

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00008/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante
Don Francisco José Cortés Uría.

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío
Don José María Martín Dapena.

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
Don Miguel Ángel Recio Jaraba.

Representante de la Marina Mercante
Don Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano.

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
Don Joaquín Ruiz Díez del Corral.

En Madrid a los quince días de diciembre de dos mil veinte.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **05/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 5 de Vigo, relativo a la asistencia prestada el día 12 de diciembre de 2018 por la "CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO" al buque de transporte de vehículos (*car carrier*) de bandera de Singapur, "**ARABIAN BREEZE**", con matrícula de Singapur y con número IMO 8202355, de 164 metros de eslora, 28,05 metros de manga y 29.874 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por "W. M. S. P. LTD".

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 5 de Vigo, mediante providencia de 17 de abril de 2019 (folios 36 a 38) dictada a la recepción del escrito de fecha 15 de abril de 2019, de la representación legal de la "CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO

LTD” en el que se daba traslado del parte de asistencia formulado por el práctico de dicha corporación, DON G. M. A., (folios 9 a 17), en el que se da cuenta de la asistencia prestada al buque de transporte de vehículos (*car carrier*) de bandera de Singapur, “**ARABIAN BREEZE**”, el día 12 de diciembre de 2018.

En el citado parte de asistencia, se pone de manifiesto que el 12 de diciembre de 2018, el “**ARABIAN BREEZE**” estaba acercándose a la rampa 5 del Área Portuaria de Bouzas, del puerto de Vigo, donde le esperaba el práctico DON G. M. A., cuando perdió propulsión y gobierno, derivando hacia el bajo de Salgueirón. El práctico indicó al “**ARABIAN BREEZE**” que incrementara su velocidad, pero el capitán contestó que no podía hacerlo por que la máquina estaba en modo “test”. Por tal motivo, el práctico avisó al remolcador “**PEDRO C**” para que se mantuviese alerta. Una vez a bordo, el Sr. M. A. advirtió que el “**ARABIAN BREEZE**”, a causa del fuerte viento, derivaba hacia el bajo de Salgueirón, por lo que ordenó al “**PEDRO C**” que acudiera a la zona y que empujara a toda máquina por el costado del “**ARABIAN BREEZE**” para sacarlo de la zona de peligro y evitar que varar. Una vez fuera de peligro, el “**ARABIAN BREEZE**” recuperó su propulsión y se procedió a atracarlo con normalidad con la asistencia de los remolcadores “**PEDRO C**” y “**ALEJANDRO JOSÉ.**” El servicio duró una hora, calificando esta parte a la asistencia prestada como “Salvamento”.

El parte de asistencia viene acompañado de una “notificación de incidencias” suscrita por el práctico DON G. M. A., dirigida a la Capitanía Marítima de Vigo, en la que describe el servicio prestado, en el sentido expuesto en el parte de asistencia, pero de forma más detallada y precisando las horas en las que se de llevó a cabo su actuación (folios 15 y 16).

Segundo.

Por escrito de 21 de abril de 2019 (folios 70 a 73), comparece la representación legal de la empresa armadora del buque asistido, la mercantil “W. M. S.”, a los efectos de personarse en el expediente.

Tercero.

Al folio 108 consta informe elaborado por el Jefe de la Unidad de Meteorología Marítima del Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que, para el día 12 de diciembre de 2018, entre las 1200 y las 2400 horas, en la zona en la que tuvieron lugar los hechos que nos ocupan, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: *“Viento de dirección S-SW fuerza 3 aumentando progresivamente hasta fuerza 5-6 con rachas de fuerza 7-8 al final del período. Marejadilla aumentando progresivamente a fuerte marejada con intervalos de mar gruesa al final del período. Mar de fondo*

del Oeste de 2 a 2.5 m. al principio disminuyendo rápidamente, quedando solamente la componente de mar de viento indicada anteriormente. Aguaceros en la segunda mitad del período. En el momento de los aguaceros la visibilidad pudo reducirse a regular (2 a 10 Km.)”

Por otro lado, las partes personadas, en sus diversos escritos obrantes al expediente, coinciden en que la situación meteorológica se concretaba en la de marejada a fuerte marejada, con olas uno a dos metros y vientos de entre 21 a 30 nudos de componente Sur y en que, en el transcurso de la asistencia, la situación era próxima a la pleamar.

