

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/18

Presidente

Almirante

D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

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 doce días de marzo 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 **06/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada los días 28 de febrero y 1 de marzo de 2015 por el remolcador de altura de salvamento marítimo "**MARÍA DE MAEZTU**" y los remolcadores "**NAVIA**" y "**DOBRA**" al buque mercante de bandera chipriota, "**ALTAMAR**", con matrícula

de Limassol, IMO 9472012 y MMSI 209273000, de 89,98 metros de eslora, 15,20 metros de manga y 2,954 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por "M. F. G.", H. (Ems), Alemania.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 3 de marzo de 2015, (folios 53 y 54) a la recepción de escrito, de fecha 2 de marzo de 2015, de la representación legal de la Entidad Pública denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 8), formulado por el capitán del remolcador de altura de salvamento marítimo "**MARÍA DE MAEZTU**", basada en Gijón, relativo al servicio prestado los días 28 de febrero y 1 de marzo de 2015 al buque mercante de bandera chipriota "**ALTAMAR**", instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de

Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil. En el citado parte, queda reseñado que la unidad de salvamento “**MARÍA DE MAEZTU**” fue movilizada a las 18.55 horas, (todas las horas reseñadas en el parte son UTC), del día 28 de febrero de 2015, por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Gijón, para asistir al buque mercante “**ALTAMAR**” que se encontraba a unos 4’ al N.E. de cabo Vidio, sin máquina y derivando hacia la costa. A las 19.10 comienza la maniobra de salida y a las 20.15 llega al punto en el que se encuentra el “**ALTAMAR**” a 43° 37,9’ N y 006° 07,3’ W y a las 20.20 realiza la maniobra de aproximación al buque asistido para que se les lance una sísiga, lo que se consigue a las 20.25, después de hacer varios intentos. A las 20.35 queda firme el remolque y comienza a arriarse el cable de remolque principal y a las 20.50 se procede a remolcar al “**ALTAMAR.**” A la 01.20 del día 1 de marzo, el “**MARÍA DE MAEZTU**” contacta con la oficina de prácticos de Gijón para coordinar la entrada en puerto. A las 01.30, el remolcador de puerto “**NAVIA**” hace firme un cabo de remolque a popa del “**ALTAMAR**”, en el que a las 01.55 embarca práctico. A las 02.15 se entra en la dársena de ampliación del puerto de Gijón y a las 02.35 se larga el cabo de remolque. A las 02.45, el remolcador de puerto “**DOBRA**” hace firme cabo de remolque a proa del buque asistido, que a las 03.35 queda atracado en el muelle “Ingeniero Olano.” El “**MARÍA DE MAEZTU**” queda atracado al referido muelle a las 04.00 horas.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de ocho horas y cincuenta minutos, siendo la distancia navegada de 40 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador del buque mercante “**ALTAMAR**”, “M. M. G.”, y haciéndose constar en el parte de asistencia que la entidad aseguradora es la denominada “SKULD” y que el número de la póliza suscrita es el 0000000.

Segundo

En la referida providencia de 3 de marzo 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 “**ALTAMAR**”, 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 194 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 70/2015, de 23 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.

En relación con lo solicitado, al folio 193 consta informe meteorológico del Delegado Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, en el que se pone de manifiesto que *“en la zona de Asturias entre 43° 38,6N 006° 09,02W y el puerto de Gijón entre las 19:35h. del día 28 de febrero de 2015 y las 03:35 horas del día 01 de marzo de 2015...”* las condiciones

meteorológicas aproximadas fueron “W fuerza 4 a 5. Fuerte marejada. Mar de fondo del NW de 2 a 3m. Mar combinada de 3 a 4 metros. Visibilidad regular por brumas con momentos de mala por bancos de niebla al principio del período.”

Por su parte, al folio 252, consta certificado de valoración del buque mercante asistido, valoración llevada a cabo por el Coordinador de Seguridad e Inspección 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 SEISCIENTOS CINCUENTA MIL (2.650.000,00) euros** a **DOS MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL (2.850.000,00) euros**.

