para tomar parte en la asistencia. El **“ALONSO DE CHAVES”** permaneció en las proximidades del buque asistido, por si hubiera sido necesaria su intervención. A las 04.30 los remolcadores

“**CARES**” a proa y “**DOBRA**” a popa remolcan al “**ARUCAS**” por el canal de entrada a puerto, acompañados por el “**ALONSO DE CHAVES**” y el remolcador “**CUBIA**”. A las 05.50, ya dentro de puntas, el práctico comunica al “**ALONSO DE CHAVES**” que puede atracar, pues tiene controlada la situación. A las 06.10 el buque asistido queda atracado en el muelle Ingeniero Moliner y a las 06.35 lo hace en su base la unidad de salvamento.

El “**ARUCAS**”, desde el momento en el que quedó sin propulsión por haber sufrido un *black out*, no volvió a recuperarla en ningún momento durante el transcurso de la asistencia.

Segundo

Las condiciones de meteorología marítima imperantes en el tramo horario en el que se prestó la asistencia ya han quedado reseñadas con anterioridad con la reproducción de lo informado por la AEMET (folio 138.) El capitán del “**ARUCAS**”, en su declaración obrante al folio 96 de las actuaciones, pone de manifiesto que en el transcurso de la asistencia las condiciones meteorológicas no eran las que la AEMET señala, aunque, estas, no difieren significativamente de las que el organismo oficial de previsión meteorológica indica.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la disposición derogatoria única, letra f), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptualizar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, una de las partes asistentes la conceptúa como un “salvamento”, otra estima que pudiera ser un “salvamento” y, subsidiariamente, un “remolque de fortuna”, mientras que la parte asistida la considera como constitutiva de un mero “remolque”.

Tercero

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las partes asistentes formulan, es necesario determinar si en la asistencia prestada han concurrido los requisitos que para ello exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o en abstracto, como una mera circunstancia que puede ser posible, sino que esta debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que conlleven un riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando, además, que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o de sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de aceptarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR y rechazarse la tesis sostenida “REMOLQUES GIJONESES, S.A.”, por entender, en el primer supuesto, que se ha acreditado la concurrencia del requisito de peligro, pero no en el segundo, como seguidamente se expondrá.

1.- Respecto a la tesis sostenida por SASEMAR, hemos de destacar que, en el momento en el que el **“ALONSO DE CHAVES”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“ARUCAS”** se encontraba a la deriva, puede considerarse que este atravesaba una situación de peligro real, grave e inminente, pues la velocidad que la deriva había adquirido era más que considerable, como acredita la grabación de la carta contenida en el CD obrante al folio 146, y la distancia a la que se encontraba el **“ARUCAS”** de la costa no era lo suficientemente grande para que pudiera disponer del tiempo necesario para conjurar una situación de peligro. El perito de la parte asistida, el capitán de la Marina Mercante D. M. S. S., señala en su informe que el

“**ARUCAS**”, para evitar un posible embarrancamiento, podía realizar una maniobra de fondeo (folio 346), pero más pesimista se muestra al respecto la representación letrada de SASEMAR, pues en su escrito de conclusiones (folio 1053) afirma que la hipótesis defendida por dicho perito, la de suponer que la mar tendida del NE iba a llevar al buque a una velocidad de 1,2 nudos hasta el punto de fondeo elegido por el capitán del “**ARUCAS**” no es más que una mera suposición, una conjetura que no tenía por qué haberse cumplido. El propio perito Sr. S. S., en su declaración obrante al folio 982, reconoce que su predicción no era más que una hipótesis, y que no puede ni afirmar ni desmentir que de no haberse desencadenado el dispositivo de salvamento, el “**ARUCAS**” hubiera podido acabar encallando en cualquier punto de la costa.