Cuarto.

Consta al folio 109 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 6 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 101, de 27 de abril de 2019.

Quinto.

Consta al folio 501 de las actuaciones, copia de la factura emitida por la Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Vigo, por importe de **DOS MIL VEINTICINCO euros con OCHENTA Y SEIS céntimos (2.025,86 €.)** Dicha factura corresponde a los servicios de entrada en el puerto de Vigo del “**ARABIAN BREEZE**” el día 12 de diciembre de 2018, que asciende a 1.012,93 euros, y los de salida de dicho puerto, el día 13 del mismo mes y año, por idéntica cuantía.

Sexto.

A los folios 104 y 105 consta copia de carta de garantía (traducción a los folios 128 y 129) suscrita por la entidad aseguradora “THE SWEDISH CLUB” por un importe de **QUINIENTOS MIL euros (500.000 €)**, en favor de los armadores del “**ARABIAN BREEZE**” ,la mercantil “W. L. S”.

Séptimo.

Al folio 666 consta informe del coordinador de seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Vigo, de 2 de julio de 2020, en el que se indica que no resulta posible emitir ninguna valoración respecto al “**ARABIAN BREEZE**”, toda vez que, con tal fin, no se realizó ninguna visita a dicho barco, que en ese momento, no se encuentra en ningún puerto perteneciente al ámbito geográfico de esa capitanía marítima, y, que, además, ha sido vendido para desguace.

Por su parte, consta copia de la escritura de compraventa del **“ARABIAN BREEZE”** por **“W. M. S.”** a **“D. S. C., S.A.”**, de fecha 3 de mayo de 2019, por un importe de **DOS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS SIETE euros con VEINTINUEVE céntimos (2.268.707,29)**.

Asimismo, en los folios 277 a 278 consta traducción de la póliza de seguros del buque asistido, por un valor asegurado del casco, máquina, materiales, equipos, etc., por un importe de **DIECINUEVE MILLONES de dólares (19.000.000 \$)**.

Octavo.

Por la Capitanía Marítima de Vigo se instruyó un expediente administrativo sancionador, el número 18/470/0129, a **“W. M. S. P. LTD”**, armadores del **“ARABIAN BREEZE”** (folios 675 a 839), por la presunta comisión de una infracción administrativa grave del artículo 21.2 de la Ley de Navegación Marítima, de incumplir las obligaciones de notificación e información a la Administración Marítima relativas a los fallos o averías sufridas en la máquina del **“ARABIAN BREEZE”** en el transcurso de las pruebas llevadas a cabo en la Ría de Vigo el 12 de diciembre de 2018.

Noveno.

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 29 de noviembre de 2019, (folios 305 a 308), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) fecha de inicio del expediente, 3º) puerto de arribada, 4º) situación del buque asistido, 5º) situación inicial del práctico, 6º) duración del servicio, 7º) distancia navegada, 8º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET y el práctico, 9º) valoración del buque asistido, 10º) medidas de garantía, 11º) asistente y buque asistido, 12º) partes personadas y 13º) calificación de la asistencia según las partes.

Décimo.

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

1º) En el parte de asistencia suscrito por el práctico DON G. M. A. (folios 9 a 12), se califica la asistencia prestada como de **“salvamento”**. Asimismo lo hace la representación letrada de la **“CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO, SLP”** en sus escritos de personación (folios 3 a 8), de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 320 a 347) y de alegaciones a las pruebas practicadas (folios 883 a 896.) En este último escrito, concretamente, en el folio 893, se manifiesta que, a su juicio, el valor de

salvado supera la cantidad de **SEIS MILLONES de euros (6.000.000 €)**, cuantía obtenida de la suma de las cantidades correspondientes al valor asegurado del casco y máquinas del buque asistido (4.750.000 \$), combustibles (333.281,52 \$), efectos personales de los tripulantes (66.000 \$), beneficio neto del flete esperado por el transporte de 179 vehículos y, sin cuantificar, otra cantidad por el daño ambiental evitado. Atendiendo a la cantidad así obtenida, fija la cuantía del premio que dice merecer en **SEISCIENTOS MIL euros (600.000 €)** cantidad obtenida al aplicar un 10% al valor de lo salvado.

