

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/21**

#### **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 diecisiete días de junio de dos mil veintiuno.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **09/2020**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada los días 8 y 9 de junio de 2020 por los remolcadores **“BLANCA S”** y **“JORGE JUAN S”** y la **“CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA”** al buque mercante semisumergible de bandera de Curaçao, **“SUPER SERVANT 4”**, y con número IMO 8025343, de 169,9 metros de eslora, 32,03 metros de manga y 12.642 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por **“SHUTTLE SHIPPING NV”**.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, por acuerdo de 10 de junio de 2020 (folio 113) dictado a la recepción del escrito de fecha 10 de junio de 2020, de la representación legal de la entidad mercantil **“REMOLCADORES NOSA TERRA S.A.”**

(REMOLCANOSA) (folios 2 a 9) en el que se daba traslado de los partes de asistencia formulados por los patrones de los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**” (folios 10 a 31) y por el escrito de personación de la representación letrada de la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA SLP” (folios 167 y 168), por el que se da traslado del informe de emergencia suscrito por los prácticos de dicha corporación DON M. G. M., DON I. G. P., DON H. G. S. y DON J. P. L. (folios 169 a 174), en los que se da cuenta de la asistencia prestada al buque semisumergible (*dock ship*) de bandera de Curaçao, “**SUPER SERVANT 4**”, los días 8 y 9 de junio de 2020.

Al existir una pluralidad de asistentes, es preciso reseñar los distintos partes de asistencia rendidos.

1º.- Así, en el parte de asistencia suscrito por el patrón del remolcador “**BLANCA S**”, se pone de manifiesto que a las 0736 del día 8 de junio de 2020, estando su barco de guardia, recibió aviso de Prácticos de Palma para asistir al carguero semisumergible “**SUPER SERVANT 4**” que sufría una grave escora, atracado en la segunda alineación del muelle de Poniente de Palma de Mallorca. A las 0737 se dio aviso al remolcador “**JORGE JUAN S.**” A las 0755 notificaron a Prácticos de Palma que estaban arrancando los motores principales y recibieron una llamada del capitán del “**SUPER SERVANT 4**” que preguntaba por la asistencia que iban a prestar los remolcadores. A las 0800 salen de su atraque y a las 0803 reciben una llamada del práctico de guardia que les indica que se apresuren pues el carguero se encuentra en una situación comprometida, contestando desde el remolcador que se dirigen hacia él a más de 10 nudos. Siendo las 0804 llegan hasta el carguero y ven que tiene una gran escora a estribor, de unos 25°, con esa banda (Er.) sumergida. A las 0805 se apoyan en el guardacalor de la chimenea de Er. y, siguiendo órdenes del práctico, empiezan a empujar a carnero con media potencias (50%) A las 0810, el práctico de guardia embarca en el “**SUPER SERVANT 4**” por la parte de proa. A las 0815, una vez se ha retirado la lancha de prácticos, el “**JORGE JUAN S**”, siguiendo las instrucciones del práctico, empieza a empujar a carnero con media potencia en la zona de proa Er. A las 0820 comprueban que la escora se acentúa, por lo que reciben orden del práctico de empujar a toda potencia. Sobre las 0845 hace su aparición en la zona el buque de salvamento “**MARTA MATA**” quien manifiesta que está disponible para prestar asistencia. Entre tanto, se desplegaron, en tierra, efectivos de bomberos, Guardia Civil, Policía Nacional, Policía Portuaria y dos ambulancias y por mar lo hicieron una lancha tipo “zodiac” de la Guardia Civil, una lancha de la Autoridad Portuaria, otra de los amarradores y un bote de prácticos, mientras sobrevolaba la zona un helicóptero de la Guardia Civil. Entre las 0905 y las 0910, el “**MARTA MATA**” se coloca a la proa del “**SUPER SERVANT 4**” para tratar de proporcionarle corriente con dos tramos de cable de 100 metros cada uno. A las 0920 el práctico ordenó al “**JORGE JUAN S**” que dejara de empujar al buque asistido para dejar su sitio al “**MARTA MATA**”. Cuando el remolcador

se separó, se advirtió que el **“SUPER SERVANT 4”** comenzó a hundirse de proa y a aumentar la escora. El **“MARTA MATA”** no pudo realizar la misión encomendada por lo que se le ordenó apartarse, volviendo el **“JORGE JUAN S”** a prestar la asistencia tal y como lo había estado haciendo, de modo que, a las 0925, estando el remolcador empujando a carnero a toda potencia, el buque asistido interrumpió la escora y dejó de hundirse a proa. Sobre las 0935 el **“SUPER SERVANT 4”** comenzó a deslastrar a Er. y empezó a emerger, lo que provocó que se alzasen las proas de los dos remolcadores, circunstancia esta que a las 0940 se puso en conocimiento del práctico, quien ordenó bajar a media (50%) la potencia de empuje de los remolcadores. A las 0947 se informó al práctico que los yates que estaban embarcados en la banda de estribor del **“SUPER SERVANT 4”** se están apoyando sobre la regala. A las 0947 el práctico ordena a ambos remolcadores bajar la potencia de empuje a poca (20%) A las 1023 se notifica por canal 14 de VHF que se ha solventado la avería del buque asistido y que están evaluando la manera de adrizarlo. A las 1600 el práctico DON M. G. M. es relevado por DON I. P. A las 1635 los prácticos contestan una llamada de Salvamento Marítimo de Palma diciendo que el **“SUPER SERVANT 4”** se encuentra operativo pero que no lo están adrizando por un problema con la carga de yates. A las 1743 los remolcadores reciben una llamada de los prácticos comunicándoles que en diez minutos comenzaran el adrizado del buque asistido e indicándoles que estén atentos a su evolución. A las 1802 el práctico informa que comienza la maniobra de lastrado, apreciándose que la banda de babor del **“SUPER SERVANT 4”** empieza a sumergirse. A las 2035 la embarcación de buzos, que había afianzado un cabo al yate **“LIQUID REHAB”**, tira de él y lo saca del **“SUPER SERVANT 4”**. Siendo las 2115 el práctico desembarca del mercante asistido y comunica a los remolcadores que durante la noche deberán permanecer empujando.

