

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00016/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

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 trece días del mes de diciembre 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 **07/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 20 de abril de 2017 por la Corporación de Prácticos del Puerto de La Coruña ("CORUÑA PILOTS S.L.P.") y por los remolcadores "**SERTOSA VEINTIOCHO**" e "**IBAIZÁBAL DOCE**" al buque de pasaje de bandera italiana, "**AIDADIVA**", con matrícula de Génova y con número IMO 9334856, de 251,89 metros de eslora, 32,20 metros de manga y 69.203 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por "C. C. S." y operado por "C. M. GmbH".

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 23 de junio de 2017 (folios 60 a 63) dictada a la recepción del escrito de fecha 29 de mayo de 2017, de la representación legal de las entidades mercantiles "SERTOSA S.A." e "IBAIZÁBAL S.A." en el

que se daba traslado de las cartas de protesta formuladas por los patrones de los remolcadores **“IBAIZÁBAL DOCE”** (folio 9) y **“SERTOSA VEINTIOCHO”** (folio 10), ambos basados en La Coruña, relativas al servicio prestado el día 20 de abril de 2017 al buque de pasaje de bandera italiana **“AIDADIVA”**, así como del escrito de fecha 19 de junio de 2017 remitido por la representación legal de la Corporación de Prácticos del puerto de La Coruña, **“CORUÑA PILOTS S.L.P.”** (folios 45 a 47), por el que se da traslado del parte de asistencia formulado por **“CORUÑA PILOTS S.L.P.”** (folios 48 a 53), en el que se da cuenta de la asistencia prestada al citado buque de pasaje **“AIDADIVA”** el día 20 de abril de 2017.

La representación letrada de los armadores de los referidos remolcadores instaba en su escrito su personación en las actuaciones, que se acordase requerir al consignatario del buque asistido los datos correspondientes al armador, copias de las pólizas de seguros y valoración del buque con sus pertrechos, víveres, combustibles y demás pertenencias que se encontraran a bordo, así como se solicitase carta de garantía suficiente por la compañía aseguradora de casco y máquina del citado buque de pasaje. En las citadas cartas de protesta queda reseñado que los remolcadores **“IBAIZÁBAL DOCE”** y **“SERTOSA VEINTIOCHO”**, el día 20 de abril de 2017, en torno a las 07.00 horas, recibieron una llamada del práctico de La Coruña en la que se les informaba que el buque de pasaje **“AIDADIVA”** se había quedado sin máquina entre Punta Herminia y la boya de Cabanes, en un punto muy cercano a la costa, con el consiguiente peligro de deriva hacia la misma, debido a las condiciones de viento y mar existentes. Ante la urgente llamada del práctico, se procedió, a toda máquina, al encuentro del **“AIDADIVA”**, al que se llegó transcurridos unos quince minutos, dándosele cabos de remolque. Una vez firmes los cabos, y con el buque asistido derivando hacia la costa, comienza a tirar por popa el **“IBAIZÁBAL DOCE”** y por proa el **“SERTOSA VEINTIOCHO”**, buscando enderezarle hacia las enfilaciones de Mera. Tras unos quince minutos de realizar esta operación, el **“AIDADIVA”** recuperó la máquina, aunque se le continuó dando apoyo.

Por su parte, la representación letrada de la Corporación de Prácticos de La Coruña, instaba su personación en las actuaciones, calificando la asistencia prestada por su representado como de salvamento, al que estima debe corresponderle un premio aproximado de UN MILLÓN QUINIENTOS MIL (1.500.000) euros, e interesa el embargo del buque asistido en garantía del posible futuro pago. En el antedicho parte de asistencia, se pone de manifiesto que a las 06.00 horas del 20 de abril de 2017 el buque de pasaje **“AIDADIVA”** informó que llegaría a puerto en una hora, así como que dicho buque había solicitado con anterioridad los servicios de dos remolcadores para efectuar su entrada en puerto. Continúa el relato de los hechos contenido en el parte de asistencia señalando que a las 06.30 salió el bote de prácticos en demanda del **“AIDADIVA”** y que desde la corporación de prácticos se avisó a los