2º) La representación letrada de “W. M. S.”, en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos obrante a los folios 360 a 368, mantiene que la asistencia que nos ocupa consistió en la realización de las actuaciones derivadas de un contrato de practicaje, o subsidiariamente, como una “asistencia especial” de las previstas en el Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio de Remolque del puerto de Vigo, correspondiendo como retribución de las mismas, las tarifas previstas en los referidos pliegos de prescripciones. Esta misma calificación e idénticos criterios empleados en su obtención, se mantienen en el escrito de alegaciones a la prueba practicada (folios 878 a 881).

Undécimo.

Todas las partes personadas interesaron en sus escritos de alegaciones la práctica de determinadas pruebas. Por providencia del Sr. Juez Marítimo de 9 de junio de 2020 (folios 636 a 640), se denegó parte de la prueba documental propuesta, por constar ya en el expediente, y se admitió y se llevó a efecto la prueba documental y testifical que obra en las actuaciones.

Duodécimo.

El Sr. Juez Marítimo dispuso por providencia de 6 de noviembre del presente año (folio 897) la celebración de reunión conciliatoria para el siguiente día 12, acuerdo que fue trasladado a las partes.

La reunión conciliatoria no se llevó a cabo, pues las partes manifestaron su intención de no acudir, por lo que, por providencia del día 9 del mismo mes y año (folio 905), el Sr. Juez Marítimo acordó, en consecuencia, cancelar la reunión y elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución (folio 912).

HECHOS

Primero.

Siendo divergentes las interpretaciones que sobre la asistencia 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. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con la información que proporcionan el diario de sala del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Vigo (folios 247 y 247 vuelto), las grabaciones de comunicaciones y del Sistema de Identificación Automática AIS, contenidas en el CD, obrante al folio 248, del relato que sobre los hechos formula DON K. Z.T., capitán del **“ARABIAN BREEZE”**, (folios 482 y 483), del perito de parte DON F. C. C. (CD al folio 859), así como de su informe pericial (folios 401 a 618), las grabaciones VHF de las conversaciones mantenidas entre Vigo Traffic, **“ARABIAN BREEZE”**, remolcador **“PEDRO C”** y práctico Sr. M. A. (CD obrante al folio 619) y el Expediente Administrativo Sancionador N.º 18/470/0129 seguido a **“W. M. S. P. LTD”** (folios 675 a 839).

El 12 de diciembre de 2018, el buque de transporte de vehículos (*car carrier*) de bandera de Singapur, **“ARABIAN BREEZE”**, entró en la ría de Vigo, en cuyo puerto tenía previsto atracar. A la espera de que embarcara el práctico, a las 1948 (todo el horario empleado es el horario oficial), el capitán ordenó realizar unas prácticas de emergencia de máquinas para lo que paró el motor principal, por lo que se redujo la velocidad del barco. Una vez que el motor principal quedó parado, no se pudo arrancar para dar atrás, en la secuencia prevista en el procedimiento de prueba. A las 1958, el práctico DON G. M. A. se puso en contacto con el mercante, indicándole que llegaría en 7 u 8 minutos. A las 2005, con el **“ARABIAN BREEZE”** a levante del meridiano de Punta Borneira y sobrepasado, por tanto, el punto marcado de recogida de práctico, el Sr. M. A., que se aproximaba en una lancha, le instó a incrementar su velocidad hasta los 7 u 8 nudos, para así poder embarcar, contestando el capitán del mercante que en ese momento estaba probando la máquina y pidiéndole esperara de 5 a 10 minutos, señalando que estaba haciendo esas pruebas porque le había dicho que llegaría 25 o 30 minutos tarde. Por su parte, el práctico indicó al capitán del mercante que si tenía algún problema, le avisara. A las 2007, el práctico indicó al remolcador **“PEDRO C”** que permaneciera alerta porque el **“ARABIAN BREEZE”** estaba probando máquinas. A las 2010, la lancha de prácticos se colocó al costado del mercante y a las 2012 el Sr. M. A. ya estaba a bordo. A las 2015, el mercante estaba en aguas señaladas en la carta como de derrotas recomendadas, en sondas de 40 metros y a más de 500 yardas al Sur del Bajo Salgueirón. Sobre esa hora, ya en el puente, el práctico advirtió que el **“ARABIAN BREEZE”** abatía hacia la boya número 8, que baliza el citado bajo, e indicó varias veces al capitán que debía aumentar la velocidad, respondiendo éste, finalmente, que el motor