Debemos también, en este punto, hacer referencia a las adversas condiciones meteorológicas reinantes durante el transcurso de las operaciones de asistencia prestada al “**ARUCAS**”, operaciones que, además, se llevaron cabo durante la noche, extremo este que, sin duda, las dificulta considerablemente. Aun cuando existe una cierta discrepancia entre las partes sobre la verdadera situación meteorológica reinante, resulta de lo más significativo el ya citado informe elaborado por la AEMET (folio 138), que refleja las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en las fechas en las que tuvo lugar la asistencia, condiciones que no pueden ser calificadas más que como malas. Puede, a este respecto, resultar ilustrativa la descripción que de la situación hace el capitán del “**ALONSO DE CHAVES**” en su parte de asistencia (folios 2 a 7), del que entresacamos algunos párrafos: “(a las 21.00 del día 20) *maniobramos con gran dificultad ya que los fuertes golpes de mar que padecemos hacen que nuestros tripulantes padezcan grave riesgo, puesto que la mar pasa por encima de nuestra cubierta...*”, “(a las 03.10 del día 21) *Las condiciones climatológicas son muy malas y embarcamos fuertes golpes de mar en cubierta con grave riesgo para nuestros tripulantes.*” Tales eran las condiciones de mar y viento que, como ha quedado acreditado, el cabo de remolque tendido por la unidad de salvamento al buque asistido, faltó en dos ocasiones, a las 02.45 y a las 03.40 del día 21, debido a las fuertes tensiones que tuvo que sufrir como consecuencia de los balances que producía el mal estado de la mar.

Entiende este Tribunal Marítimo Central que no nos encontramos ante el simple hecho de que un buque, por avería, haya quedado sin máquinas y sin gobierno, ya que en este supuesto, sobre la falta de propulsión del “**ARUCAS**”, inciden otras circunstancias que configuran la existencia de un riesgo efectivo: una posición próxima a la costa y unas condiciones de mar y viento que hacían que el “**ARUCAS**” se dirigiera a considerable velocidad hacia la costa, con el más que probable resultado de un embarrancamiento, sin que la realización, en un último momento, de una maniobra de fondeo, tuviera garantizada su eficacia. Por tanto, entendemos que la presente asistencia por parte del “**ALONSO DE CHAVES**” debe subsumirse en el concepto de salvamento, por encontrarse en

una situación de peligro cierto, grave e inminente, de la que salió gracias a la intervención del “**ALONSO DE CHAVES**”.

2.- En lo relativo a la pretensión defendida por “REMOLQUES GIJONESES, S.A.”, que se concreta en que la asistencia prestada por los remolcadores “**NAVIA**” y “**CARES**”, “**DOBRA**” y “**CUBIA**” constituyó un supuesto de salvamento marítimo, o subsidiariamente, el de un remolque de fortuna, este Tribunal Marítimo comparte la calificación de remolque de fortuna respecto de los remolcadores “**NAVIA**”, “**CARES**” y “**DOBRA**”, pero no la de que su actuación pueda ser constitutiva de un salvamento, mientras que la actuación del “**CUBIA**” ha de ser calificada como de un remolque portuario. Seguidamente expondremos los motivos que nos hacen llegar a esa conclusión.

Pues bien, sentado lo anterior, esto es, que la intervención en las fechas de autos de los remolcadores “**NAVIA**” “**CARES**” y “**DOBRA**” no puede calificarse como constitutiva de un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar a aquella en alguna de las figuras que al respecto prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente, teniendo en cuenta, además, que la parte asistida califica a la asistencia prestada por los tres citados remolcadores como de un simple “remolque”.

A este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”* Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna”, que regula de la siguiente manera: *“Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...”*

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que

no se da una circunstancia de peligro, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal.

