

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00011/21

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 Jesús Méndez Rodríguez

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 veinte días de
diciembre 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 **20/2020**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Las Palmas de Gran Canaria, relativo a la asistencia prestada el día 10 de octubre de 2020 por los remolcadores “**V.B. ADRIÁTICO**”, “**FAIRPLAY BENTAYGA**”, “**FAIRPLAY BANDAMA**” y “**FAIRPLAY TAMADABA**” al petrolero de bandera liberiana, “**ALABAMA STAR**”, de 227,82 metros de eslora, 32,24 metros de manga y 41.526 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “**UML ALABAMA STAR LIMITED**”.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, mediante acuerdo de 30 de octubre de 2020 (folios 1 y 1 vuelto) dictado a la recepción del escrito de fecha 29 de octubre de 2020 de la representación legal de la entidad mercantil “**REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS, S.A.**” en el que se daba traslado del parte de asistencia, y

de la ampliación del mismo, formulado por DON E. B. G., patrón del remolcador “**V.B. ADRIÁTICO**”, (folios 19 a 23 vuelto), en el que se da cuenta de la asistencia prestada al petrolero de bandera de Liberia, “**ALABAMA STAR**”, el día 10 de octubre de 2020.

En los citados parte de asistencia y en su ampliación, se pone de manifiesto que a las 2005 del día 10 de octubre de 2020, el remolcador “**V. B. ADRIÁTICO**” recibió una llamada del Centro de Control de Las Palmas, solicitando con urgencia que prestara asistencia al petrolero “**ALABAMA STAR**” que había quedado sin máquina. A las 2016, el remolcador se haya fuera de las aguas portuarias en posición 28° – 05,7’ N, 015° – 23,2 W. Mientras el remolcador se acerca al petrolero, contacta por VHF con el práctico, quien le indica que se apresure pues existe riesgo de colisión entre el “**ALABAMA STAR**” y una plataforma que está fondeada. A las 2025 el “**V.B. ADRIÁTICO**” se encuentra al costado del petrolero que deriva hacia la plataforma “**ENSCO DS-8**”, que se encuentra a unos tres cables. A las 2032, el remolcador toma el cabo de remolque y comienza a alejar al “**ALABAMA STAR**” de la zona de peligro. A las 2055 se ponen al costado del petrolero otros remolcadores para asistirlo en la maniobra de atraque. A las 2047 se larga el cabo de remolque y a las 2306, el “**V.B. ADRIÁTICO**” queda atracado sin novedad.

El parte de asistencia se califica la asistencia como de salvamento y se afirma que su duración fue de tres horas y que la distancia navegada fue de dos millas y media.

Segundo.

Mediante escrito obrante al folio 62 del unido expediente comparece la representación legal de la empresa armadora del buque asistido, la mercantil “**UML ALABAMA STAR LIMITED**”, a los efectos de personarse en el expediente.

Por escrito de 15 de febrero de 2021 (folios 78 a 81 vuelto), comparece la representación letrada de “**ODIEL TOWAGE S. L. U.**”, empresa armadora de los remolcadores “**FAIRPLAY BENTAYGA**”, “**FAIRPLAY BANDAMA**” y “**FAIRPLAY TAMADABA**”, interesando su personación en el expediente y sosteniendo que los citados remolcadores han tomado parte en la asistencia, calificando su actuación como constitutiva de un “salvamento”, por lo que solicita por ello la concesión de un premio.

Tercero.

Al folio 68 consta informe elaborado por el Jefe del Grupo Funcional de Predicción Marítima para el Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología

(AEMET), en el que, para el día 10 de octubre de 2020, entre las 2000 las 2400 horas y en la zona en la que tuvieron lugar los hechos que nos ocupan, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: *“Viento NNE fuerza 3 con algún intervalo de fuerza 4 en la primera mitad del período considerado. Marejada en general. Mar combinada del noreste de 1 a 1,5 m”*.

Cuarto.