Asimismo, obra al folio 136 valoración del buque asistido por parte de su compañía aseguradora “JWA Marine GmbH”, que asciende a una cantidad de **TRES MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL euros (3.750.000,00)**.

Tercero

Por providencia de 5 de marzo de 2015, el Sr. Juez Marítimo Permanente número 6, acuerda fijar como fianza para el alzamiento de las medidas cautelares acordadas en la citada providencia de 3 de marzo de 2015, en la cuantía de **DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL (285.000,00) euros**, fianza que se constituye mediante aportación del correspondiente aval.

Cuarto

Por escrito de fecha 2 de marzo de 2015 de la representación letrada de la entidad armadora de los remolcadores portuarios “**NAVIA**” y “**DOBRA**”, “**REMOLCADORES 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 84 a 87 y 88 a 91.)

En el parte rendido por el patrón del “**NAVIA**” se señala que el 28 de febrero de 2015 a las 22.30 (todas las horas reseñadas en el parte son HRB) se recibió llamada del práctico del puerto de Gijón en la que se le comunicó que siguiendo instrucciones de la Capitanía Marítima de Gijón debían salir de inmediato para prestar asistencia y escolta al buque “**ALTAMAR**” que, en ese momento, está siendo remolcado por el “**MARÍA DE MAEZTU**” por haberse quedado sin máquina. A las 23.45 salen de puntas y a las 00.54 del 1 de marzo contactan visualmente con los buques remolcador y remolcado. A las 00.57 comienza la escolta en las coordenadas 43° 41 N y 005° 47 W. Se reseña en el parte que “*A las 02.00 HRB y encontrándonos a unas 4 millas al Noroeste de Gijón, comenzamos a prepararnos para hacer firme a popa del ALTAMAR con nuestro cabo de remolque, siendo nuestra misión parar el buque, que se*

encuentra con una arrancada de unos seis nudos aproximadamente...” A las 02.30 *“y con una alteada de 3 metros”*, hacen firme un cabo de remolque a la popa del **“ALTAMAR”** *“teniendo la tripulación del mismo que virar el cabo a mano.”* A las 03.00, justo a la entrada de puntas, *“podemos pasarlo del todo (al “ALTAMAR”) para que el MARÍA DE MAEZTU y el DOBRA realicen sus maniobras.”* A las 03.45, ya en el interior del puerto, empieza a desarrollarse la maniobra habitual. A las 04.20 en el muelle “Ingeniero Olano”, se larga el cabo de remolque.

El servicio prestado, que se califica por el asistente como “asistencia”, tuvo una duración de cinco horas y treinta minutos, siendo la distancia navegada de 18 millas.

Respecto al parte formulado por el patrón del remolcador portuario **“DOBRA”**, en este se detalla que a las 01.40 (todas las horas reseñadas en el parte son HRB), por orden del práctico de guardia del puerto de Gijón, se procede a salir a la mar al encuentro del **“MARÍA DE MAEZTU”**, que trae de remolque al **“ALTAMAR”**, acompañado por el **“NAVIA.”** A las 02.20 llegan al punto de coordenadas 43° 36”N, 05° 40,5” W, donde se encuentran con los dos remolcadores y con el buque asistido, procediendo a su escolta por la banda de estribor. A las 03.20, una vez el **“MARÍA DE MAEZTU”** larga el remolque, lo da el **“DOBRA”** y procede a efectuar el remolque. A las 04.30, el **“ALTAMAR”** queda amarrado al muelle “Ingeniero Olano.”

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de tres horas y quince minutos, siendo la distancia navegada de 8 millas.

Quinto

Por escrito de 5 de marzo de 2015 (folio 95), comparece la representación legal de la empresa armadora del buques asistido, la mercantil “M. F. G., K. H.”, a los efectos de personarse en el expediente.