remolcadores “**IBAIZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**” para que fueran saliendo a la mar para intervenir en la maniobra de entrada en puerto del buque de pasaje. Cuando el bote de prácticos se encontraba al N de Punta Herminia, el práctico observó una repentina caída a babor del “**AIDADIVA**” hacia los bajos del Banco Yacentes o Basuril y un descenso de su velocidad hasta llegar a los 4 o 5 nudos, velocidad que fue descendiendo. En consecuencia, el práctico requirió por radio al “**AIDADIVA**” para que no siguiera cayendo a babor y para que intentara mantener una velocidad de 7 nudos, contestando el “**AIDADIVA**” que había sufrido un *blackout* total y que se había quedado sin máquina. Ante esta situación, el práctico señaló al buque a la deriva que diera todo el timón a estribor para evitar los bajos y ordenó a los remolcadores que procedieran a toda máquina en demanda de aquel, y al del su propia embarcación, que procediera, también a toda máquina, para poder embarcar, cuanto antes, en el buque de pasaje. A las 07.00 embarcó el práctico en el “**AIDADIVA**” y subió al puente por las escaleras, 8 cubiertas, pues no funcionaban los ascensores por la pérdida de energía eléctrica. Ya en el puente, aconsejó al capitán caer a babor y le preguntó si las anclas estaban preparadas para poder fondear, respondiéndole que sí lo estaban. Inmediatamente antes de que los remolcadores hicieran firmes los cabos de remolque, el buque asistido llevaba una velocidad aproximada de un nudo, pero, una vez perdida la inercia, acabó por pararse, momento en el que empezó a derivar hacia el SW, en dirección a punta Pragueira, llegando a estar a menos de 400 metros de tierra. Una vez que los remolcadores comenzaron a tirar, la deriva fue corriéndose. A las 07.30 horas, y ya a rumbo en la canal, se consiguió arrancar la máquina del “**AIDADIVA.**” A partir de ese momento, los remolcadores dejaron de tirar, limitándose a acompañar al buque asistido hasta dejarlo atracado en el muelle Calvo Sotelo a eso de las 08.30 horas. El servicio duró 35 minutos y la distancia navegada fue de una milla, calificando esta parte a la asistencia prestada como “Necesaria y decisiva.”

Segundo

Por escrito de 4 de julio de 2017 (folio 111), comparece la representación legal de la empresa armadora del buque asistido, la mercantil “C. C. S.P.A.”, a los efectos de personarse en el expediente.

Tercero

En la referida providencia de 23 de junio de 2017, el Sr. Juez Marítimo, admitiendo las personaciones solicitadas, dispuso, asimismo, la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 109 se une copia de solicitud de inserción en el Boletín Oficial del Estado), la solicitud al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña de toda la documentación relativa a la asistencia y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

Cuarto

Requerido por el Juzgado Marítimo, el Delegado Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, remitió informe meteorológico (folio 104) en el que se pone de manifiesto que para el día, zona y hora en que acontecieron los hechos que nos ocupan *“Las condiciones aproximadas fueron: Viento de componente E fuerza 3-4. Marejada. Mar combinada de componente norte-noreste de 2 a 2.5 m”*.

Quinto

Consta al folio 163 de las actuaciones, factura emitida por la Corporación de Prácticos de La Coruña, “CORUÑA PILOTS, S.L.P.” por importe de **DOS MIL TRECE (2.013) euros**, (desglosados en dos cifras, 1.342 y 671 euros), correspondiente a los servicios de practicaje prestados por dicha entidad al buque de pasaje “**AIDADIVA**” el día 20 de abril de 2017. En el oficio de la compañía consignataria del referido buque, “P. Y C., S.L.”, por el que se remite de dicha factura al Juzgado Marítimo instructor (folio 151), se indica que dicha factura corresponde a los servicios prestados al “**AIDADIVA**” correspondientes a la arribada y salida del mismo del puerto de La Coruña.