Desde el inicio del día 9, el **“BLANCA S”** continúa apoyado sobre el guardacalor de la chimenea de la aleta de Er. A las 1200 el práctico indica a los remolcadores que continúen empujando a poca potencia. A las 1345 las embarcaciones de buzos sacan al velero **“CHINOOK”** y a las 1410 lo hacen con la motora **“ECO TENDER”**. A las 1600 embarca en el **“SUPER SERVANT 4”** la tripulación del yate **“AMORAZUR II”**, que a las 1620 arranca sus máquinas y lo deja fuera a las 1630. Mediante una llamada telefónica de la Capitanía Marítima realizada a las 2005, se solicita al remolcador que empuje al yate **“RARE DIAMOND”**, que continúa enganchado con su estabilizador de Er en la regala de Er del **“SUPER SERVANT 4”**. El remolcador consulta al práctico que se encuentra a bordo del buque asistido, quien, a las 2028, solicita al **“JORGE JUAN S”** que sea quien lo haga. A las 2041 el **“JORGE JUAN S”** se apoya en el costado del **“RARE DIAMOND”**, y, siguiendo las instrucciones del práctico, empuja a carnero suavemente y logra liberarlo de la regala. Hecho esto, el práctico le ordena volver a proa del **“SUPER SERVANT 4”** y seguir empujando a poca potencia, para, acto seguido, empezar el deslastrado y

adrizado del buque asistido. A las 2111 el práctico ordena el fin de la maniobra y a las 2125, el “**BLANCA S**” queda atracado en su base.

En el parte se califica la asistencia como “salvamento” y se pone de manifiesto que la distancia navegada fue de 1,4 millas y que la duración de la asistencia fue de 37 horas y 49 minutos.

2º.- A su vez, el patrón del “**JORGE JUAN S**” informa que a las 0750 del día 8 de junio de 2020 recibió una llamada desde la embarcación de prácticos en la que se les ordenaba salir de inmediato para asistir al “**SUPER SERVANT 4**”, haciéndolo a las 0800. A las 0815, por orden del práctico, empujan al buque asistido por la amura de Er., a la altura del puente, con el 50% de potencia, pero el “**SUPER SERVANT 4**” sigue cogiendo escora. A las 0820, aumenta su potencia al 100% y observan que la tripulación del mercante, con los chalecos salvavidas puestos, abandona el barco por el costado de Br. que da al muelle. A las 0920 el práctico ordena a los dos remolcadores que dejen de empujar para ser sustituidos por el buque de salvamento “**MARTA MATA**”, que no va a poder realizar la maniobra, por lo que ambos remolcadores tuvieron que colocarse de nuevo en la posición que ocupaban anteriormente, observando que, en ese breve lapso de tiempo, el “**SUPER SERVANT 4**” se había hundido unos 30 cms. más. A las 0923 empuja con toda, para, siguiendo órdenes del práctico, bajar al 50% y a las 0947 hacerlo al 20%, para así continuar toda la noche.

A las 0840 del siguiente día 9, embarcaron en el mercante el práctico y diverso personal de tierra. A las 2035 dejaron de empujar al “**SUPER SERVANT 4**” para cumplimentar la orden del práctico de empujar al yate “**RARE DIAMOND**” que estaba al costado de Er. del mercante. A las 2039 dan un empujón al yate y lo liberan. Hecho esto, a las 2045, están, de nuevo, empujando al mercante. A las 2050 deja de empujar, cumplimentando así las órdenes del práctico, quien a las 2110 ordena el regreso a la base, en la que el “**JORGE JUAN S**” atraca a las 2125.

En el parte de asistencia esta se califica como “salvamento” y se indica que la distancia navegada fue de 1,4 millas y que el tiempo empleado fue el de 37 horas y 48 minutos.

3º.- Por su parte, los prácticos de la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA, SLP”, DON M. G. M., DON I. G. P., DON H. G. S. y DON J. P. L., manifiestan, en el informe de asistencia de emergencia que suscriben, lo siguiente:

Sr. G. M.: A las 0737 del día 8 de junio de 2020 se recibió una llamada por el canal 14 de VHF del capitán del “**SUPER SERVANT 4**”, que estaba atracado en la 2ª alineación del muelle de Poniente Norte, solicitando asistencia urgente

por tener una emergencia que hace escorar peligrosamente a su barco. Por eso, se contactó con los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**” para que se colocaran al costado del buque, lo más rápidamente posible. El capitán del “**SUPER SERVANT 4**” realizó varias llamadas más, solicitando asistencia urgente, pues su barco seguía escorando, por lo que se contactó nuevamente con los remolcadores. A las 0750, el práctico acudió al costado del buque por la banda de tierra y contactó por VHF con su capitán, quien le solicitó que embarcara. Previamente a embarcar, comunicó al “**BLANCA S**” que, cuando llegara, se apoyara en la aleta de Er. A la altura de la chimenea. El práctico, al no poder embarcar por la banda de tierra, lo hizo, aproximadamente a las 0810, por la banda de mar, sin que estuviera dada escala de práctico u otro medio para facilitar el embarque. En ese momento, el práctico observó que había tripulantes que estaban desembarcando, saltando sobre las defensas para bajar a tierra y comunicó al “**BLANCA S**”, que ya había llegado, que empujara en el lugar indicado con media potencia. Ya en el puente, el capitán le informó que habían sufrido una caída de planta y que al quedar sin energía eléctrica habían comenzado a escorar a Er. y que había ordenado desembarcar a la tripulación, quedando solo cinco tripulantes en las máquinas. A las 0815 llegó el “**JORGE JUAN S**” a quien ordenó que se colocara en la amura de Er. del mercante y que empujara a media. A las 0820, y como parece que el “**SUPER SERVANT 4**” sigue escorando, se comunica a los remolcadores que empujen con toda su potencia. A las 0825 se observa que el buque ha dejado de escorar. El práctico, por VHF y por teléfono contacta con Capitanía Marítima, Autoridad Portuaria y Salvamento Marítimo para valorar y coordinar diversas operaciones, como la preparación de una barrera anti contaminación o la posibilidad de proporcionar suministro eléctrico al buque asistido desde el exterior. Sobre las 0930, el capitán del “**SUPER SERVANT 4**” informa al práctico de que el barco ya dispone de energía eléctrica y de que, una vez operativo el sistema de lastrado, se procederá a adrizar el buque. Aproximadamente a las 0940, y dado que el buque se está adrizando, se comunica a los remolcadores que bajen a media. Se observa que en la banda de Er. Hay dos yates que están comenzando a escorar al encontrarse apoyados en la regala. A las 0945 se indica a los remolcadores que bajen a poca potencia y se detienen las labores de adrizamiento para valorar la situación de los dos citados yates. A las 1600 el práctico Sr. G. M. es relevado por DON I. G. P.