Sexto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 11 de mayo de 2015, (folios 198 a 200), 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, 7º) valoración del buque auxiliado por la Inspección de Buques, 8º) valoración del buque auxiliado, según la compañía de seguros, 9º) medidas de garantía, 10º) buques asistentes, 11º) buque asistido, 12º) partes personadas, 13º) gastos, daños y perjuicios y 14º) calificaciones de la asistencia formuladas por las partes personadas.

Séptimo

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 del remolcador de salvamento marítimo “**MARÍA DE MAEZTU**” (folios 4 a 8), ya hemos visto que no se realiza calificación de la asistencia prestada, aunque la representación letrada del armador del mismo, SASEMAR, tanto en su escrito de alegaciones (folios 220 a 226), como en el de conclusiones (folios 542 a 550) lo conceptúan como un “salvamento”, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, entiende, debe ascender a la cantidad de **TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL (375.000,00) euros**. Asimismo, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de **CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA euros con CATORCE céntimos (5.260,14)**, cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, **4.591,46 euros** por el importe del combustible y lubricantes consumidos y **668,68 euros** relativos a los gastos de personal.)

A su vez, la representación legal del armador de los remolcadores portuarios “**DEVA**” y “**DOBRA**”, “REMOLQUES GIJONESES, S.A.”, considera en sus alegaciones (folios 309 a 317) que la asistencia prestada ha consistido en un “salvamento” o, subsidiariamente en un “remolque de fortuna”, calificación de “salvamento” que reitera en su segundo escrito de alegaciones (folios 501 a 507.) 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 al “**NAVIA**” debe ascender a la cantidad de **TRESCIENTOS MIL (300.000,00) euros** y el debido al “**DOBRA**” a la de **SETENTA Y CINCO MIL (75.000,00) euros**, lo que da una cifra total de **TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL (375.000,00) euros**. Estima, además, que a esa cantidad debe agregarse la de la totalidad de los gastos que le han sido causados como consecuencia de la asistencia prestada, cantidad relativa los dos remolcadores y que alcanza la cantidad de **DOS MIL CIENTO DOS euros CON SESENTA Y UNO céntimos (2.102,61)**, (**909,34 euros** correspondientes al importe combustibles y **1.193,27 euros**, a los gastos de personal).

Por su parte, la representación letrada de la empresa armadora del “**ALTAMAR**”, “M. F. G., K. H.”, tanto en su primer escrito de alegaciones (folios 231 a 238), como en el segundo (folios 522 a 540), considera que la asistencia prestada se corresponde a un mero “remolque”, cuya retribución debe realizarse según tarifas, y, por otra parte, acepta como válidas las cuantías de gastos ocasionados por la asistencia, que los armadores presentan.

Octavo

La representación letrada de SASEMAR no interesó la práctica de prueba alguna, no así las otras dos partes personadas. La de “REMOLQUES GIJONESES, S.A.” solicitó que se emitiera informe por la Capitanía Marítima de Gijón y la de los armadores del “**ALTAMAR**”, que se incorporara informe pericial suscrito por DON J. M. M., a quien se le tomaría posterior declaración y que prestara declaración testifical DON F. H. F., representante de la empresa que gestiona el seguro de los armadores del buque asistido. El Sr. Juez Marítimo, por providencia de 14 de julio de 2017 (folios 327 a 331), admitió la prueba propuesta y esta se llevó a efecto.

Noveno

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 8 de enero del año en curso (folio 551) 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 17 de enero de 2018 (folio 571.)

HECHOS

Primero

Siendo parcialmente 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 de los partes rendidos por los patrones de los remolcadores que han intervenido en la asistencia (folios 4 a 8, 84 a 87 y 88 a 91), de las declaraciones del capitán del “**ALTAMAR**” (folios 129 y 130), del representante del armador del referido buque (folios 439 a 442 vuelto) de la declaración del perito D. J. M. M., propuesto por la parte asistida (folios 435 a 438 vuelto) y del informe del Sr. Capitán Marítimo de Gijón (folios 446 y 447), por las grabaciones de las comunicaciones mantenidas entre los diversos intervinientes y el CSS de Gijón, contenidas en un CD obrante al folio 383, así como del resto de la documentación contenida en el expediente, declara probado lo siguiente:

A las 12.45 horas UTC (todas las horas reseñadas son UTC) del día 28 de febrero de 2015, el buque mercante de bandera chipriota “**ALTAMAR**” que, procedente de Bermeo se dirigía, en lastre, al puerto de San Ciprián y cuando se encontraba en posición GPS 43° 42', 86N y 006° 18,11 W, sufrió una caída

de su planta eléctrica, conocida comúnmente como *black out*, por lo que quedó sin máquina, comenzando, por la acción del viento y las corrientes, a derivar con dirección S.E. La tripulación intenta solucionar el problema, pero mantiene su actividad normal, realizando ejercicios de abandono del buque y contraincendios. Como a las 17.45 no ha podido ser solucionada la avería, el capitán, D. P. V., informa de los hechos al armador del buque, para que este gestione un remolque. A las 18.51, un representante del armador, D. H. F. se pone en contacto con el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Gijón, e indica la situación en la que se encuentra el “**ALTAMAR**”, poniendo de manifiesto la intención de solicitar servicios de remolque, y solicitando que se le confirmen las tarifas de SASEMAR para prestarlo. Tanto el representante del armador, como los operadores de SASEMAR, se ponen al habla con los Capitanes Marítimos de Avilés y de Gijón. El capitán Marítimo de Avilés, sin entrar en consideraciones de carácter mercantil, decide que, en aplicación de los protocolos previstos por la Dirección General de la Marina Mercante para este tipo de situaciones, el “**ALTAMAR**” debe tomar remolque a la mayor brevedad posible, habida cuenta que el mercante está dentro de las 12 millas que delimitan las aguas territoriales, concretamente a unas 4’ al N.E. de cabo Vidio, sin máquina y a la deriva por las condiciones meteorológicas imperantes. Debido a las condiciones de la mar, se decide que el puerto de arribada del buque asistido sea el de Gijón. Por todo ello, el CSS de Gijón ordena que se alerte al remolcador de salvamento “**MARÍA DE MAEZTU**” y, con posterioridad, siguiendo órdenes del Capitán Marítimo de Gijón, al remolcador “**NAVIA**”, para que, desde el cabo de Peñas, escolte al “**ALTAMAR**” y al “**MARÍA DE MAEZTU**” durante el remolque.

A las 19.10 se inicia la maniobra de salida del “**MARÍA DE MAEZTU**”, que sobre las 20.15 llega al punto geográfico en el que se encuentra el “**ALTAMAR**”, en 43° 37,9’ N y 006° 07,3’ W. A las 20.20 realiza la maniobra de aproximación al buque asistido para que desde este se les lance una sisca, lo que se consigue entre las 20.25 y las 20.35, después de hacer varios intentos, para que la tripulación del buque asistido pueda cobrar el tren de remolque, operación que debe realizarse a mano, por carecer de energía motriz los molinetes de proa del “**ALTAMAR.**” A las 20.35 queda firme el remolque y comienza a arriarse el cable de remolque principal y entre las 20.40 y las 20.50 se comienza a remolcar al “**ALTAMAR.**” A la 01.20 del día 1 de marzo, el “**MARÍA DE MAEZTU**” contacta con la oficina de prácticos de Gijón para coordinar la entrada en puerto. A las 01.30, el remolcador de puerto “**NAVIA**”, que había llegado a la zona a eso de las 00.55 y realizaba funciones de escolta, hace firme un cabo de remolque a popa del “**ALTAMAR.**” A las 01.40 hace su aparición el remolcador “**DOBRA**” y a las 01.55 embarca práctico en el buque asistido. A las 02.15 se entra en la dársena de ampliación del puerto de Gijón y a las 02.35 se larga el cabo de remolque. A las 02.45, el remolcador de puerto “**DOBRA**” hace firme cabo de remolque a proa del buque asistido, al que entre las 03.35 y las 03.45 horas se deja atracado en el muelle “Ingeniero

Olano.” El “**MARÍA DE MAEZTU**” queda atracado al referido muelle a las 04.00 horas.