Consta al folio 70 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 331, de 21 de diciembre de 2020.

Quinto.

Por la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 se acuerda, el 30 de octubre de 2020 (folios 2 y 3 de la pieza separada) la retención en puerto y la prohibición de salida a la mar del buque asistido, hasta que no se preste la correspondiente fianza, que fija en un importe de **QUINIENTOS MIL euros (500.000 €)**.

Al folio 32 consta copia de carta de garantía suscrita por la entidad aseguradora **“NORWEGIAN HULL CLUB”**, como aseguradores de casco y máquinas del **“ALABAMA STAR”** por un importe de **QUINIENTOS MIL euros (500.000 €)**. Por tal motivo, la Sra. Juez Marítimo instructora dictó acuerdo de 21 de enero de 2021, levantando la medida cautelar anteriormente impuesta (folio 33).

Sexto.

La representación letrada de los armadores del **“ALABAMA STAR”**, en su escrito de 11 de marzo de 2021 (folio 174 vuelto) manifiesta que el valor de ese barco asciende a la cantidad de **NUEVE MILLONES QUINIENTOS MIL dólares (9.500.000 \$)**, tal como consta en el certificado de valoración emitido por la entidad **“HOWE ROBINSON PARTNERS MARITIME EVALUATIONS LTD”** (folio 174 vuelto).

Por su parte, tanto **“REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS, S.A.”**, como **“ODIEL TOWAGE S.L.U.”**, empresas armadoras de los remolcadores intervinientes en la asistencia, aceptan que el valor contribuyente del buque asistido sea el de **9.500.000 \$**, que junto a combustibles e inventario alcanzaría un total de **10.017.500 \$ americanos, (OCHO MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS DIECINUEVE euros con SETENTA Y NUEVE céntimos, 8.282.919,79 €)**, (folios 256 y 259, respectivamente).

Séptimo.

Al folio 214 vuelto consta informe de incidencia número 7443 elaborado por la Autoridad portuaria de Las Palmas. Al folio 215 lo hace el parte de incidencias suscrito por DON G. D. A., práctico de la Corporación de Prácticos del Puerto de la Luz y de Las Palmas, que era el práctico que intervino en la asistencia que nos ocupa, parte cuya ampliación consta a los folios 226 y 226 vuelto.

Octavo.

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 19 de mayo de 2021, (folios 264 a 267), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) relato de la asistencia según las partes, 2º) medidas cautelares impuestas, 3º) archivo de las actuaciones relativas a la plataforma ENSCO DS-8, 4º) alzamiento de las medidas cautelares sobre la plataforma, 5º) partes personadas en el expediente, 6º) circunstancias meteorológicas según la AEMET, 7º) documentación relativa al buque asistido, 8º) valoración del buque asistido, según las partes personadas, 9º) documentación remitida por la Autoridad Portuaria y por la Capitanía Marítima de Las Palmas y 10º) calificación de la asistencia por las partes y premio reclamado por los asistentes.

Noveno.

Por providencia de 28 de junio de 2021 (folio 409), la Sra. juez Marítimo instructora acordó admitir la prueba testifical, testifical-pericial y documental solicitada por 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) La representación letrada de la entidad mercantil “REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS”, armadores del remolcador “**V.B. ADRIÁTICO**”, en su escrito de conclusiones (folios 614 a 620) califica su intervención en la asistencia como constitutiva de un “salvamento”, solicitando a este Tribunal Marítimo que acuerde conceder el premio que corresponda, sin que haya fijado su cuantía.

2º) La representación legal de la empresa “ODIEL TOWAGE S.L.U.”, armadores de los remolcadores “**FAIRPLAY BENTAYGA**”, “**FAIRPLAY BANDAMA**” y “**FAIRPLAY TAMADABA**”, sostiene en su escrito de conclusiones (folios 607 a 612), que la intervención de sus remolcadores en la presente asistencia ha de ser calificada como de “salvamento”, solicitando una

recompensa por sus servicios, que debiera ascender a la cantidad de **DOSCIENTOS SETENTA MIL euros (270.000 €)**.