estaba en modo *testing* y que necesitaba más tiempo para poder hacerlo. A las 2018 *Vigo Traffic* comunicó al “**ARABIAN BREEZE**” que estaba abatiendo hacia aguas poco profundas, y, simultáneamente, el práctico ordenó al “**PEDRO C**” que se dirigiera al mercante, y, a las 2021, le indicó, que, cuando llegara, empujara con todas sus fuerzas. Además, el práctico pidió que acudieran otros remolcadores. A las 2022 el remolcador comenzó a empujar “a carnero” por el costado de Br. del mercante, que se encontraba a poco más de un cable del bajo Salgueirón, evitando así, juntamente con el empleo de la hélice de proa del mercante, que este continuara abatiendo. Sobre un minuto y medio después de que el “**PEDRO C**” empezara a empujar, se consigue tener control del motor en el puente del “**ARABIAN BREEZE.**” A las 2025 el mercante se encuentra de nuevo en aguas navegables. A partir de ese momento, recuperado el control de la propulsión del mercante, se lleva a cabo la maniobra de entrada en puerto con normalidad, maniobra en la que intervienen los remolcadores “**PEDRO C**” y “**ALEJANDRO JOSÉ**”, que se había incorporado a las 2030, dándose el primer cabo de atraque del “**ARABIAN BREEZE**” a las 2048, en la rampa 5 del Área Portuaria de Bouzas en el puerto de Vigo, en la que quedó atracado.

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 108) y con las precisiones realizadas al respecto por las partes.

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, la representación letrada de la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO, SLP”, articula su postulación para calificar los servicios prestados por sus representados como “salvamento”, en los extremos consignados anteriormente en el antecedente de hecho noveno, mientras que la parte asistida, “W. M. S.

P. LTD”, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantiene que la asistencia prestada al “**ARABIAN BREEZE**” por la citada corporación de prácticos no ha constituido más que la realización de las actuaciones derivadas de un contrato de practicaaje, o subsidiariamente, ha supuesto una “asistencia especial” de las previstas en el Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio de Remolque del puerto de Vigo.

Tercero.

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, 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 la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO, SLP”, 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:

Como ha quedado constatado en el Hecho primero, el práctico Sr. M. A., ya antes de embarcar en el “**ARABIAN BREEZE**”, intuyó una situación de posible riesgo, y, con buen criterio, alertó al remolcador “**PEDRO C**” para que estuviera preparado por si se hiciera necesaria su intervención. Una vez en el puente del mercante, el práctico mantuvo alertado al remolcador, pero, confiado en contar con la máquina del mercante, siguió sin disponer su intervención, hasta que lo decidió a las 2018, para salir de una situación de riesgo que se iba acrecentando con el retraso en la disponibilidad de la máquina.

Pero es precisamente esa circunstancia de disponibilidad efectiva de un remolcador alistado en las proximidades del buque asistido, la que a juicio de este Tribunal Marítimo, indica que no se llegó a configurar una situación de peligro cierto, grave e inminente.

Cuarto.

La representación legal de la parte asistida mantiene que la intervención del práctico DON G. M. A. en la asistencia prestada al “**ARABIAN BREEZE**” debe considerarse como la mera realización de las actuaciones derivadas de un contrato de practicaje, o subsidiariamente, como una “asistencia especial” de las previstas en el Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio de Remolque del puerto de Vigo, correspondiendo como retribución de las mismas, las tarifas previstas en los referidos pliegos de prescripciones.