El “**ALTAMAR**”, 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 193), y coinciden con las reseñadas en el diario de navegación del “**ALTAMAR**” (folios 131 a 133), y pueden ser consideradas como las normales en aguas del Cantábrico en esa época del año.

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 conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, las partes asistentes la conceptúan como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como 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 rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de las empresas SASEMAR y “REMOLQUES GIJONESES, S.A.”, por no entender que se ha acreditado la concurrencia del requisito de peligro, como seguidamente se expondrá.

1.- Respecto a la tesis sostenida por SASEMAR, hemos de destacar que aunque en el momento en el que el “**MARÍA DE MAEZTU**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el “**ALTAMAR**” se encontraba a la deriva, no puede considerarse que este estuviera en una situación de peligro real, grave e inminente. Desde el preciso instante en que se produce el *black out* hasta el momento en el que el capitán decide informar al armador de las circunstancias por la que atraviesa su barco, transcurren, aproximadamente, cinco horas, y en ese lapso de tiempo, los componentes de la tripulación no sólo no se dedican de forma exclusiva a localizar y reparar la avería, sino que, además, se aplican en la práctica de ejercicios de seguridad rutinarios, previamente programados, circunstancias estas, que evidencian que, a bordo, no se percibía una situación de peligro que aconsejara tomar con premura alguna medida al respecto. Y esto era así, porque la distancia a la que se encontraba el “**ALTAMAR**” de la costa era lo suficientemente grande para que se dispusiera de tiempo suficiente para conjurar una situación de peligro. El perito de la parte asistida, señala que, con la deriva que calcula, desde el punto en el que se afianzó el remolque, hasta llegar al punto de la costa al que considera que le llevaría la deriva, que se encontraría a 8 millas de distancia, se dispondría, como mínimo, de 8 horas para evitar el peligro de embarrancar en la costa (folio 270). Además, la evolución de la deriva que seguía el mercante, tendía a adquirir una componente Este, marcando una deriva cada vez más paralela a la costa. Por otra parte, hay que tener en consideración que

el “**ALTAMAR**”, para evitar un posible embarrancamiento, podía realizar una maniobra de fondeo en el área designada al efecto en la rada de Avilés. Más pesimista se muestra al respecto la representación letrada de SASEMAR, pues en su escrito de conclusiones (folio 546) calcula que el buque asistido llevaría una derrota distinta a la calculada por el perito de la parte asistente, que conllevaría que la distancia entre el punto en el que se afianza el remolque y el punto de la costa al que la deriva llevaba al “**ALTAMAR**”, sólo sería de 4’13 millas, disponiendo, por tanto, de menos tiempo de reacción. En cualquier hipótesis de las planteadas, con las condiciones de mar y viento que se daban en la zona en aquellos momentos, entiende este Tribunal Marítimo, que no puede hablarse de un peligro inminente para el buque asistido y su tripulación, cuando la distancia desde el punto en el que se inicia el remolque hasta el punto de la costa, del que en cada caso se sostenga que se iba a producir la embarrancada, era de entre las 4,13 y las 8 millas, disponiéndose, en cada hipotético supuesto, de un el lapso de tiempo suficiente para evitar el peligro.

Menos aún, habida cuenta las circunstancias meteorológicas reinantes, parece que se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la “**MARÍA DE MAEZTU**”, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro del referido remolcador de salvamento.