3º) Por su parte, la representación de “UML ALABAMA STAR LIMITED”, armadores del “**ALABAMA STAR**”, en su escrito de conclusiones (folios 622 a 660), considera que el servicio prestado por los remolcadores no merece otra calificación que la de “remolque de maniobra ordinario” y que, por tanto, su retribución deberá hacerse conforme a lo dispuesto en el Pliego de Prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en los puertos de La Luz y Las Palmas, aprobado por Resolución de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de 14 de mayo de 2020 (B.O.E. 152, de 15 de mayo de 2020) (folios 230 a 255 vuelto).

Undécimo.

La Sra. Juez Marítimo dispuso por providencia de 8 de noviembre del presente año (folio 661) la no celebración de reunión conciliatoria entre las partes por no haber mostrado estas interés en asistir, acordando, en consecuencia, elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central, para resolución.

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 en sus escritos de conclusiones, éstas han de complementarse con la información que proporcionan el informe de incidencias elaborado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas (folio 214 vuelto), el parte de incidencias suscrito por el práctico DON G. D. A. (folios 215 y 226), así como su declaración obrante a los folios 540 a 544, el diario de sala del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas (folio 224), las grabaciones de comunicaciones y del Sistema de Identificación Automática AIS, contenidas en el CD proporcionado por la Autoridad Portuaria, obrante al folio 455, el diario de navegación del “**ALABAMA STAR**” (folios 198 a 200 vuelto), las declaraciones de DON A. O., patrón del “**FAIRPLAY BENDAMA**”, (folio 134), de DON P. R., en nombre del patrón del “**FAIRPLAY TAMADABA**” (folio 135 y 135 vuelto), de DON J. A. H., patrón del “**FAIRPLAY BENTAYGA**” (folio 136), de DON E. B. G., patrón del “**V.B. ADRIÁTICO**” (folios 551 a 553), de DON P. D., capitán del “**ALABAMA STAR**” (folios 583 a 589), y del perito de parte DON E. T. M. (folios 568 a 573).

Ha de significarse que, cuando se plantea alguna divergencia en las diferentes versiones de los datos de posición y horarios del ALABAMA STAR, se asume

por el tribunal como referencia las grabaciones del sistema AIS, proporcionadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

El día 10 de octubre de 2020, el petrolero de bandera liberiana “**ALABAMA STAR**”, procedente de la zona de transferencia de barco a barco (*STS. Ship to ship transfer*) situada frente a la costa de Lagos, en Nigeria, se dirigía en lastre a fondear en el puerto de Las Palmas para efectuar un mantenimiento del motor principal. A las 1923, en posición 28° 05' 5" N, 015° 20' 7" W, sufrió una avería que le dejó sin máquina, por lo que tras realizar varios intentos infructuosos de arrancar el motor principal, a las 2000 hizo una llamada a la Autoridad Portuaria de Las Palmas comunicándole que por esa circunstancia no podía dar avance. A las 2004, la Autoridad Portuaria llamó a la Corporación de Prácticos del Puerto de La Luz y Las Palmas, informando que el “**ALABAMA STAR**”, que tenía previsto fondear en la rada Norte del puerto, estaba a la deriva en el extremo NE de la rada Sur por haber quedado sin máquina. El práctico DON G. D. A., a las 2005, solicitó que cuatro remolcadores asistieran al petrolero. En estas circunstancias, con las condiciones reinantes, el “**ALABAMA STAR**” derivaba hacia el SW a unos 1,5 nudos. A las 2016 el remolcador “**V.B. ADRIÁTICO**”, que había sido avisado por la Autoridad Portuaria, se encontraba ya fuera de aguas portuarias y se dirigió al petrolero, contactando por VHF con el práctico, quien le indicó que se apresurara, pues pudiera existir riesgo de colisión entre el “**ALABAMA STAR**” y una plataforma (*drilling ship*), la “**ENSCO DS-8**”, que estaba fondeada al SSW, en posición 28° 05' 3" N, 015° 22' 3" W. A las 2024 embarcó el práctico Sr. D. A. en el petrolero, en posición 28° 04' 9" N, 015° 22' 0" W, informándole el capitán Sr. D., que el ancla estaba lista para largarse en caso de que fuera necesario fondear. Pocos minutos después, el “**V.B. ADRIÁTICO**” se colocó al costado del “**ALABAMA STAR**” y a las 2030 hizo firme un cabo de remolque en el petrolero para alejarlo de la zona, comenzando a virar a las 2037, al principio hacia el NE, para finalizar haciéndolo en demanda del puerto. Sobre las 2055 llegaron los remolcadores “**FAIRPLAY BANDAMA**” y “**FAIRPLAY TAMADABA**”, cuya intervención había sido solicitada por el práctico, y, desde su llegada, intervinieron en la maniobra de entrada en puerto. A eso de las 2106 se incorporó a esta labor el “**FAIRPLAY BENTAIGA**”. Es de señalar que la Autoridad Portuaria indicó al práctico que se fondeara al petrolero, pero el Sr. D. A. señaló que hacerlo suponía un riesgo debido a la saturación de la zona del fondeadero, proponiendo que fuera llevado al muelle, dando su conformidad la Autoridad Portuaria. Pasadas las 2300 el “**ALABAMA STAR**” quedó amarrado al duque de alba del muelle Reina Sofía.