Sr. G. P.: A las 1640, una vez realizado el relevo y recibida información del capitán del “**SUPER SERVANT 4**” sobre la situación, el capitán ordena a la tripulación el abandono del buque, en el que solo quedan cinco tripulantes. El capitán sugiere al práctico que desembarque también él debido a la gravedad de la situación. A las 1650 comienza el lastrado, que durará unas dos horas, apreciándose una recuperación de, aproximadamente, un grado aunque se mantiene el problema de las embarcaciones apoyadas en la regala de Er. La embarcación situada en popa consigue salir remolcada por una embarcación

menor y reembarca parte de la tripulación. El Inspector de Seguridad Marítima DON G. M. hace una llamada al práctico, y le indica que debe decir al capitán que no pueden desembarcarse más embarcaciones hasta que personal de la Capitanía Marítima no embarque en el **“SUPER SERVANT 4”** y, que, él, debe permanecer a bordo para informar de cuanto suceda. Por tal motivo, el capitán del mercante, tras hablar con sus armadores, informa que se suspenden todas las operaciones. A 2130 el práctico desembarca, no sin antes ordenar a los remolcadores que deben continuar, en la misma posición, empujando a carnero durante toda la noche.

Sr. G. S.: A las 0820 del día 9 de junio de 2020 el práctico recibe una llamada del Inspector de la Capitanía Marítima para embarcar en el **“SUPER SERVANT 4”** y celebrar una reunión con el capitán, el *load master*, la Autoridad Portuaria y los buzos que están interviniendo para establecer las pautas de actuación para el adrizamiento del buque y para salvar su carga. En dicha reunión se le indica que debe permanecer a bordo para coordinar las actuaciones y enlazar con la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima y buzos. A eso de las 1020 embarcan efectivos de la Guardia Civil para levantar un atestado, y solicitan al práctico que requiera determinada documentación al capitán. A las 1300 embarca el práctico DON J. P. L. y efectúa el relevo.

Sr. P. L.: A las 1310 el **“SUPER SERVANT 4”** inicia la conexión con el generador de tierra, extremo que se pone en conocimiento de Capitanía Marítima. A las 1345 se desembarca el primer yate desde que se efectúa la conexión eléctrica, a las 1415 lo hace el segundo y a las 1645 lo hace el tercero. A las 1700 embarca el relevo, el práctico DON H. G. S.

Sr. G. S.: A las 1724 dan comienzo las operaciones para la descarga del yate que se encuentra en una situación más complicada, por encontrarse parcialmente sujeto a la regala de Er. del **“SUPER SERVANT 4”**. A las 1946 se acuerda lastrar la banda de Er. para posibilitar la salida del citado yate. Como a las 2020 la operación no ha podido llevarse a cabo, pues el yate sigue enganchado, el práctico habla por teléfono con el Inspector de la Capitanía Marítima, quien le indica que la única solución posible pasa por empujar al yate con un remolcador. A las 2025 el práctico contacta con el **“JORGE JUAN S”**, que está empujando por proa, para que sea él quien intervenga en la operación. A las 2030 el remolcador se separa del **“SUPER SERVANT 4”** y la escora se mantiene. El práctico indica al remolcador donde debe empujar y a las 2040 lo hace con fuerza mínima, quedando liberado el yate, flotando a bordo del **“SUPER SERVANT 4.”** El capitán del mercante empieza a deslastrar la banda de Er. y a las 2050, el buque queda adrizado. A las 2130, el práctico desembarca.

En el parte de asistencia se califica la asistencia prestada como un salvamento y se señala que el servicio tuvo una duración de 34 horas y 36 minutos.

### **Segundo.**

Por escrito de 12 de junio de 2020 (folios 198 a 207), comparece la representación legal de la empresa armadora del buque asistido, la mercantil “SHUTTLE SHIPPING N.V.”, a los efectos de personarse en el expediente, y por escrito de 6 de julio de 2020 (folios 536 y 537), lo hace la representación legal de “MS AMLIN MARINE N.V.”, la empresa aseguradora líder de la póliza que cubre los daños a la carga que transportaba el buque asistido.

### **Tercero.**

Al folio 253 consta informe elaborado por el Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que, para desde las 0400 horas del 8 de junio de 2020, hasta las 2359 horas del 9 de junio de 2020, en la zona en la que tuvieron lugar los hechos que nos ocupan, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: *“Viento y estado de la mar: Entre las 04 y las 21 horas del 8 de junio de 2020: viento del norte y nordeste (020° a 070°) con fuerza 2 a 4 (4 a 16 nudos), marejada, con altura significativa de olas de 50 a 60 centímetros. Entre las 21 horas del día 8 y las 10 horas del día 9 de junio de 2020: viento de dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos), rizada y marejadilla, con olas de 10 a 30 cm. Entre las 10 y las 20 horas del día 9 de junio de 2020, viento del sur y suroeste (180° a 230°) con fuerza 2 a 4 (4 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos (29 a 38 Km/h), marejada, con altura significativa de olas de 50 a 60 centímetros. Entre las 20 y las 2359 del día 9 de junio de 2020: viento del noroeste (340°) con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos), rizada y marejadilla, con olas de 10 a 30 cm. Visibilidad: Regular (9 km) entre las 04 y las 08 horas del día 8 de junio de 2020, y buena (mayor de 10 km) el resto del tiempo. Meteoros: Algún aguacero ocasional durante el día 8 de junio de 2020”.*

### **Cuarto.**

Consta al folio 381 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 168, de 16 de junio de 2020.

### **Quinto.**

Al objeto de poder levantar la medida preventiva de retención y prohibición de venta del “**SUPER SERVANT 4**” acordada por resolución de 10 de junio de 2020 de la Sra. Juez Marítimo instructora (folio 103), por oficio de 12 de junio

de 2020 de la misma autoridad (folio 255), se fija una fianza por un importe de **UN MILLÓN CIENTO CINCUENTA Y DOS MIL euros (1.152.000 €)**, que es aportada por la representación legal de los armadores de la embarcación asistida y que ha sido constituida por “THE STANDART CLUB IRELAND DESIGNATED ACTIVITY COMPANY” (folios 337 y siguientes y 391 y siguientes).

#### **Sexto.**

Al folio 159 consta informe preliminar de valoración suscrito por el Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, de 11 de junio de 2020 (folio 159), en el que se indica que la valoración preliminar estimada del “**SUPER SERVANT 4**”, asciende a **SEIS MILLONES de euros (6.000.000 €)** y que a su llegada al puerto de Palma transportaba una carga de yates con una valoración preliminar estimada de **TREINTA Y DOS MILLONES CUATROCIENTOS MIL euros (32.400.000 €)**.