Hemos de analizar, pues, en que consistieron las intervenciones de los citados remolcadores. Así, el **“NAVIA”** y el **“CARES”**, siguiendo instrucciones del CSS de Gijón, se hicieron a la mar, llegando a la zona en la que se encontraba el **“ARUCAS”** a las 00.15 del día 21. A las 03.40 faltó el cabo de remolque que había tendido el **“ALONSO DE CHAVES”** al **“ARUCAS”**, por lo que, cumplimentando lo indicado por el práctico, que había embarcado previamente en el **“ARUCAS”**, se hicieron cargo de la asistencia los dos remolcadores. A las 03.50, alertado por el práctico de guardia de Gijón, salió a la mar el remolcador **“DOBRA”** para tomar parte en la asistencia. A las 04.00 faltó el cabo de remolque del **“NAVIA”** y, además, este fue absorbido por el propulsor SCHOTTEL de estribor, que queda así inutilizado, por lo que el remolcador hubo de abandonar la zona. El **“ALONSO DE CHAVES”** permaneció en las proximidades del buque asistido. A las 04.30 los remolcadores **“CARES”** a proa y **“DOBRA”** a popa remolcaron al **“ARUCAS”** por el canal de entrada a puerto, acompañados por el **“ALONSO DE CHAVES”** y el remolcador **“CUBIA”**, limitándose este último a intervenir en la maniobra de atraque del **“ARUCAS”**. En este caso, resulta obvio a este Tribunal Marítimo, la inexistencia de circunstancia alguna de peligro para el remolcador o el buque asistido.

El papel desempeñado en la asistencia por el **“NAVIA”** y por el **“DOBRA”**, entiende este Tribunal Marítimo, que no puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, como pretende la representación letrada de los armadores del buque asistido, toda vez que se dan en su actuación una serie de circunstancias de carácter extraordinario que aunque no alcancen la conceptualización de salvamento bajo los parámetros configurados jurisprudencialmente para ello, sí permiten incardinarla, con nitidez, dentro del concepto de remolque de fortuna. Si bien es cierto que gracias a la intervención del **“ALONSO DE CHAVES”** se había solventado las circunstancias de peligro cierto, grave e inminente que se cernían sobre el buque asistido, también es necesario destacar que la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación, debido a que la autoridad marítima, en cumplimiento de los procedimientos previstos por la Dirección General de la Marina Mercante, consideró que la situación en la que se encontraba el **“ARUCAS”** era de entidad suficiente para ordenar que tomara remolque sin mayores dilaciones y que resultaba necesaria su presencia por si se hubiera hecho necesario su empleo. Y de hecho, lo fue, puesto que al faltar por dos veces el cabo de remolque tendido por la unidad de salvamento, fueron los dos citados remolcadores los que se encargaron de llevar a puerto al **“ARUCAS”**.

3.- Por el contrario, analizada la actuación llevada a cabo por el remolcador portuario “**CUBIA**”, se llega a la conclusión que la misma no tiene cabida en ninguna de las figuras jurídicas asistenciales que contempla la vigente normativa en la materia, constituyendo una operación de remolque ordinario.

Cuarto

Una vez calificadas las asistencias marítimas prestadas al “**ARUCAS**”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, acuerdo al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central.

El Tribunal Marítimo Central, para establecer una remuneración de la asistencia prestada ha de tener en consideración, partiendo de la base del resultado útil obtenido en la misma, todas aquellas circunstancias que para labor están previstas legalmente. Así, debemos comenzar por un criterio fundamental a ponderar: el valor del buque y el de los bienes salvados. En el presente supuesto, existe controversia entre las partes respecto a la valoración del buque asistido. Consta en el expediente la póliza de seguro del “**ARUCAS**” (folios 85 a 91), que asciende a la cantidad de 3.500.000,00 de euros. Asimismo, disponemos de la valoración reseñada por el bróker N. S. & C.. LTD. (folio 98), que valora al buque asistido en 2.050.000 dólares. Por su parte, el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Gijón, que tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de entre DOS MILLONES de euros (2.000.000,00-€) a DOS MILLONES DOSCIENTOS MIL euros (2.200.000,00-€). Si bien, teniendo en cuenta que el motor principal requiere una reparación que ascendería a unos OCHOCIENTOS MIL euros (800.000,00-€), habría que descontar ese importe del valor del buque. Asimismo, determina que el valor residual del buque, el precio que alcanzaría por su venta como chatarra, sería de SEISCIENTOS TREINTA Y TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN euros con SEIS céntimos (633.961,06-€) (folio 101). A su vez, la representación letrada de SASEMAR, coincide con la valoración oficial realizada la Capitanía Marítima de Gijón (folios 316 a 325).