Con relación a tal pretensión, ha de observarse que, de acuerdo con el relato reseñado en el apartado primero de los “Hechos”, cuando el práctico embarcó en el “**ARABIAN BREEZE**”, el buque se encontraba en una situación que no parecía del todo normal, sobre la que él mismo, algo intuía, de ahí el alistamiento del remolcador “**PEDRO C**”, pero cuyas verdaderas circunstancias desconocía, por no haberle sido comunicadas por el capitán. De esta forma, a poco de llegar al puente, con la información parcial y de poca confianza que recibía, el práctico hubo de hacer frente a una situación compleja, que solo puede calificarse de difícil, actuando por sí mismo para solucionarla al ordenar al remolcador que empujara “de carnero” por babor. A juicio de este Tribunal Marítimo, esta actuación no puede encuadrarse dentro del practicaje ordinario de entrada en puerto. Por otra parte, puede afirmarse que no fue hasta unos minutos después, aproximadamente a las 2025, cuando pudo estar el práctico en condiciones de prestar su asesoramiento al capitán, en cumplimiento de su función ordinaria, una vez hubo conocido claramente cual era la situación de la propulsión, en ese momento, ya recuperado su control desde el puente. En este sentido se manifiesta la Organización Marítima Internacional en su Resolución IMO A 960, anexo 2, “Recomendación sobre procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura”, que en su apartado 5.2 indica que *“Toda operación de practicaje comenzará por un intercambio de*

información entre el práctico y el capitán”, detallando más adelante, en el apartado 5.4, el contenido genérico de esa información, entre la que, naturalmente, se incluyen las “dificultades con las máquinas”.

Pero es que, además, esa falta de comunicación por parte de capitán ha sido reconocida por la parte asistida en el expediente sancionador citado en el antecedente de hecho octavo. En él se señala que, *“el Capitán ya sabía que el motor estaba parado, no facilitando dicha información ni a Tráfico Marítimo ni al Sr. Práctico...”* (folio 810.) Pues bien, la representación legal de los armadores del mercante, en oficio de 22 de octubre de 2019 dirigido a la Capitanía Marítima de Vigo (folio 819), reconoce la responsabilidad por la referida infracción, asumiendo, por tanto, la versión de los hechos que se formula en la citada propuesta de resolución.

Por los mismos argumentos arriba expuestos, cabe desestimar que la actuación del práctico pueda encuadrarse en una de las “asistencias especiales” previstas en el la cláusula 12 del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario Básico de Practicaje en el puerto de Vigo (folios 515 a 539), modalidad de asistencia que, por otra parte, requiere su iniciación por orden de la Autoridad Marítima o de la Autoridad Portuaria.

Quinto.

Sentado lo anterior, esto es, que la actuación del práctico DON G. M. A. no puede ser considerada como una de las derivadas del cumplimiento de un contrato de practicaaje, ni tampoco puede calificarse como constitutiva de un salvamento marítimo, es necesario dilucidar si esta puede incardinarse en la otra figura prevista la normativa de asistencias marítimas, la del “remolque de fortuna”.

Desechada la calificación de salvamento, hay que destacar que con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de “auxilio marítimo”, concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concurrían todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no darse en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente. Pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en

Londres el 28 de abril de 1989, que prevén, exclusivamente, dos modalidades de asistencia marítima: el salvamento y el remolque de fortuna. Consecuentemente, el Tribunal Marítimo Central cuando conoce sobre una asistencia marítima, debe enmarcarla, necesariamente, en una de esas dos figuras asistenciales.

La Ley de Navegación Marítima, en su artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna” y lo regula del siguiente modo: *“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...”*

Numerosas asistencias marítimas en las que se lleva a cabo un auxilio, no constituyen un salvamento, y en muchas de estas, no tiene lugar una actividad de remolque, esto es, no se lleva a cabo el arrastre de una embarcación, y, con todo, es necesario calificarlas como “remolques de fortuna.” Vemos, pues, que en el remolque de fortuna, se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones excepcionales, 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. Y que para que pueda darse la figura legal de remolque de fortuna, no es necesario que una embarcación remolque a otra.