Por su parte, la representación legal de “SHUTTLE SHIPPING N.V.”, armadores del “**SUPER SERVANT 4**”, presentan tres valoraciones del barco efectuadas por los *brokers* “ADREM SHIPBROKERS”, “FRIDAY & CO SHIPBROKERS” e “INTERSHITRA S&P”, en las que el valor medio del citado buque, a 1 de enero de 2020, asciende a la cantidad de **TRES MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MIL TRESCIENTOS TREINTA Y TRES euros (3.333.333 €)**. Asimismo, que la valoración de los yates que constituían la carga, ascendería a la cantidad que se reseña al folio 199.

#### **Séptimo.**

A los folios 283 a 320 consta expediente administrativo informativo/averiguador número 20-260-0001, instruido por la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, relativo a la escora sufrida el día 8 de junio de 2020 por el buque “**SUPER SERVANT 4**” en el puerto de Palma de Mallorca.

Por el Jefe de la División de Seguridad y Protección de la Autoridad Portuaria de Baleares se emitió el 29 de junio de 2020 un informe sobre la emergencia acaecida al “**SUPER SERVANT 4**” (folios 579 a 581), en el que se realiza una descripción cronológica de aquella y extrae unas conclusiones al respecto.

#### **Octavo.**

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 31 de agosto de 2020, (folios 582 a 595), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Relatos de los hechos acaecidos, según constan en los partes de asistencia, 2º) auto de retención y fijación de fianza, 3º) publicación de edictos en B.O.E., 4º) comunicación de inicio del expediente al



Consulado de los Países Bajos en Palma de Mallorca , 5º) personación de los asistentes, 6º) personación de la parte asistida, 7º) informe meteorológico de la AEMET, 8º) informe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Palma de Mallorca, 9º) informe del Capitán Marítimo de Palma de Mallorca, 10º) informe de la Autoridad Portuaria, 11º) atestado de la Guardia Civil, y 12º) valoración del buque asistido y su carga por la Capitanía Marítima.

### **Noveno.**

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

1º) La representación letrada de la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA SLP”, en sus escritos de alegaciones (folios 873 a 890) y conclusiones (folios 1427 a 1449), califica la asistencia prestada como de “salvamento” y considera que el valor de lo salvado asciende a la cantidad de SETENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES euros (78.746.293 €), cuantía obtenida de las sumas correspondientes al valor asegurado del buque, carga, flete y combustible (folio 1448). Atendiendo a la cantidad así obtenida, fija la cuantía del premio en **SIETE MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS VEINTINUEVE euros con TREINTA céntimos (7. 874.629, 30 €)**, cantidad resultante al aplicar el 10% al valor de lo salvado.

2º) A su vez, la representación letrada de “REMOLCADORES NOSA TERRA S.A.” (REMOLCANOSA), en sus escritos de alegaciones (folios 758 a 788) y de conclusiones (folios 1303 a 1372), considera que la asistencia prestada por sus dos remolcadores al buque asistido es constitutiva de un salvamento y considerando que el valor total de lo salvado es de SETENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES euros (78.746.293 €), el importe del premio al que consideran ser acreedores debe ascender a la cantidad de **CINCO MILLONES TREINTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS SESENTA Y DOS euros (5.039.762 €)**, equivalente al 80% del 8% del valor de lo salvado.

3º) La representación legal de la empresa armadora del buque asistido “SHUTTLE SHIPPING N.V.”, tanto en su escrito de alegaciones (folios 617 a 648), como en el de conclusiones (folios 1374 a 1413), considera que la intervención de los prácticos que intervinieron en la asistencia no constituyó más que un asesoramiento ordinario propio de la función que desempeñan sometido a lo dispuesto en la Prescripción 11 de las Prescripciones particulares del servicio portuario básico de practica en el puerto de Palma de Mallorca (folios 458 a 480), lo que supondría una remuneración de **TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y SEIS euros con TREINTA céntimos (3.566, 30 €)**, y, que, subsidiariamente, podría configurarse como una intervención de las

previstas en la prescripción 12 de las citadas prescripciones particulares, que debería ser remunerada según las tarifas previstas al efecto, (“Tarifas por intervención en emergencias, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación”), cuya remuneración ascendería, entonces, a **SIETE MIL CUATROCIENTAS SESENTA Y SEIS euros con TREINTA céntimos (7.466,30 €)**.

Respecto de la intervención en la asistencia de los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**”, considera que aquellas no consistieron sino en servicios de empuje previstos en la prescripción 15 del Pliego de prescripciones particulares del servicio de remolque portuario en los puertos de Palma, Alcudia, Mahón e Ibiza/La Sabina (folios 498 a 534), al que correspondería una remuneración de **TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS euros (36.500 €)**, y, que, subsidiariamente, podría ser considerada como una intervención de las previstas en la prescripción 16 de las citadas prescripciones particulares, que debería ser remunerada según las tarifas previstas al efecto, (“Tarifas por intervención en situaciones de emergencia, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación”), cuya remuneración sería, entonces, de **TREINTA Y SEIS MIL SETECIENTOS euros (36.700 €)**.

4º) Por su parte, la representación legal de la compañía aseguradora de la carga, “MS AMLIN MARINE NV”, en sus escritos de alegaciones (folios 745 a 756) y de conclusiones (folios 1415 a 1421) coincide totalmente con las consideraciones que respecto a calificación y remuneración presenta la representación letrada de los armadores del “**SUPER SERVANT 4**”.

#### **Décimo.**

Todas las partes personadas interesaron en sus escritos de alegaciones la práctica de determinadas pruebas. Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 2 de octubre de 2020 (folios 937 a 939), se admitió y se llevó a efecto la prueba documental, testifical y testifical-pericial que obra en las actuaciones.

#### **Undécimo.**

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 29 de marzo del presente año (folio 1450) se acordó la elevación del expediente al Tribunal Marítimo Central la no celebración de reunión conciliatoria, por no haber manifestado las partes interés en llevarla a cabo.