Sexto

A los folios 508 y 509, consta providencia de 25 de septiembre de 2017 por la que se requiere a los armadores del “**AIDADIVA**”, “C. C. S.P.A.” que aporten carta de garantía suficiente para asegurar las posibles indemnizaciones que pudieran desprenderse de las actuaciones. Al folio 623 obra carta de garantía emitida por “C. C., S.P.A.”, por importe de **SEIS MILLONES QUINIENTOS MIL (6.500.000) euros**, carta que es aceptada por providencia del Juzgado Marítimo de Ferrol, de 29 de noviembre de 2017 (folios 698 y 699).

Séptimo

Cumplimentando lo interesado por el Juzgado Marítimo, a los folios 1002 y 1002 vuelto, consta informe de valoración del buque “**AIDADIVA**” elaborado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña. En el mismo se indica que el valor del mismo en la fecha en la que se produjo la asistencia ascendería a la cantidad de **CIENTO SETENTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL (176.346.000) euros**, y que el de combustibles, lubricantes y agua, en esa fecha, sería de **SETECIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL (796.000) euros**, sin que haya resultado factible realizar el cálculo del valor de las provisiones, efectos y artículos para la venta en las tiendas de a bordo, así como el de los equipajes de los pasajeros.

Octavo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 17 de enero de 2018, (folios 735 a 739), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) Puerto de arribada, 3º) Situación de los buques intervinientes en la asistencia, 4º) Duración del servicio, (según las partes) 5º) Distancia navegada, (según las partes) 6º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET y las partes personadas, 7º) Valor asegurado del buques asistido, 9º) Medidas de garantía, 10º) Buques asistido y asistentes, 11º) Partes personadas y 12º) calificación de la asistencia según las partes.

Noveno

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

1º) En las cartas protesta emitidas por los patronos de los remolcadores “**IBAIZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**” (folios 9 y 10, respectivamente), no se efectúa calificación de la asistencia prestada al buque de pasaje “**AIDADIVA**”, pero en las alegaciones a la cuenta general de gastos elaboradas por la representación letrada de los armadores de dichos remolcadores (folios 775 a 783), la asistencia se considera como un “salvamento” y en el escrito de alegaciones a la prueba practicada formulado por la misma representación letrada (folios 1153 a 1170), la asistencia prestada se califica como de “salvamento”, o en su defecto, como un “auxilio muy cualificado”, solicitando por la asistencia un premio por un importe equivalente al **5%** del valor de lo salvado, valor que considera que asciende a la cantidad de **CIENTO SETENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y UN MIL euros con CUARENTA Y DOS céntimos (179.761.000,42)**, cantidad obtenida de la suma del valor establecido por la Capitanía Marítima de La Coruña y el valor del total neto del pasaje cobrado.

2º) Por su parte, la representación letrada de “C. P. S.L.P.”, califica la asistencia en su escrito de personación como de “salvamento”, fijando, de manera orientativa, la cuantía del premio que dice merecer, en **UN MILLÓN QUINIENTOS MIL (1.500.000) euros**. Dicha representación letrada, en sus alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 939 a 957), sostiene que la asistencia prestada debe calificarse como “salvamento”, o, subsidiariamente, como “remolque de fortuna.” Considera que la cuantía del premio debe ser de **OCHO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL NOVENTA Y NUEVE euros con TREINTA Y DOS céntimos (8.988.099,32)**, cantidad obtenida al aplicar el **5%** al valor de lo salvado, importe, que, a su juicio, debería repartirse por mitad entre la Corporación de Prácticos a la que representa y las empresas armadoras de los remolcadores asistentes.