Este Tribunal Marítimo considera que se ha producido un remolque de fortuna, por las siguientes razones:

1.- Después de mantener una conversación con el **“ARABIAN BREEZE”**, el práctico Sr. M. A. mantuvo otra con el patrón del remolcador **“PEDRO C”**, en la que, a las 2007, le dijo *“Digo que estás atento, porque no se si está probando máquina, o no se que pasa, por si acaso.”* Aún antes de embarcar en el **“ARABIAN BREEZE”**, el Sr. M. A. intuyó que algo anómalo estaba sucediendo, y, por eso, previsoramente, exhortó al patrón del remolcador para que permaneciera alerta ante lo que pudiera pasar, y embarcó en el mercante sin esperar a que este alcanzara la velocidad de 7 u 8 nudos que había solicitado que adquiriera, a las 2005, para poder realizar un embarque seguro desde la lancha. Decisiones ambas que, como ha podido verse, resultaron ser de lo más acertadas.

2.- El práctico a las 2012 ya estaba a bordo del **“ARABIAN BREEZE”** y a las 2015 ya había subido al puente, desde donde advirtió que el barco continuaba

abatiendo hacia aguas someras, por lo que, insistentemente, indicó al capitán DON K. T. H que debía aumentar la velocidad, contestando este, finalmente, que el motor estaba en modo *testing* y que necesitaba más tiempo para hacerlo. Hasta ese preciso instante se le había ocultado la verdadera situación de gobierno del buque.

3.- A partir de ahí, a las 2018, coincidiendo con una llamada de *Vigo Traffic*, fue cuando el práctico ordenó al remolcador que interviniera de forma inmediata para así solventar el riesgo de acabar en el bajo de Salgueirón, riesgo que se incrementaba con el paso del tiempo y que requería la adopción de medidas inmediatas.

4.- Este Tribunal Marítimo estima que el “**ARABIAN BREEZE**” no hubiera podido salir por sus propios medios de la complicada situación en la que se encontraba. De hecho, el referido expediente sancionador citado en el antecedente de hecho octavo corrobora ese criterio. Así, el instructor del expediente, manifiesta en la propuesta de resolución, entre otras consideraciones, que *”Según las declaraciones efectuadas por el Capitán, el buque iba derivando hacia el norte a una velocidad de 2 a 3 nudos. Si sabía que iba a arrancar en minutos, con una simple regla de tres, obtendremos que a esa velocidad de deriva, cada minuto recorrería 31 metros; añadiendo dicha cantidad a la eslora del buque -164 metros - obtendríamos 195 metros, es decir el buque ya estaría sobre los bajos de Salgueirón...”* (folio 808.) Como ya ha quedado expuesto, la representación legal de los armadores del “**ARABIAN BREEZE**”, reconoce la responsabilidad por la referida infracción, asumiendo, por tanto, la versión de los hechos que se formula en la citada propuesta de resolución, por lo que solicita abonar voluntariamente la sanción que se le imponga, que por resolución de 5 de diciembre de 2019, del Director General de la Marina Mercante, se concreta en la imposición de una multa por un importe de 30.000 euros.

Por todo lo expuesto, este Tribunal Marítimo estima que DON G. M. A. abordó una situación compleja, en unas condiciones que distaban de ser las normales, desplegando una eficaz actividad, que excedió de la propia de un practicaje ordinario.

Sexto.

Ha quedado acreditado en el expediente, que la actuación del remolcador “**PEDRO C**” en la asistencia que nos ocupa, cumplimentando las instrucciones que le impartió el práctico Sr. M. A., resultó imprescindible para que aquella se prestara eficazmente y se obtuviera un resultado útil. Esta circunstancia hubiera posibilitado que, de haber mediado la oportuna personación en el expediente, los armadores del remolcador adquirieran la condición de interesados en la misma, y, por tanto, que su eficaz actividad les

hubiera hecho acreedores de la justa remuneración que de la asistencia se obtuviera. La falta de personación, legalmente requerida por los artículos 38 y 42 de la referida Ley 60/1962, de 24 de diciembre, impide, pues, cualquier pronunciamiento a ese respecto.

Séptimo.

Una vez calificada la asistencia marítima prestada al “**ARABIAN BREEZE**”, 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.

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada por el práctico DON G. M. A., 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 **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**.

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 “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO, SLP”, en favor del buque de transporte de vehículos “**ARABIAN BREEZE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CINCUENTA MIL euros (50.000 €)**, cantidad que habrá de ser abonada por la mercantil “W. M. S. P. LTD” , entidad armadora del buque asistido.

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.