La representación letrada de los armadores del “**ARUCAS**” hace referencia en su escrito de conclusiones (folios 1.005 a 1.011), que los gastos ocasionados por las reparaciones a que hubo de someterse el mercante, ascendieron a la cantidad de UN MILLÓN QUINIENTOS SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO euros con VEINTISIETE céntimos (1.562.234,27-€), tal y como ya había quedado reseñado en el informe obrante al folio 711. La cuantía de estas reparaciones no es discutida por las otras partes personadas SASEMAR y REMOLQUES GIJONESES, quienes, en sus escritos de

conclusiones (folios 1.048 a 1.050 y 1.017 a 1.029, respectivamente), coinciden en que el valor del “**ARUCAS**”, a los efectos de cálculo de la retribución de la asistencia, viene a coincidir con la del valor residual fijado por la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Gijón.

1.- Habiendo calificado como salvamento la asistencia prestada por la unidad de salvamento “**ALONSO DE CHAVES**” al mercante “**ARUCAS**”, hemos de fijar la retribución que a la misma corresponde.

Así, el artículo 362.1 de la Ley de Navegación Marítima determina 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”*, precepto este que supone la transcripción casi literal del artículo 12 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, cuyo instrumento de ratificación por España es de 14 de enero de 2005. Este derecho a percibir un premio en el supuesto de obtención de un resultado útil en una operación de salvamento, viene subordinado, tal y como determina el artículo 364 de la Ley de Navegación Marítima, a que no haya existido *“la prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro”* a la realización de los servicios prestados por la parte asistente. En el supuesto que nos ocupa, resulta obvio que el resultado de la asistencia ha sido útil y que no ha mediado prohibición para prestarla por parte del capitán o del armador del “**ARUCAS**”; es más, como ha quedado expuesto en los hechos probados, el CSS de Gijón comunicó al “**ARUCAS**” que iba a ser tomado a remolque obligatoriamente y que debería correr con los gastos que se derivaran de la asistencia, sin que el capitán del buque asistido mostrara oposición alguna.

Sentado lo anterior, han de traerse a colación cuales son los criterios legalmente previstos para la determinación del premio al que la parte asistente se ha hecho acreedora, criterios que vienen establecidos en el artículo 13 del Convenio de Londres: valor del buque y otros bienes salvados, pericia y esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar los daños al medio ambiente, medida del éxito logrado por el salvador, naturaleza y grado del peligro, pericia y esfuerzo de los salvadores para salvar el buque, tiempo empleado, gastos efectuados y pérdidas sufridas por los salvadores, el riesgo de incurrir en responsabilidad, la prontitud con la que se haya prestado el servicio, la disponibilidad de los buques y el grado de preparación y eficacia del equipo salvador.

Habida cuenta de que se ha llevado a cabo una valoración por un perito oficial, valoración a la que una unánime Jurisprudencia concede la presunción de veracidad y acierto, este Tribunal Marítimo Central atenderá a esta valoración para determinar el cálculo de la oportuna retribución. Asimismo, debe significar

que el valor que de los gastos que había de implicar la reparación del buque asistido viene determinado por la facturación obrante en las actuaciones, a la que ya nos hemos referido, y que esa cuantía será tenida en consideración respecto a la depreciación del valor del **“ARUCAS”**.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de CINCUENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS euros (58.700,00-€), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de TRECE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS euros con CINCUENTA céntimos (13.586,50-€), que es la correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (6.148,98 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos, 895,52 euros relativos a los gastos de personal y 6.542 euros correspondientes a la reposición de material perdido durante la asistencia).

Al tratarse **“ALONSO DE CHAVES”** de una embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación.