3º) Por último, la representación letrada de “C. C. S.P.A.”, en su escrito obrante a los folios 267 a 271, mantiene que la asistencia que nos ocupa no pasó de ser un mero remolque o, *“a lo sumo, una operación de remolque de fortuna”*, y que en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 835 a 869) califica como de *“servicios ordinarios de PRACTICAJE y de REMOLQUE, o, en su caso, ESCOLTA, respectivamente”*, calificación que mantiene en su escrito de alegaciones a la prueba practicada obrante a los folios 1097 a 1132.

Décimo

Todas las partes personadas interesaron en sus escritos de alegaciones la práctica de determinadas pruebas. Por providencia del Sr. Juez Marítimo de 9 de abril de 2018 (folios 961 a 969), se denegó parte de la prueba documental propuesta y se admitió y se llevó a efecto la prueba documental y testifical que obra en las actuaciones.

Undécimo

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 31 de julio del año en curso (folio 1171) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 5 de septiembre, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La reunión conciliatoria llevada a cabo en la última fecha consignada, se dio por finalizada “Sin Avenencia”, (folios 1193 y 1194) acordando el Juez Marítimo, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución, lo que hizo por su escrito de 7 de septiembre de 2018 (folio 1195.)

HECHOS

Primero

Siendo divergentes 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, órgano que, a la vista de las cartas de protesta suscritas por DON M. J. H., patrón del remolcador **“IBAIZÁBAL DOCE”** (folio 9), y por DON J. G. S., patrón del remolcador **“SERTOSA VEINTIOCHO”** (folio 10), del relato de los hechos elaborado por el práctico DON E. G. Q. (folios 117 a 119) y de las declaraciones del referido patrón del **“SERTOSA VEINTIOCHO”** (folios 164 a 167), del jefe de máquinas del mismo remolcador, DON D. T. F. (folios 168 a 169) y del marinero, también del **“SERTOSA VEINTIOCHO”**, DON R. A. P., del patrón del **“IBAIZÁBAL DOCE”** (folios 172 a 174), de DON N. N., capitán del **“AIDADIVA”** (folios 561 a 580) y de los peritos de parte DON F. C. C. (folios 715 a 732) y DON J. A. F. (folios 785 a 833), así como a la vista de los informes

elaborados por los mismos (folios 273 a 496 y 785 a 833, respectivamente), de los extractos de los libros de navegación y máquinas del “**AIDADIVA**” (folios 601 y 602 y 608, respectivamente) y de las grabaciones de comunicaciones y del Sistema de Identificación Automática AIS, contenidas en los CD, obrantes por duplicado en los folios 106 y 248, así como del resto de la documentación obrante en el expediente, declara probado lo siguiente:

A las 06.00 del día 20 de abril de 2017, el buque de pasaje de bandera italiana “**AIDADIVA**”, que con más de 2.000 pasajeros y 600 tripulantes navegaba en demanda del puerto de La Coruña, realizó una llamada a la Corporación de Prácticos de esa ciudad, “C. P. S.L.P.”, en la que informaba que en una hora llegaría a puerto, solicitando los servicios de dos remolcadores para hacer su entrada en el mismo, circunstancia esta que la víspera, el día 19, ya se había tratado entre las dos partes, utilizando para ello el correo electrónico. A las 06.30 zarpó el bote de prácticos en demanda del “**AIDADIVA**” y desde la corporación de prácticos se avisó a los remolcadores “**IBAIZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**” para que se hicieran a la mar para intervenir en la maniobra de entrada en puerto del citado buque de pasaje. A las 06.56 el “**AIDADIVA**” sufrió un *blackout*, un apagón eléctrico total, que le dejó sin propulsión ni gobierno. Cuando el bote de prácticos se encontraba al N de Punta Herminia, el práctico observó que se producía una repentina caída a babor del “**AIDADIVA**”, hacia los bajos del Banco de las Yacentes o de Basuril, así como una disminución de su velocidad, hasta llegar esta a los 4 o 5 nudos, velocidad que fue descendiendo. En consecuencia, el práctico le requirió por radio para que no siguiera cayendo a babor y para que intentara mantener una velocidad de 7 nudos, contestando desde el “**AIDADIVA**” que se había sufrido un *blackout* total, por lo que el barco había quedado sin máquina en un punto situado a una media milla de distancia de la costa. Ante esta situación, el práctico señaló al buque a la deriva que diera todo el timón a estribor para evitar los bajos y ordenó a los remolcadores que procedieran a toda máquina en demanda de aquel, y al patrón de su propia embarcación, que procediera, también a toda máquina, para poder embarcar, cuanto antes, en el buque de pasaje. A las 06.57 se recuperó el gobierno del “**AIDADIVA**” y a las 07.00 se emprendieron las labores encaminadas a dejar preparadas las anclas para su posible empleo. A las 07.05 embarcó el práctico en el “**AIDADIVA**” y subió a pie por las escaleras las ocho cubiertas que le separaban del puente, pues al no haber energía eléctrica no funcionaban los ascensores. Llegó al puente a las 07.08 y, allí, aconsejó al capitán caer a babor y le preguntó si las anclas estaban preparadas para fondear, respondiéndole aquel que sí lo estaban. Mientras tanto, el buque, perdido su arranque, fue derivando al SW, hacia Punta Pragueira. A las 07.16 llegaron los remolcadores “**SERTOSA VEINTIOCHO**” e “**IBAIAZÁBAL DOCE**”, colocándose el primero a proa y el segundo, a popa del buque asistido, cuyas hélices transversales quedaron operativas a las 07.17. Una vez hechos firmes los cabos de remolque, a las 07.23, los dos remolcadores comenzaron a tirar del “**AIDADIVA**.” Fue en aquel

momento en el que el buque asistido se encontró más cerca de la costa, de la que distaba a poco más de una eslora, medida desde su popa. A las 07.30, con el “**AIDADIVA**” ya a rumbo en la canal, se recuperó el fluido eléctrico, y con él, la propulsión del “**AIDADIVA**”.

A partir de ese momento, los remolcadores dejaron de tirar, limitándose a acompañar al buque asistido hasta dejarlo atracado en el muelle Calvo Sotelo, a eso de las 08.30 horas.

Segundo

Las condiciones de meteorología marítima imperantes en la fecha, situación y 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 104.)

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), de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma norma legal.

Segundo

En el supuesto que nos ocupa, las representaciones letradas de la Corporación de Prácticos de La Coruña y de las mercantiles “**IBAIZÁBAL, S.A.**” y “**SERTOSA, S.A.**”, empresas armadoras de los remolcadores “**IBAIZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**”, articulan su postulación para calificar los servicios prestados por sus representados como “salvamento”, en los extremos consignados anteriormente en el antecedente de hecho octavo, mientras que la parte asistida, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantiene que la asistencia prestada al “**AIDADIVA**” por la citada corporación de prácticos no ha constituido más que un servicio de practicaje ordinario, y que la llevada a cabo por los remolcadores ha sido 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 rechazarse la calificación de salvamento que sostienen la representación letrada de “C. P., S.L.P.” y de las empresas “SERTOSA, S.A.” e “IBAZÁBAL, S.A.”, por entender que no ha quedado acreditada la concurrencia del indispensable requisito de existencia de un peligro cierto, inminente y grave en la asistencia, como se expondrá en las siguientes consideraciones:

1.- En primer lugar, hemos de recordar cuales fueron las circunstancias en las que se produjo la asistencia:

1.1.- Cuando a las 06.56 se produjo el *blackout* del “**AIDADIVA**”, este se encontraba navegando al S de la canal W de entrada al puerto de La Coruña, en paralelo a la misma. Un minuto después, se activaron los generadores de emergencia, recuperándose así el gobierno del buque (timón). Una vez tuvo lugar el apagón eléctrico, el capitán hizo caer a babor al “**AIDADIVA**”, para,

aprovechando la inercia del buque, aproarse al viento, que era del E y, así, evitar o aminorar la deriva hacia la costa S, de la que quería permanecer alejado. Asimismo, envió a proa a unos marineros para preparar las anclas por si hubieran de ser emplearlas en el supuesto de que se hiciera necesario fondear.