En este punto, hemos de traer a colación la sentencia del Tribunal Supremo de 15 de junio de 1982, que resulta bastante esclarecedora para el supuesto que nos ocupa, pues establece un criterio general para este tipo de asistencias, cuando sostiene con claridad que *“El simple hecho de quedarse, por avería, sin máquinas y sin gobierno, sin otras circunstancias concurrentes de riesgo efectivo, no puede subsumirse en la hipótesis de salvamento, pues ello implicaría incluir en él todo supuesto de avería que impida su autopropulsión, lo que significaría erradicar la figura del remolque.”*

2.- En lo relativo a la pretensión defendida por “REMOLCADORES GIJONESES, S.A.”, que se concreta en que la asistencia prestada por los remolcadores “**NAVIA**” y “**DOBRA**” constituyó un supuesto de salvamento marítimo, tampoco ahora, este Tribunal Marítimo comparte tal calificación. El “**NAVIA**”, alertado por el CSS de Gijón, comienza a escoltar al “**ALTAMAR**” sobre las 00.55 del día 1 de marzo, y a la 01.30 afirma un cabo de remolque a la popa del buque asistido. Defienden la calificación de la asistencia como salvamento, tanto el patrón del “**NAVIA**” (folio 87), como la representación letrada de la empresa armadora (folios 501 a 507), fundamentándolo en el estado de la mar, la circunstancia de nocturnidad en la que se prestó la asistencia, con el buque asistido sin luces, debiendo para su fuerte arrancada para facilitar la maniobra del “**MARÍA DE MAEZTU**” y del “**DOBRA.**” De la versión de los hechos presentada por esta parte, puede deducirse con total nitidez que la intervención del “**NAVIA**” en la asistencia marítima que nos

ocupa, no vino caracterizada por el peligro cierto, grave e inminente que pudieran correr tanto el propio remolcador, como el buque asistido y sus tripulaciones. Por otra parte, queda constancia en las grabaciones de las comunicaciones que tuvieron lugar los días de autos folio 383), que el “**NAVIA**” intervino en la asistencia por haberlo decidido así el Capitán Marítimo de Gijón, cumpliendo instrucciones de la Dirección General de la Marina Mercante y que la misión que se le encomendó fue, exclusivamente, la de escoltar al “**MARÍA DE MAEZTU**” y al “**ALTAMAR**”, mientras el primero remolcaba al segundo.

Por su parte, la actuación del remolcador “**DOBRA**”, según todas las versiones obrantes en el expediente, se limita a esperar en la Zona II del puerto de Gijón la llegada del remolcado “**ALTAMAR**” a dicho puerto e intervenir en la maniobra de atraque del mismo. En este caso, resulta obvio a este Tribunal Marítimo, la inexistencia de circunstancia alguna de peligro para el remolcador o el buque asistido.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en las fechas de autos del remolcador de salvamento “**MARÍA DE MAEZTU**” y los remolcadores portuarios “**NAVIA**” y “**DEVA**” no pueden calificarse como salvamentos marítimos, se hace necesario incardinar dichas intervenciones 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 “remolque.”

Pues bien, 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.

Llegados a este punto, y descartada la calificación de salvamento a cualquiera de las actuaciones llevadas a cabo por los remolcadores asistentes, debe el Tribunal Marítimo determinar cual ha de ser el tipo de asistencia marítima prestada por cada uno de los asistentes.

1.- Respecto a la intervención del **“MARÍA DE MAEZTU”**, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco esta puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en tal actuación una serie de circunstancias de carácter extraordinario que aunque no alcancen la pretendida conceptualización de salvamento bajo los parámetros configurados jurisprudencialmente para tal conceptualización, sí permiten incardinarla, con nitidez, dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que el buque asistido, el **“ALTAMAR”**, se encontraba al garete en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque, y que las condiciones de viento y corrientes hacían que fuera derivando hacia la costa. Ya hemos resaltado anteriormente la inexistencia de peligro cierto, grave e inminente para ninguno de los intervinientes en la asistencia, pero 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 **“ALTAMAR”** era de entidad suficiente para ordenar que tomara remolque sin mayores dilaciones.

2.- Algo similar puede argumentarse respecto a la actividad del **“NAVIA.”** Su actuación en la asistencia, como escolta del buque asistido y del remolcador de salvamento **“MARÍA DE MOLINA”**, dista de poder ser considerada como constitutiva de un salvamento, pero tampoco puede ser, por las ya expuestas circunstancias en las que fue movilizada y en las que prestó la asistencia, como la de un mero remolque. Y aunque su actuación no revistió la importancia que tuvo la del **“MARÍA DE MOLINA”**, también debe ser considerada como constitutiva de un remolque de fortuna.