2.- Respecto a la remuneración que debe corresponder a los remolcadores **“NAVIA”**, **“CARES”** y **“DOBRA”**, cuya intervención ha sido calificada por este Tribunal Marítimo Central como constitutiva de un “remolque de fortuna”, a la vista de las condiciones extraordinarias que incidieron en la asistencia prestada, y de la individualización de la labor llevada a cabo por cada uno de los remolcadores, considera que esta debe concretarse en la cantidad de TREINTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS euros (37.600,00-€), de los que QUINCE MIL euros (15.000,00-€) corresponderán al **“NAVIA”**, la misma cantidad al **“CARES”** y SIETE MIL SEISCIENTOS euros (7.600,00-€), al **“DOBRA”**. Igualmente, se reconoce los gastos que la asistencia ha generado al armador, por un importe de CINCO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE euros con DIECISIETE céntimos (5.297,17-€), sin que se especifique a que conceptos debe atribuirse tal cuantía, por lo que habrán de ser distribuidos a partes iguales entre los tres remolcadores intervinientes en la asistencia.

La parte asistida aporta a las actuaciones copia de factura emitida por **“REMOLQUES GIJONESSES, S.A.”** (folio 484), por un importe de

SEISCIENTOS TREINTA Y TRES euros con CUARENTA Y SEIS céntimos (633,46-€), correspondientes al servicio prestado el día 21 de enero de 2015 por los remolcadores “**DOBRA**”, “**CUBIA**” y “**CARES**” al mercante “**ARUCAS**” para su entrada y atraque al muelle Ingeniero Moliner del puerto de Gijón. Por tal motivo, deberá descontarse de la remuneración correspondiente a los remolcadores “**DOBRA**” y “**CARES**” la parte alícuota de la cantidad ya facturada, esto es, la de DOSCIENTOS ONCE euros (211,00-€).

Por ser los remolcadores “**NAVIA**”, “**CARES**” y “**DOBRA**”, buques especialmente armados y equipados para prestar el auxilio requerido, el importe de la remuneración corresponderá por entero a sus armadores, dejando a salvo lo establecido en los contratos de embarque para los tripulantes del mismo.

3.- Por el contrario, analizada la actuación llevada a cabo por el remolcador portuario “**CUBIA**”, se llega a la conclusión que la misma no tiene cabida en ninguna de las figuras jurídicas asistenciales que contempla la vigente normativa en la materia, constituyendo una operación de remolque ordinario.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **salvamento** el servicio prestado por la unidad de salvamento marítimo “**ALONSO DE CHAVES**” al buque mercante “**ARUCAS**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SETENTA Y UN MIL QUINIENTOS OCHENTA euros con CINCUENTA céntimos (71.580,50-€)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de la unidad de salvamento marítimo “**ALONSO DE CHAVES**”.

Asimismo, debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por los remolcadores “**NAVIA**”, “**CARES**” y “**DOBRA**” en auxilio del buque mercante “**ARUCAS**”, fijando como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados a cada uno de los remolcadores, las siguientes cantidades: al “**NAVIA**” la cifra de **DIECISÉIS MIL SETECIENTOS SESENTA Y CINCO euros con SETENTA céntimos (16.765,70-€)**, al “**CARES**”, **QUINCE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y CUATRO euros con CINCUENTA Y CINCO céntimos (15.554,55-€)** y al “**DOBRA**”, **NUEVE MIL CIENTO CINCUENTA Y CUATRO euros con SESENTA Y CINCO céntimos (9.154,65-€)**. Estas cantidades habrán de ser

abonadas por el armador del buque asistido, a “REMOLQUES GIJONESES, S.A.” como entidad armadora de los referidos remolcadores.

Igualmente, debe declarar y declara que el servicio prestado por el remolcador portuario “**CUBIA**” al buque de bandera de Malta “**ARUCAS**”, no constituye un salvamento marítimo, ni un remolque de fortuna, y por tal motivo, no procede fijar remuneración alguna.

Vuelva este expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, y notificación a las partes personadas a las que hará saber, además, que contra esta resolución pueden interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán núm. 2, 28071, Madrid, en virtud de la Orden Ministerial 1601/1977, de 7 de septiembre, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la notificación, a la vista de lo previsto en el artículo 46 de la citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.