1.2.- El práctico DON E. G. Q., que, recordemos, tras haber contactado por VHF a las 06.00 con el **“AIDADIVA”**, había salido de puerto a las 06.30 en su demanda, una vez se encontraba próximo al buque de pasaje y advirtiéndole que este caía a babor, le indicó que lo hiciera a estribor, para sortear el arrecife Basuril; Cuando el práctico fue informado por el buque de pasaje, a través de la radio, del *blackout* que había sufrido, ordenó a los remolcadores **“IBAIZÁBAL DOCE”** y **“SERTOSA VEINTIOCHO”** que se dirigieran a toda máquina al punto en el que se encontraban. Los remolcadores ya estaban preparados para hacerse a la mar, pues iban a prestar un servicio habitual de remolque portuario al **“AIDADIVA”**, que, como ya hemos visto, había sido concertado previamente. A las 07.05, embarcó el práctico a bordo, encontrándose en el puente a las 07.08.

1.3.- Los remolcadores llegaron a las 07.16, colocándose el **“IBAIZÁBAL DOCE”** a proa del buque asistido y el **“SERTOSA VEINTIOCHO”**, a popa. Poco después, a las 07.17, las hélices transversales de proa del y popa del **“AIDADIVA”** quedaron operativas. Una vez firmes los cabos de remolque, a las 07.23, los dos remolcadores comenzaron a tirar del **“AIDADIVA.”** Es en esa hora, el momento en el que el buque asistido se encontraba más próximo a la costa, distando poco más de una eslora de Punta Pragueira. A partir de ahí, el **“AIDADIVA”** fue remolcado hasta el centro de la canal y a las 07.33 recuperó la propulsión, motivo por el que los remolcadores dejaron de tirar de él, limitándose a acompañarle.

2.- De lo anteriormente expuesto, podemos extraer como conclusión que en la asistencia no se dio la circunstancia de existencia de un peligro cierto, grave e inminente para el **“AIDADIVA”**.

2.1.- Y esto es así, porque se desprende con claridad que el capitán del **“AIDADIVA”** había contemplado la posibilidad de efectuar un fondeo de emergencia para el caso de que este hubiera sido necesario para evitar a su barco el peligro de un embarrancamiento, pero que esa posibilidad nunca llegó a materializarse, ni siquiera a plantearse o proponerse, ni por el capitán del **“AIDADIVA”**, ni por el práctico que embarcó en dicho buque. Obviamente, de haberse percibido una situación de peligro, esta opción no hubiera sido desechada. Y, a juicio de este Tribunal Marítimo, si las circunstancias de peligro se hubieran visto acrecentadas, hubiera resultado factible realizar dicha maniobra de fondeo de emergencia. En contra de lo que sostiene en su informe el perito DON J. M. A. F., queda acreditado en las presentes actuaciones que la

derrota del “**AIDADIVA**” no discurrió al N de la canal W, donde los fondos son de roca, sino al S, donde los fondos son, en su casi totalidad, de arena y cascajo, que son los mejores tenederos para llevar a cabo el fondeo. Y también resulta evidente que los equipos de fondeo estaban operativos y las anclas listas para fondear, pues, aunque el suministro eléctrico se había visto interrumpido, el freno podía haber sido aflojado manualmente, de modo que el ancla y su cadena habrían caído libremente. Por otra parte, debe ponerse de manifiesto que, incluso en el momento en el que la popa del “**AIDADIVA**” había llegado a estar más próxima a la costa, a una distancia de algo más de una eslora, con los treinta metros de profundidad existentes en aquel punto y con unos cien metros de cadena, hubiera podido llevarse a efecto el fondeo, sin que un posible borneo hubiera podido provocar el impacto del barco con las piedras.