3.- Por el contrario, analizada la actuación llevada a cabo por el remolcador portuario **“DOBRA”**, 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.

Quinto

Una vez calificadas las asistencias marítimas prestadas al “**ALTAMAR**”, 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. En tal sentido y siendo así que por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima se establece que el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado, y que la disposición adicional segunda en relación con el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma, atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio de remolque, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados, como tales el resultado obtenido, los esfuerzos, pericia y mérito de los prestadores del auxilio, el peligro corrido por el buque auxiliado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas, la prontitud de la asistencia, el tiempo empleado en la misma, el riesgo de responsabilidad, las condiciones meteorológicas, la circunstancia de nocturnidad, la duración de la asistencia y la distancia navegada. Seguidamente, se procederá a la fijación individualizada de las pertinentes retribuciones.

1.- Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada por el remolcador de salvamento “**MARÍA DE MAEZTU**”, además de las circunstancias extraordinarias en las que se llevó a efecto el remolque, el Tribunal Marítimo también va someter a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo, empresa armadora del buque asistente, habida cuenta la analogía existente entre las operaciones realizadas y las propias de un remolque ordinario.

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 QUINCE MIL euros (15.000,00), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA euros con CATORCE céntimos (5.260,14), correspondientes CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UNO euros con CUARENTA Y SEIS céntimos (4.591,46) a gastos de combustible y SEISCIENTOS SESENTA Y OCHO euros con SESENTA Y OCHO céntimos (668,68) a gastos de personal.

Al tratarse el “**MARÍA DE MAEZTU**” 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 al remolcador portuario “**NAVIA**”, el Tribunal Marítimo Central, a la vista de las condiciones extraordinarias que incidieron en la asistencia prestada, considera que esta debe concretarse en la cantidad de CINCO MIL QUINIENTOS euros (5.500,00).

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 y que ascienden a la cantidad de MIL TRESCIENTOS CUATRO euros con CUARENTA Y DOS céntimos, (1.304,42), correspondientes SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS euros con CATORCE céntimos (646,14) a gastos de combustible y SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO euros con VEINTIOCHO céntimos (685,28), a gastos de personal.

Por ser el remolcador “**NAVIA**” un buque especialmente armado y equipado 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.- Ya ha quedado expuesto que la intervención del remolcador portuario “**DOBRA**” en los hechos que nos ocupan, no ha constituido ninguna de las modalidades de auxilio que prevé la vigente normativa reguladora de salvamentos y auxilios marítimos, por lo que no cabe hacer pronunciamiento alguno respecto al pago de tales servicios, correspondiendo a las partes llegar a un acuerdo sobre los servicios prestados y la remuneración que a los mismos corresponda.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por el remolcador de salvamento marítimo **MARÍA DE MAEZTU** a favor del buque mercante **“ALTAMAR”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTE MIL DOSCIENTOS SESENTA euros con CATORCE céntimos (20.260,14)**, 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 embarcación de salvamento marítimo **“MARÍA DE MAEZTU.”**

Asimismo, debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por el remolcador portuario **“NAVIA”** a favor del buque mercante **“ALTAMAR”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SEIS MIL OCHOCIENTOS CUATRO euros con CUARENTA Y DOS céntimos (6.804,42)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, a **“REMOLQUES GIJONESES, S.A.”** como armadora del remolcador portuario **“NAVIA.”**

Igualmente, debe declarar y declara que el servicio prestado por el remolcador portuario **“DOBRA”** al buque de bandera chipriota **“ALTAMAR”**, **no constituye un salvamento marítimo, ni un remolque de fortuna**, y por tal motivo, **no procede fijar remuneración alguna, por lo que no cabe hacer pronunciamiento alguno respecto al pago de tales servicios, correspondiendo a las partes llegar a un acuerdo sobre los servicios prestados y la remuneración que a los mismos corresponda.**

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.