### **HECHOS**

#### **Primero.**

Aunque las versiones que de los hechos presentan las partes personadas no difieren en lo sustancial, pues lo hacen, exclusivamente, en la calificación de

que de ellos hacen, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central y, para ello, además tenerse en consideración dichas versiones, estas han de complementarse con la información que proporcionan el informe general de la emergencia elaborado por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma (folios 161 y 162), el expediente administrativo informativo/averiguador número 20-260-0001, instruido por la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca (folios 283 a 320), el informe emitido por el Jefe de la División de Seguridad y Protección de la Autoridad Portuaria de Baleares (folios 579 a 581), los informes periciales suscritos por DON E. T. M. de “RTS TASADORES DE SEGUROS” (folios 650 a 743), y por DON A. E. L. (folios 828 a 871), el informe emitido por el capitán del “**SUPER SERVANT 4**”, DON O. S. (folios 293 y 294) y por las declaraciones prestadas por el patrón del “**JORGE JUAN S**”, DON J. C. F. F., el patrón del “**BLANCA S**”, DON J. M. Q., los prácticos DON A. P. L., DON H. G. S., DON I. G. P., DON J. C. R., DON J. F. C., y DON M. G. M., por el capitán del “**SUPER SERVANT 4**”, Sr. S. y por el perito DON E. T. M.

Por lo expuesto, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los hechos que a continuación se exponen:

Pasadas las 0735 del día 8 de junio de 2020 se recibió una llamada por canal 14 de VHF en la Corporación de Prácticos del Puerto de Palma del capitán del “**SUPER SERVANT 4**”, carguero semisumergible que transportaba nueve yates y tres *tenders* y que estaba atracado por babor en la 2ª alineación del muelle de Poniente Norte, solicitando asistencia urgente por haber sufrido un *blackout* mientras realizaba las operaciones de descarga, lo que le hizo escorar a estribor, debido al trasvase de agua desde la banda de babor a la de estribor, entre los tanques extg. número 5 BT (PW) y (SW), sin que puedan descartarse otras causas. Por tal motivo, la corporación de prácticos contactó con los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**” para que se colocaran al costado del buque, lo más rápidamente posible. El capitán del “**SUPER SERVANT 4**” realizó varias llamadas más, solicitando asistencia urgente, pues su barco seguía escorando. A las 0750, el práctico DON M. G. M. acudió al costado del buque por la banda de tierra y contactó por VHF con su capitán, quien le solicitó que embarcara. Previamente a embarcar, comunicó al “**BLANCA S**” que, cuando llegara, se apoyara en la aleta de Er. a la altura de la chimenea. El práctico, al no poder embarcar por la banda de tierra, lo hizo, aproximadamente a las 0810, por la banda de mar, sin que estuviera dada escala de práctico u otro medio para facilitar el embarque. En ese momento, comunicó al “**BLANCA S**”, que ya había llegado, que empujara a carnero a media potencia en el lugar indicado. Ya en el puente, el capitán le informó al práctico sobre las incidencias que había sufrido y le dijo que había ordenado desembarcar a su tripulación y a la de los yates que transportaba, quedando solo cinco tripulantes a bordo. A las 0815 llegó el “**JORGE JUAN S**”, a quien el

práctico ordenó que se colocara en la amura de Er. del mercante y que empujara a media. A las 0820, y como el **“SUPER SERVANT 4”** parece que seguía escorando, se indicó a los remolcadores que empujaran con toda su potencia. A las 0825 se observó que el buque había dejado de escorar. Sobre las 0845 hizo su aparición el buque de salvamento **“MARTA MATA”** que había sido movilizado para intervenir en la asistencia. Sobre las 0905, el **“MARTA MATA”** intentó pasar un cable al **“SUPER SERVANT 4”** para proporcionarle energía eléctrica, por lo que a eso de las 0920, el práctico ordenó al **“JORGE JUAN S”** que dejara de empujar para dejar su sitio al **“MARTA MATA”**.

Al separarse el remolcador, el **“SUPER SERVANT 4”** incrementó su escora, por lo que el **“JORGE JUAN S”**, a las 0925, volvió a ocupar su sitio y continuó empujando a carnero a la máxima potencia. Sobre las 0930 el **“SUPER SERVANT 4”** informó al práctico que el barco había recuperado el suministro eléctrico y que, una vez operativo el sistema de lastrado de tanques, comenzarían a adrizar el barco, por lo que a eso de las 0940, el práctico ordenó bajar a media la potencia de empuje de los remolcadores. Se observó que en la banda de Er. había dos yates que estaban comenzando a escorar al encontrarse apoyados en la regala, por haberse desplazado hasta ella por hallarse destrincados. A eso de las 0945 el práctico indicó a los remolcadores que bajaran a poca potencia y se detuvieron las labores de adrizamiento para valorar la situación de los dos citados yates. A las 1010, Prácticos de Palma informó a la Autoridad Portuaria que a bordo del **“SUPER SERVANT 4”** todo estaba en orden y funcionando. A las 1600 embarcó el práctico DON I. G. P. y relevó con el Sr. G. M. Sobre las 1640, el capitán del **“SUPER SERVANT 4”** ordenó a la tripulación que quedaba a bordo que abandonara el barco, excepto a cuatro tripulantes. El capitán sugirió al práctico que desembarcara también. Sobre las 1650 comenzó el lastrado, que durará unas dos horas, apreciándose una ligera recuperación, aunque se mantuvo el problema causado por las embarcaciones que estaban apoyadas en la regala de Er. El yate situado en popa, el **“LIQUID REHAB”**, consiguió salir remolcado por una embarcación menor, y, una vez hecho esto, reembarcó parte de la tripulación. Mientras tanto, los dos remolcadores continuaron trabajando de forma preventiva. Entre las 2115 y las 2130 el práctico desembarcó, no sin antes ordenar a los remolcadores que continuaran empujando a carnero durante toda la noche.

El día 9 comienza de igual forma en que acaba el 8, con los dos remolcadores empujando a carnero a poca potencia desde los puntos que se les había asignado. A las 0840 embarcó el práctico DON H. G. S. junto con diverso personal de tierra. A las 1300 lo hizo el práctico DON J. A. P. L. y efectuó el relevo. A las 1310 el **“SUPER SERVANT 4”** inicia la conexión con el generador de tierra. A las 1345 las embarcaciones de buzos sacan al velero **“CHINOOK”** y a las 1410 lo hacen con la motora **“ECO TENDER.”** A las 1600 embarca en el **“SUPER SERVANT 4”** la tripulación del yate **“AMORAZUR II”**, que a las 1620 arranca sus máquinas y lo deja fuera a las 1630. Mediante una

llamada telefónica de la Capitanía Marítima realizada a las 2005, se solicita al **“BLANCA S”** que empuje al yate **“RARE DIAMOND”**, que continuaba enganchado con su estabilizador de Er. en la regala de Er. del **“SUPER SERVANT 4.”** El remolcador consulta al práctico, quien, a las 2028, decide que sea el **“JORGE JUAN S”** quien lo haga. A las 2030 el remolcador se separa del buque asistido y sobre las 2040 el se apoya en el costado del **“RARE DIAMOND”**, y, siguiendo las instrucciones del práctico, empuja a carnero suavemente y logra liberarlo de la regala, para quedar flotando a bordo del **“SUPER SERVANT 4”**. Hecho esto, el práctico le ordena volver a proa del **“SUPER SERVANT 4”** y seguir empujando a poca potencia, para, acto seguido, empezar el deslastrado y adrizado del buque asistido. A las 2111 el práctico ordena el fin de la maniobra, y, a las 2125, el **“BLANCA S”** y el **“JORGE JUAN S”** quedan atracados en su base.