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.

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 “REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS” y de “ODIEL TOWAGE S.L.U.” califican los servicios prestados por sus representados como “salvamento”, en los extremos consignados anteriormente en el antecedente de hecho décimo, mientras que la parte asistida, “UML ALABAMA STAR LIMITED”, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantiene que la asistencia prestada al “**ALABAMA STAR**” por los remolcadores de las citadas sociedades no ha constituido más que la realización de las actuaciones derivadas de un contrato de practica de los contemplados en el Pliego de Prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en los puertos de La Luz y Las Palmas.

Tercero.

Para valorar la calificación como salvamento que la parte asistente formula, conviene empezar por recordar los requisitos que, para que pueda considerarse como tal, exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que “*El salvamento se registrá 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 este sentido, para determinar la naturaleza y circunstancias propias del caso que nos ocupa, el Tribunal Marítimo Central hace las siguientes consideraciones:

1º.- El práctico Sr. D. A., en el informe ampliatorio del parte de asistencia (folio 226), afirma que advirtió al capitán del **"ALABAMA STAR"** *"del rápido abatimiento del buque y del peligro inminente de colisión con la ENSCO DS-8"*; sin embargo, en su declaración obrante al folio 541, matiza aquella afirmación y, cuando preguntado sobre si el buque asistido estaba derivando, a rumbo de colisión, contesta: *"No puedo asegurar que fuera colisión, pero sí iba a producirse una aproximación excesiva"*, y añade más adelante (folio 543) que, *"Caso de que el barco hubiera seguido derivando, estaría a la altura de Enesco DS-8, colisionando o pasando con riesgo evidente de colisión, estaría en unos 40 o 45 minutos"*. Esta misma tesis sostienen el patrón del **"V.B. ADRIÁTICO"**, en la versión que de los hechos da en el parte de asistencia (folio 23 vuelto) y en su declaración testifical en la que dice que el petrolero *"Si no hubiera colisionado estaría muy cerca de hacerlo"* (folio 553), y las representaciones letradas de las dos compañías de remolcadores (folios 614 y siguientes y 608, respectivamente).