2.2.- Otra circunstancia que debemos tener en cuenta para desvirtuar la existencia de un peligro que pudiera cualificar a la asistencia como de salvamento, es el hecho de que las hélices transversales del “**AIDADIVA**”, en proa y en popa, quedaron operativas a las 07.17, de manera que, desde ese momento, hubieran podido ser empleadas para empujar transversalmente al buque, a babor, disminuyendo así, su tendencia a caer hacia la costa. En ningún momento, ni el capitán, ni el práctico, estimaron necesario hacerlo, prueba evidente de que habían descartado el peligro de embarrancar.

2.3.- Por último, debemos tener presente que los remolcadores se habían colocado a proa y a popa del buque asistido a las 07.16 y que desde ese preciso instante, si se hubiera advertido una situación de peligro inminente que impidiera, por falta de tiempo, hacer firmes los cabos de remolque, estos hubieran podido empujar “de carnero” al “**AIDADIVA**” y alejarlo así de la costa. Tampoco se hizo así, ni se propuso hacerlo en ningún momento.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que ni la asistencia prestada en las fechas de autos por los remolcadores portuarios “**IBAIZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA DIECIOCHO**”, ni la intervención del práctico DON E. G. Q. 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.

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 cuál ha sido la asistencia marítima prestada por cada uno de los asistentes.

1.- Respecto a la intervención de los remolcadores **“IBAIZÁBAL DOCE”** y **“SERTOSA VEINTIOCHO”**, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco aquella puede considerarse como constitutiva de 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.

Resulta evidente que la víspera del día en que sucedieron los hechos que nos ocupan, el 19 de abril de 2017, el capitán del **“AIDADIVA”** había acordado con la Corporación de Prácticos de La Coruña que, para realizar la maniobra de atraque que debía realizar al día siguiente, necesitaría la ayuda de dos remolcadores portuarios y, que, por tal motivo, el día 20, en el momento en el que se produjo el *blackout*, el **“IBAIZÁBAL DOCE”** y el **“SERTOSA VEINTIOCHO”** se encontraban alistados para prestar el servicio de remolque. Pero también lo es, que, independientemente del previo concierto entre las partes, las circunstancias en las que la intervención de los dos remolcadores tuvo lugar, habían cambiado y distaban de ser las normales en un servicio de remolque. La principal circunstancia que hemos de considerar como

extraordinaria es que el buque asistido, el “**AIDADIVA**”, en el momento en el que se dio inicio a la operación de remolque, se encontraba en una situación que solo puede calificarse como difícil, pues estaba al garete y las condiciones de viento y mar reinantes hacían que fuera derivando hacia una escarpada costa a una velocidad considerable, sobre todo debido a la gran superficie vélica que dicho buque presenta. Esta apurada situación fue advertida por el práctico, que ordenó a los remolcadores que se dirigieran a toda máquina al “**AIDADIVA**”, lo que estos hicieron sin demora, procediendo, una vez que llegaron a su encuentro, a dar los cabos de remolque y, seguidamente, a llevar a cabo el remolque, desde las 07.23, consiguiendo con él alejar al buque asistido de la costa y situándolo al rumbo correcto, hasta que siete minutos después, el buque asistido recuperó la propulsión y pudo desenvolverse por sí mismo.

2.- Algo similar puede argumentarse respecto a la actividad desplegada por el práctico de la Corporación de Prácticos de La Coruña, “C. P. S.L.P.”, DON E. G. Q. El Sr. G. Q. desempeñó su función en unas condiciones que no son las normales para hacerlo. Como ya ha quedado reseñado, el práctico advierte que el “**AIDAVIVA**” está a la deriva y adopta, antes incluso de subir a bordo del mismo, decisiones que resultan acertadas para una adecuada asistencia. Insta a los remolcadores a proceder, a toda máquina, a asistir al buque de pasaje a la deriva y, una vez ha embarcado en él, se asegura de que las anclas están listas para su posible utilización en el supuesto de que se hiciera necesario su empleo. Su labor profesional se desarrolla, pues, en un escenario inhabitual por su especial complejidad. En este punto, debemos resaltar la circunstancia, que, aunque ha ya sido nítidamente expuesta, no sobra reiterar: el “**AIDADIVA**”, con una numerosa tripulación y un muy elevado número de pasajeros a bordo, estaba a la deriva y próximo a la costa. Por lo que a la vista de las consideraciones expuestas, a juicio de este Tribunal Marítimo, la actividad del referido práctico debe incardinarse dentro de la figura del remolque de fortuna.