### Segundo.

Las condiciones meteorológicas 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 en el antecedente de hecho tercero, una situación meteorológica bonancible que no afectaba negativamente a la estabilidad del buque asistido.

## **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 DEL PUERTO DE PALMA, SLP”** y de **REMOLCANOSA** articulan sus postulaciones 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, **“SHUTTLE SHIPPING N.V.”** y la aseguradora de la carga **“MS AMLIN MARINE N.V.”**, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantienen que la asistencia prestada al **“SUPER SERVANT 4”** por la referida empresa de remolcadores y por citada corporación de prácticos no han

constituido más que la realización de las actuaciones derivadas del desempeño de las actividades propias del servicio de remolque o del de practicaaje, sometidas a las tarifas previstas en los respectivos pliegos de prescripciones particulares del servicio de remolque portuario en los puertos de Palma, Alcudia, Mahón e Ibiza/La Sabina y en el del servicio portuario básico de practicaaje en el puerto de Palma de Mallorca.

### 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.

Para valorar la entidad del peligro en el caso que nos ocupa, este Tribunal Marítimo debe determinar si la estabilidad del buque asistido se vio comprometida hasta el punto de que pudiera provocar de forma real e inminente su pérdida o la causación de graves daños.

La parte asistida afirma que el **“SUPER SERVANT 4”** nunca vio amenazada de forma grave su estabilidad. Para ello aporta, en el informe pericial suscrito por DON E. T. M. (folios 650 a 743), determinados documentos extraídos de

una simulación realizada por el astillero del buque asistido con un programa *ad hoc*, en el que concluye que no hay evidencias de la existencia de un peligro inminente de vuelco del buque, que por sí mismo se estabilizó tras alcanzar una escora entre los 12° y 14°. Se trata de un estudio específico para el barco en cuestión, orientativo sobre las condiciones específicas de estabilidad de este buque, pero que este Tribunal no puede admitir como prueba fehaciente, ya que no consta el estudio íntegro, y, como el mismo autor reconoce en su declaración obrante al folio 1245, algunos de los datos introducidos en la aplicación han sido forzosamente estimados, por desconocerse su realidad durante las operaciones de lastrado el día del incidente.

Por el contrario, la parte asistente, en el informe-análisis del accidente elaborado por DON A. E. L. (folios 828 a 871), considera que, sin la acción de los prácticos y de los remolcadores, el **“SUPER SERVANT 4”** hubiera perdido totalmente su estabilidad, produciéndose la pérdida del buque y de su carga. Dicha afirmación se sostiene, principalmente, con los siguientes argumentos:

- El hecho de que un buque del tipo Semi-Submersible Heavy Load, como el SUPERSERVANT 4, encontrándose en la fase final de lastrado, supere los 15° de escora supone la pérdida de estabilidad del buque y su consiguiente zozobra. Justifica esta afirmación aportando un gráfico y otros datos extraídos de una ponencia presentada en la conferencia internacional de la “American Society of Mechanical Engineers”, celebrada en Río de Janeiro en 2012 (folios 858 y 859). También, en ese mismo sentido, se acompañan párrafos extraídos de la “ABS Guide for Build and Classing Semi-submersible Heavy Lift Vessels”, relativos a la situación de estabilidad en averías (folios 856 a 858) con el buque lastrado.
- El barco llegó a escorar unos 22°. Se afirma esta circunstancia mostrando una foto de la aleta de babor del barco realizada desde el muelle, sobre la que se dibujan unas líneas descriptivas de la escora.

El Tribunal considera que, de una parte, las conclusiones sostenidas en la ponencia referida, pudiendo resultar orientativas, carecen del respaldo de autoridad institucional o normativa suficiente para su toma en consideración en este caso; de otra, las recomendaciones de la citada guía ABS aludidas sobre los 15° de escora se refieren a buques que se encuentren en situación de estabilidad en averías, situación en la que no se encontró el **“SUPER SERVANT 4”**, que mantuvo intacta la estanqueidad de sus compartimentos durante el incidente. En cualquier caso, se trata de recomendaciones generales relativas a un tipo de buque, lo que no puede interpretarse como la descripción de las condiciones de estabilidad de un buque concreto en una situación determinada. Por lo que respecta a la escora alcanzada, no puede

considerarse como prueba una foto realizada con un ángulo desconocido en relación al plano de cruzía del barco asistido.

En consecuencia, este Tribunal considera que en el informe elaborado por el Sr. E. L., en modo alguno demuestra la inminencia de peligro de que el **“SUPER SERVANT 4”** fuera a zozobrar en el incidente en cuestión.

Consta en el expediente el informe preliminar de incidente marítimo instruido como consecuencia de la escora sufrida por el **“SUPER SERVANT 4”** por la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma (folios 285 a 320.) En dicho informe se detalla, entre otros extremos, la actuación llevada a cabo por el Inspector de Seguridad Marítima DON G. M. S., quien, por estar en el muelle desde las 0830 hasta las 2130 del día 8 de junio, pudo observar por sí mismo lo acontecido durante este período de tiempo. El Sr. M. S. en su relato de los hechos señala una escora máxima del buque de 12º, constata que el buque mantuvo intacta la estanqueidad de sus compartimentos y afirma que *“La escora accidental posterior (al blackout) se pudo deber al trasvase por gravedad del agua entre los tanques extg. n.º 5 BT (PW) y (SW) al permanecer sus válvulas de interconexión abiertas y sin posibilidad de operarlas remotamente hasta que se restableció la corriente eléctrica, tal como mantiene el Capitán. También pudo deberse a que algunos de los tanques de estribor continuaran lastrando.”* Asimismo, en sus conclusiones, manifiesta que, pese a no contar con todos los datos solicitados *“...la secuencia de los acaecimientos del incidente resulta coherente con la declaración de los implicados y las observaciones del instructor durante la atención a la emergencia y a las labores de investigación”*.