Por el contrario, el Sr. D., capitán del **"ALABAMA STAR"**, en su declaración testifical, descarta cualquier posibilidad de colisión con la plataforma *ENSCO DS-8*, al afirmar que *"Si hubiéramos continuado abatiendo hacia el sudoeste hubiera estado a estribor posteriormente (la plataforma)"* y que *"El buque (el "ALABAMA STAR") podía pasar el buque perforador (la ENSCO DS-8) según su abatimiento a una distancia de 6 cables."* (folio 585.) En el mismo sentido se pronuncia la representación letrada de los armadores del petrolero quienes, en su escrito de conclusiones afirman la inexistencia de peligro de colisión entre el petrolero y la plataforma, fundamentándose en el estudio pericial elaborado por

DON E. T. G., quien, basándose en los registros del Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS) dell **“ALABAMA STAR”**, sostiene que el petrolero nunca estuvo en rumbo de colisión con la plataforma y que la menor distancia entre ambos fue de 0,7 millas, corroborando esta afirmación en su declaración obrante al folio 568. Así mismo, el citado capitán declara al folio 584, que ordenó preparar el ancla para fondear *“después de varios intentos infructuosos de arrancar el motor principal (...) Para largar el ancla al fondo en cuanto el buque alcanzase una profundidad adecuada”*, extremo que confirma el práctico Sr. D. A., cuando afirma que el ancla estaba lista en el escobén, aunque no apeada (folio 542).

2º.- Este Tribunal Marítimo, fundamentando su análisis de la situación en los datos de posición y horarios remitidos por la Autoridad Portuaria, aprecia que:

- La plataforma **“ENSCO DS-8”** se encontraba fondeada en posición 28° 05' 03" N, 015° 22' 29" W. Entre las 2004 y las 2052 se observa un borneo muy reducido.
- Entre las 2005, ya perdida la arrancada avante, y las 2035, el **“ALABAMA STAR”** deriva al 225 a 1,5 nudos.
- A 2037, cuando firme ya el remolque el **“V.B. ADRIÁTICO”** empieza a tirar, el **“ALABAMA STAR”** se encuentra en posición 28° 04' 48" N, 015° 22' 07" W, a 0,4 millas de la plataforma, prácticamente, en el punto más cercano de aproximación a ella en su movimiento previo de deriva. Puede asegurarse, sin lugar a duda, que el petrolero hubiera librado a la plataforma, de no haberse producido la oportuna intervención del remolcador **“V.B. ADRIÁTICO”**.
- Asimismo, a las 2037, el **“ALABAMA STAR”** estaba a punto de cruzar la línea de los 100 metros hacia sondas inferiores, por lo que, sobrepasada la plataforma, de haber continuado a la deriva, podría haber fondeado con seguridad en el momento oportuno.

3.- A la vista de lo expuesto, debe concluirse que la situación acontecida al **“ALABAMA STAR”**, aun constituyendo un riesgo cierto para el propio buque y para la navegación, no reúne las condiciones de gravedad y, sobre todo, de inminencia, que requiere la normativa en vigor, por lo que no puede calificarse de salvamento.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la actuación de los remolcadores de las compañías **“REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS”** y de **“ODIEL**

TOWAGE S.L.U.” no puede ser calificada 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...”*

Pues bien, a la vista de lo instruido, este Tribunal Marítimo considera que se ha producido un remolque de fortuna, por las razones que seguidamente se exponen:

1.- Ha quedado acreditado que el **“ALABAMA STAR”**, tras haber sufrido una avería en las máquinas, perdió la propulsión y, consecuentemente, el gobierno, quedando a la deriva y abatiendo hacia la costa, en una zona de intenso tráfico y en la que estaban fondeados varios buques, circunstancia, que, obviamente, entrañaba un riesgo. Y también, que la avería no pudo ser solucionada por los propios medios del petrolero, de modo que la intervención del **“V.B.**

ADRIÁTICO” resultó decisiva para solventar eficazmente la complicada situación por la que aquel atravesaba. El remolcador fue informado por la Autoridad Portuaria de la situación en la que se encontraba el **“ALABAMA STAR”**, por lo que, sobre las 2030 llegó a la zona, y pocos minutos después hizo firme un cabo de remolque, consiguiendo detener la deriva del petrolero, al que remolcó hasta que este quedó atracado.