Quinto

Una vez calificadas las asistencias marítimas prestadas al “**AIDADIVA**”, 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 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 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 práctico DON E. G. Q., este Tribunal Marítimo Central, valorando las circunstancias extraordinarias en las que se llevó a efecto su eficaz actuación profesional, acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de CIENTO CINCUENTA MIL euros (150.000 euros), cantidad de la que habrán de deducirse los MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS euros que “C. P. S.L.P.” facturó a la empresa consignataria de los armadores del buque asistido en concepto de servicios de practica por la arribada del “**AIDADIVA**” al puerto de La Coruña el día 20 de abril de 2017.

Llegados a este punto, resulta necesario hacer patente que el artículo 7 de la Ley 60/1962, preveía que se efectuara el reparto de la remuneración establecida por la prestación de una asistencia, entre el armador del buque asistente y los miembros de la tripulación del mismo, correspondiendo un tercio de esa cuantía al primero y los otros dos tercios a los segundos. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, deroga el Título I de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y por tanto, entre los preceptos derogados, se encuentra el citado artículo 7. Así las cosas, queda a la libre determinación del Tribunal Marítimo Central la fijación del reparto de este tipo de remuneraciones. Pues bien, razones de equidad aconsejan, en el presente supuesto, la realización de un reparto realizado de forma análoga a la prevista en el derogado precepto, esto es, que un tercio del premio asignado corresponda a la Corporación de Prácticos de La Coruña y que los restantes dos tercios lo sean a DON E. G. Q.

2.- Respecto a la remuneración que debe corresponder a los remolcadores “**IDIAZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**”, 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 SETENTA Y CINCO MIL (75.000) euros, a cada uno de ellos.

Por ser los remolcadores “**IDIAZÁBAL DOCE**” y “**SERTOSA VEINTIOCHO**”, buques especialmente armados y equipados para prestar la asistencia requerida, el importe de la remuneración corresponderá por entero a sus armadores, “**IBAIZÁBAL, S.A.**” y “**SERTOSA, S.A.**”, respectivamente, dejando a salvo lo establecido en los contratos de embarque para los tripulantes del mismo.

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 extraordinario** el servicio prestado por la Corporación de Prácticos de La Coruña, “**CORUÑA PILOTS, S.L.P.**” en favor del buque de pasaje “**AIDADIVA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CIENTO CUARENTA Y SIETE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE (147.987) euros**, de los que dos tercios, **NOVENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y OCHO (98.658) euros** corresponderán al práctico DON E. G. Q. y el tercio restante, **CUARENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE**, a “**C. P., S.L.P.**”, cantidad que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido.

Asimismo, debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque extraordinario** el servicio prestado por el remolcador portuario “**IBAIZÁBAL DOCE**” en favor del buque de pasaje “**AIDADIVA**”, fijando como remuneración total por el concepto anteriormente señalado la cifra de **SETENTA Y CINCO MIL (75.000 euros)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, a “**IBAIZÁBAL, S.A.**” como armadora del citado remolcador.

Igualmente, debe declarar y declara que el servicio prestado por el remolcador portuario “**SERTOSA VEINTIOCHO**” al buque de pasaje “**AIDADIVA**”, constituye un **remolque extraordinario**, y por tal motivo, se acuerda fijar una remuneración de **SETENTA Y CINCO MIL (75.000 euros)**, que habrá de ser abonada por el armador del buque asistido, a “**SERTOSA, S.A.**” como armadora de dicho remolcador.

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.