Estudiados todos los relatos e informes, el Tribunal considera que éste último de la inspección marítima se ajusta al comportamiento real del buque y, en consecuencia, concluye que, pese a la evidente alarma producida y la incertidumbre inicial sobre las consecuencias de la pérdida del control de la estabilidad del buque, no puede acreditarse que en algún momento se diera un riesgo cierto de zozobrar.

Queda por determinar cuáles fueron los efectos de la acción de los remolcadores. El informe de la parte asistida estima que disminuyó la escora unos dos grados, mientras que el de la parte asistente considera que evitó el vuelco, sin entrar en consideraciones de cuáles son sus efectos adrizantes en grados de escora compensada y sin contradecir expresamente la estimación concreta de la otra parte. Para el Tribunal, el comportamiento del buque asistido desde la llegada de los remolcadores y, en particular, entre las 0920 y 0923 ayuda a valorar estos efectos. Con el buque estabilizado (lo hizo a las 0825, como afirma el práctico Sr. G. M. en el folio 169), pero todavía sin control de la estabilidad por seguir sin energía, el remolcador **“JORGE JUAN S”** se abre para permitir que el **“MARTA MATA”** intente pasar un cable de toma de



corriente. Sin el empuje del remolcador, el barco escora más a estribor. Fracasado el intento de pasar el cable, el práctico ordena que vuelva a empujar el remolcador a máxima potencia a 0923. En el relato del remolcador “**BLANCA S**” se indica que al abrirse el “**JORGE JUAN S**” el barco “comenzó a hundirse de proa y a aumentar la escora” y en el relato de este último que “en ese breve lapso de tiempo el “**SUPER SERVANT 4**” se había hundido unos 30cm”. En el relato del práctico no se detallan los grados que vuelve a ganar la escora del barco asistido, ya que ni siquiera se mencionan estas órdenes a remolcadores, lo que parece indicar que no le produjo especial alarma. Tampoco el inspector de seguridad marítima, que se encontraba en el muelle, incluye esta circunstancia en su informe. Todo ello lleva a concluir que el empuje de los remolcadores ayudó a compensar la escora en una cuantía que no puede determinarse con precisión, aunque sí estimarse entre 2º y 5º, pero no parece probable que los limitados efectos adrizantes de su empuje horizontal hubieran podido contrarrestar un par escorante que llevara al buque a volcar.

Finalmente, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostienen las representaciones letradas de REMOLCANOSA y de la “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA, 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.

#### **Cuarto.**

Las representaciones legales de la empresa armadora del buque asistido, “SHUTTLE SHIPPING N.V.” y de la compañía aseguradora de la carga, “MS AMLIN MARINE N.V.”, sostienen que la intervención de los prácticos que intervinieron en la asistencia no constituyó más que un asesoramiento ordinario propio de la función que desempeñan sometido a lo dispuesto en la Prescripción 11 de las Prescripciones particulares del servicio portuario básico de practica en el puerto de Palma de Mallorca, y, que, subsidiariamente, podría configurarse como una intervención por emergencias, de las previstas en la prescripción 12 de las citadas prescripciones particulares, que deberían ser remuneradas según las tarifas previstas al efecto. Por otra parte, y respecto de la intervención en la asistencia de los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**”, consideran que aquellas no consistieron sino en servicios de empuje previstos en la prescripción 15 del Pliego de prescripciones particulares del servicio de remolque portuario en los puertos de Palma, Alcudia, Mahón e Ibiza/La Sabina, o, subsidiariamente, podría ser considerada como una intervención de las previstas en la prescripción 16 de las citadas prescripciones particulares, remunerada conforme a las tarifas previstas al efecto.

Llegados a este punto, el Tribunal Marítimo Central entiende que la intervención de prácticos y remolcadores en los hechos que nos ocupan debe dividirse en dos fases de actuación diferenciadas: una primera en la que desplegaron una actividad extraordinaria, que es la que constituye la asistencia marítima propiamente dicha, y una segunda en la que su proceder no puede ser calificado más que como ordinario o normal. Por tanto, el Tribunal considera de gran importancia determinar, con la mayor precisión posible, la duración de la asistencia prestada por prácticos y remolcadores al **“SUPER SERVANT 4”**, deslindando la actividad extraordinaria de la ordinaria.

La intervención de prácticos y remolcadores en las operaciones de apoyo y auxilio al **“SUPER SERVANT 4”** tuvo lugar entre las las 0735 del día 8 de junio de 2020, momento en que se produce la llamada del capitán a la corporación de prácticos, y las 2125 del siguiente día 9, cuando los remolcadores **“BLANCA S”** y **“JORGE JUAN S”** quedan atracados en su base. No obstante lo anterior, como ya hemos afirmado, la asistencia marítima como tal no abarcó todo ese lapso de tiempo, sino que se circunscribió, exclusivamente, a la primera fase de dicha intervención, pues esta se ha caracterizado por las notas de incertidumbre y por la falta de control de los sistemas del buque, no gozando de esa consideración el resto de la actividad desplegada por prácticos y remolcadores.

Para delimitar el período de tiempo en el que transcurrió la asistencia, resulta fundamental tomar en consideración la información recogida en el informe general de la emergencia, en el que se constata que a las 1010 del día 8 de junio *“el buque ha sido adrizado todo lo posible para facilitar las operaciones y todo está en orden a bordo y funcionando”* y, que, *“Solo está el problema de la estiba de los yates”*, problema que considera *“competencia del propio buque.”* (folio 161.) A partir de este momento, la actividad de prácticos y remolcadores pierde el carácter de servicio extraordinario que caracteriza al remolque de fortuna, para adquirir la connotación de normalidad. Normalidad que se destaca en el informe elaborado por el Jefe de la División de Seguridad y Protección de la Autoridad Portuaria de Baleares, cuando señala que *“A las 1710 los dos remolcadores siguen trabajando de manera preventiva (el subrayado es nuestro) sobre el casco del buque, encontrándose el práctico para realizar las comunicaciones.”* (folio 580).

Así, el Tribunal Marítimo Central entiende que la presente asistencia debe circunscribirse a la actividad desplegada entre las 0735 y las 1010 del 8 de junio de 2020 por el práctico Sr. G. M. y por los remolcadores **“BLANCA S”** y **“JORGE JUAN S”**, y que es ese período de tiempo sobre el que ha de conocer, rigiéndose la actividad de prácticos y remolcadores, a partir de las 1010, conforme a lo dispuesto en los correspondientes pliegos de prescripciones particulares reguladores de los servicios de remolque portuario y practicaje.

### **Quinto.**

Contrariamente a la pretensión sostenida por “SHUTTLE SHIPPING N.V.” y “AMLIN MARINE N.V.”, este Tribunal Marítimo estima que los servicios prestados por prácticos y remolcadores al “**SUPER SERVANT 4**” durante la primera fase de la asistencia no pueden ser enmarcados en una situación de normalidad en la que serían de plena aplicación los pliegos de prescripciones particulares reguladores de los servicios de practica y remolque portuario antes citados.

La situación de excepcionalidad que atravesaba el “**SUPER SERVANT 4**” se evidencia en que, cuando su capitán llamó a la corporación de prácticos, el barco sufría una escora excesiva, que, en ese momento, no podía corregir por sus propios medios, y, que, de acentuarse, lo hubiera colocado en una difícil situación. El práctico, ya antes de embarcar en el “**SUPER SERVANT 4**”, en vista de como estaban las cosas, se vio obligado a movilizar a dos remolcadores para que lo asistieran y para que con su empuje trataran de disminuir la escora que sufría el mercante. Esta situación era de gravedad tal, que, como ya ha quedado acreditado, el capitán ordenó a la mayor parte de su tripulación y a las de las embarcaciones que constituían la carga del “**SUPER SERVANT 4**”, que abandonaran el barco, como así lo hicieron, teniendo que saltar sobre las defensas para poder bajar a tierra.

Como se pone de manifiesto en el informe que sobre la emergencia generada elaboró DON J. A. F., Jefe de la División de Seguridad y Protección de la Autoridad Portuaria de Baleares (folio 579), en un momento dado, sin que exista constancia de la hora exacta, pero con posterioridad al inicio de las operaciones de asistencia, por el Director de Emergencias se activó el Plan de Emergencia Interior del puerto de Palma y el Plan Interior Marítimo, pues desde el Centro de Control de Emergencia (CCE) del puerto de Palma se había observado en las cámaras que el “**SUPER SERVANT 4**” estaba bastante escorado a estribor, circunstancia de la que avisó a la Autoridad Portuaria, dándose, de esa forma, continuidad a la labor emprendida anteriormente por prácticos y remolcadores.

No estamos, pues, ante una situación regulada por lo dispuesto en meros contratos mercantiles de practica o remolque, sino que debe afrontarse una situación excepcional en la que, si bien no existió un peligro real grave e inminente de pérdida o de graves daños para el buque asistido, si se dio un riesgo que cualificó las operaciones llevadas a cabo, incardinándolas dentro de las previsiones de la vigente normativa de asistencias marítimas.

## **Sexto.**

Sentado lo anterior, esto es, que la asistencia prestada al “**SUPER SERVANT 4**” no constituye un salvamento marítimo, ni unos servicios de practica y remolque ordinarios, es necesario dilucidar si esta puede incardinarse en la otra figura prevista la normativa de asistencias marítimas, la del “remolque de fortuna”.

A este respecto, 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 concudiesen 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 las actuaciones de prácticos y remolcadores han sido constitutivas de un remolque de fortuna, en virtud a las siguientes consideraciones:

1.- A las 0735 del día 8 de junio de 2020, el capitán del **“SUPER SERVANT 4”**, solicitó asistencia urgente a la Corporación de Prácticos del Puerto de Palma, debido a la escora que sufría. Y, pocos minutos después, reiteró su solicitud de ayuda con varias llamadas más. Como consecuencia de la petición de auxilio fueron inmediatamente movilizados los remolcadores **“BLANCA S”** y **“JORGE JUAN S”**.

2.- El registro de las comunicaciones (folios 699 a 739) y el desembarco preventivo que a las 0800 del día 8 ordenó el capitán efectuar a la mayor parte de la tripulación del **“SUPER SERVANT 4”** y de las tripulaciones de las embarcaciones que constituían su carga, evidencian el riesgo existente.

3.- Durante toda la asistencia se dio una continuidad en la actuación del práctico. Así, el Sr. G. M., a petición del capitán, hubo de subir a bordo del **“SUPER SERVANT 4”**. Antes de subir a bordo, ya impartió instrucciones al remolcador **“BLANCA S.”** Una vez a bordo, el práctico desempeñó eficazmente su labor dirigiendo la acción de los remolcadores y sirviendo de conexión entre el capitán del mercante y la autoridad portuaria, cuando esta tomó cartas en el asunto, actividad que excedió de la propia de un practicaje ordinario.

4.- Si bien es cierto que la acción de los remolcadores no fue decisiva para que el buque asistido recuperara la estabilidad, también lo es que contribuyó a ello, logrando disminuir la escora.

### **Séptimo.**

Una vez calificada la asistencia marítima prestada al **“SUPER SERVANT 4”** y determinada su duración, 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, en el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima se establece el derecho a una remuneración adecuada

por los servicios prestados en un remolque de fortuna, remuneración que incluirá los daños y perjuicios sufridos por el buque remolcador 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 conocimiento de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomándose 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 “CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA, S.L.P.” por la asistencia prestada por el práctico DON M. G. M., 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 **VEINTICINCO MIL euros (25.000 €)**.

Respecto a la remuneración que ha de corresponder a la asistencia prestada por los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**”, el Tribunal Marítimo, a la vista de todas las circunstancias que han incidido en su intervención, acuerda establecer una retribución de **TRECE MIL euros (13.000 €)** para cada remolcador.

Ambas remuneraciones corresponden a las actuaciones llevadas a cabo por el práctico y los remolcadores entre las 0735 y las 1010 del día 8 de septiembre de 2020, que, como ya ha quedado expuesto, es el lapso de tiempo al que se circunscribe la asistencia.

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 DE PALMA, SLP”, en favor del buque mercante semisumergible (*dock ship*) “**SUPER SERVANT 4**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **VEINTICINCO MIL euros (25.000 €)**, cantidad que habrá de ser abonada por la mercantil “**SHUTTLE SHIPPING N.V.**”, entidad armadora del buque asistido.

Asimismo, acuerda declarar como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por los remolcadores “**BLANCA S**” y “**JORGE JUAN S**” al referido mercante “**SUPER SERVANT 4**”, determinando que la remuneración total que les corresponde asciende a la cantidad de **VEINTISÉIS MIL euros (26.000 €)** cantidad que habrá de ser abonada por la mercantil “SHUTTLE SHIPPING N.V.”, entidad armadora del buque asistido, a la entidad mercantil “REMOLCADORES NOSA TERRA S.A.” (REMOLCANOSA), armadores de los dos citados remolcadores.

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.