La actuación del **“V.B. ADRIÁTICO”** no puede considerarse como derivada de un contrato de remolque ordinario de los previstos en el artículo 302 de la Ley de Navegación Marítima. La asistencia tiene un carácter extraordinario y se realizó a requerimiento de la Autoridad Portuaria, sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo ni respecto al precio que iba a importar dicha prestación.

2.- Llegados a este punto es preciso calificar la actividad desplegada en la asistencia por los remolcadores **“FAIRPLAY BENTAYGA”**, **“FAIRPLAY BANDAMA”** y **“FAIRPLAY TAMADABA”**.

La intervención de estos remolcadores fue autorizada por el consignatario del **“ALABAMA STAR”** cuando fue requerido para ello, *“al ser una situación de emergencia”*, como se evidencia en el informe de incidencias de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (folio 214 vuelto).

A este respecto, hay que poner de manifiesto que, antes de que el práctico embarcara en el petrolero, los tres remolcadores salieron de puerto para prestar su auxilio, llegando a eso de las 2100 al punto en el que se encontraba el buque asistido, cuando este ya había dejado de derivar gracias a la intervención del **“V.B. ADRIÁTICO.”** Así, el práctico Sr. D. A. afirma que cuando llegaron estos remolcadores, el **“ALABAMA STAR”** estaba ya proa al N (folio 540) y el patrón del **“FAIRPLAY BENTAYGA”** en su respuesta al cuestionario que consta al folio 534, afirma que cuando llegaron los tres remolcadores de **“ODIEL TOWAGE S.L.U.”**, el petrolero ya estaba siendo remolcado por el **“V.B. ADRIÁTICO.”** Resulta incuestionable que cuando estos tres remolcadores llegaron junto al **“ALABAMA STAR”**, la situación de riesgo había cesado debido a la intervención del **“V.B. ASDRIÁTICO”**, pero, también lo es, que los tres remolcadores de **“ODIEL TOWAGE S.L.U.”** fueron movilizados por la Autoridad Portuaria a causa de la incidencia generada. Estas circunstancias, unidas al previo concierto entre las partes que supone la autorización del consignatario del buque asistido a que estos tres remolcadores fueran empleados en la asistencia, hacen que este Tribunal Marítimo estime que su participación no puede ser considerada como constitutiva de un remolque de fortuna, sino como un remolque portuario en situación de emergencia en respuesta a una solicitud de la autoridad competente, extremo este previsto en la prescripción 24^a, en relación con la prescripción 3^a del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en los

puertos de La Luz y Las Palmas, Arrecife y Puerto del Rosario, aprobado por resolución de 14 de mayo de 2020 de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (B.O.D. 152 de 29 de mayo de 2020), por lo que, para la retribución por el servicio prestado, deberán ser aplicadas las tarifas previstas en la referida prescripción.

Sexto.

Una vez calificada la asistencia marítima prestada al **“ALABAMA STAR”**, 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 por el **“V.B. ADRIÁTICO”**, 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.

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada por el remolcador **“V.B ADRIÁTICO”**, este Tribunal Marítimo Central, valorando las circunstancias extraordinarias en las que se llevó a efecto su eficaz actuación profesional, acuerda fijar un precio justo por la asistencia que nos ocupa, correspondiendo un importe de **TREINTA MIL euros (30.000 €)** para el **“V.B. ADRIÁTICO”**.

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

RESUELVE

Que debe declarar y declara como constitutivo de un **remolque de fortuna** el servicio prestado por el remolcador **“V.B ADRIÁTICO”**, en favor del petrolero **“ALABAMA STAR”**, y fija como remuneración total de la asistencia la cantidad

de **TREINTA MIL euros (30.000 €)** que habrá de ser abonada por la mercantil “U.M.L. ALABAMA STAR LIMITED”, 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.

Así lo acordaron los señores presidente, vocales y secretario relator del Tribunal Marítimo Central, y lo firman a continuación: