

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/16

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. Javier Pery Paredes

En Madrid a los nueve días del mes de marzo del año dos mil dieciséis.

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor
D. Antonio Afonso Rodríguez

Coronel Auditor
D. José Manuel Gutiérrez del Álamo y Del Arco

Representante Marina Mercante,
D. Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor
D. Federico Manuel García Rico

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **21/2007**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada al Fast Ferry, de bandera española, denominado "**JAUME II**", con indicativo de matrícula GC-1-4-06, de la Provincia Marítima de Las Palmas, de 63,00 (L) metros de eslora, 26,00 de manga, 3,44 de calado y 1721,00 T.R.B, por los Remolcadores, tipo TRÁFICO PUERTO, RADA O BAHÍA, "**VB ANDALUCÍA**", de 27,65 (L) metros de eslora,- 29,50 según página web de BOLUDA, Corporación Marítima, (www.boluda.com.es)-, 11 de manga,

4 de puntal,- 5,80 según la misma página web, calado no especificado, y G.T. 374, y "**VB ALGECIRAS**", con sus mismas dimensiones sacadas de la citada página web salvo en lo referente a su puntal de 4 metros, hecho ocurrido el día 20 de abril de 2007 en aguas del Puerto de Algeciras.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente Expediente por el Juzgado Marítimo Permanente nº 4 de Cádiz tras la presentación de escrito, de fecha 25 de abril de 2007, de la inicial representación letrada, acreditada, de las mercantiles SERVICIOS

MARÍTIMOS DE ALGECIRAS, S.A. y SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS, S.A. por el que, instando su personación, trasladaba los Partes de Asistencia formulados el día 21 anterior ante la entonces Comandancia Militar de Marina de Algeciras por los patrones de los Remolcadores “**V.B. ALGECIRAS**” y “**V.B. ANDALUCÍA**”, y calificaba como “*salvamento*” el servicio prestado por estos en aguas del Puerto de Algeciras al buque “**JAUME II**” el día 20 del dicho mes, folios 1 al 35.

En los Partes formalizados, de similar redacción salvo en los extremos necesarios para identificar tanto a cada remolcador como, en lo atinente al relato, precisar su diferente actividad en la asistencia, se señalaba lo siguiente: que ambos remolcadores habían sido requeridos a las 16:40 horas del día de autos y mediante canal 13 por el Práctico D. J. S. “*para sacar de las proximidades del pantalán nº 9 al Fast Ferry JAUME II, el cual estaba encallado, por la parte de proa (PATINES) entre el Puente Río de La Miel y la escollera que lo limita con la peligrosidad de que la parte de popa fuera encima de los botes de prácticos, que atracan habitualmente en la zona de poniente del pantalán nº 9, y asimismo riesgo para la gente que iba a bordo del ferry*”; que, llegados al costado del ferry,- el “**V.B. ALGECIRAS**” desde su atraque en NAVIO NORTE y el “**V.B. ANDALUCÍA**” desde el suyo en NAVIO SUR-, a las 16:50 horas, “*el “V.B. ALGECIRAS”,- según su relato-, por no haber calado para el mismo y con el posible riesgo de encallar, se quedó en la medianía del buque empujándolo suavemente para que mantuviera su posición y así no hiciera más avería mientras el “V.B. ANDALUCÍA”, enganchándolo de popa, tiraba de él hacia atrás para desencallarlo y atracarlo en el pantalán nº 9*”, y, a su vez, “*el “V.B. ANDALUCÍA”,- según su relato-, cogió un cabo por la popa-babor, ya que su calado no le permitía ir por la parte de proa del barco, y se puso a tirar del ferry, suavemente para no dañarlo más, hacia atrás para desencallarlo mientras el “V.B. ALGECIRAS” mantenía en la posición adecuada su zona de proa*”; que, a las 17:40 horas, quedó atracado el fast ferry en el pantalán nº 9, dándose por finalizada la asistencia de ambos remolcadores sin que se produjeran daños personales ni ecológicos debido a la rapidez, eficacia y profesionalidad con la que se actuó en el transcurso de la emergencia.

La asistencia, que no se calificaba por los patrones de los remolcadores, según los Partes se desarrolló con mar en calma, viento flojo y visibilidad buena, señalándose haber tenido una duración, coincidente, de 1 hora y haber navegado el “**V.B. ALGECIRAS**” 1,2 millas y el “**V.B. ANDALUCÍA**” 0,9 millas.

Segundo

Ante lo interesado por el promotor de las actuaciones el Juez Marítimo, mediante Providencia de 27 de abril de 2007, acordó como medida de garantía la “**Prohibición de Venta y Gravamen del Fast Ferry JAUMEII**”, lo que

trasladó a la Capitanía Marítima de Las Palmas que expidió, una vez anotada la medida, Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento correspondiente al mismo en el Registro Marítimo Español (Registro Especial), en el que constaba como embarcación de TRANSPORTE del subtipo PASAJE/CARGA RODADA, folios 62 y 63, recogiendo también lo proveído la práctica de diligencias procedentes para integración de las actuaciones y, como tales, la publicación de edictos, la solicitud de informe-valoración del “**JAUME II**” por la Administración Marítima pertinente, la certificación meteorológica,- que no se llegó a reclamar hasta dictarse nueva Providencia de 7 de noviembre de 2014-, y la admisión de la personación instada que, notificada a la parte asistente, determinó que esta trasladase, para unión a las actuaciones, escrito con sendos documentos de las mercantiles citadas en el Antecedente de Hecho Primero referidos a gastos soportados por el servicio de ambos remolcadores en combustible y lubricantes y un cabo, folios 40 a 42, y nuevo escrito en que volvía a señalar la calificación inicialmente dada de “*salvamento*”, folio 43. Posteriormente, mediante fax de 19 de septiembre de 2007,- original al folio 79-, la representación letrada de los asistentes trasladó nuevo escrito al Juzgado Marítimo mediante el que, con independencia de las alegaciones a formular en su momento, reiteraba la calificación ya señalada de “salvamento” por la que reclamaba por una parte una retribución/premio de **CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL EUROS (156.000,00-€)** correspondiente al 3% del valor de lo salvado, cifrado en **CINCO MILLONES DOSCIENTOS MIL EUROS (5.200.000,00-€)**, y ello a reserva del informe-valoración del peritaje oficial, y por otra la cantidad de **MIL CUATROCIENTOS TREINTA EUROS (1.430,00-€)** por cada remolcador en concepto de gastos extraordinarios incurridos, folios 68 y 69.

Tercero

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales,- y ya reflejada la Hoja de Asiento del “**JAUME II**” con anotación de la medida cautelar adoptada-, obra a los folios 55 a 59 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español del Remolcador “**V.B. ANDALUCÍA**” expedida por la Capitanía Marítima de Ceuta, sin que, por el contrario, obre en el Expediente el Asiento del Remolcador “**V.B. ALGECIRAS**” que, folio 36, se solicitó de la Capitanía Marítima de Algeciras; a los folios 65 y 66 el Certificado de Valoración, de fecha 24 de mayo de 2007, expedido por el Jefe de Inspección de la Administración Marítima Periférica de Algeciras en el que, consignando sus características, su casco de aluminio y su sistema de propulsión, daba como valor total del “**JAUME II**” la cifra de **DOCE MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (12.500.000,00-€)**, de la que **NUEVE MILLONES DE EUROS (9.000.000,00-€)** corresponderían a su casco y **TRES MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (3.500.000,00-€)** lo serían por su equipo propulsor; a los folios 296 y 297 el informe de meteorología de la AEMET que, referido a la zona de la Bahía de Algeciras, reflejaba que durante el día 20 de abril de

2007 hubo viento E de fuerza Beaufort 4/5 y marejadilla con intervalos de marejada; y, por último, a los folios 243 y 244, las anotaciones del Diario de Sala del CCS Algeciras,- también acordado pedir por la Providencia de 7 de noviembre de 2014-, siendo dos las concernientes a estas actuaciones, la correspondiente a las 16:45 horas en la que se reflejaba lo siguiente: ***“JAUME II durante la maniobra de cambio de costado en el atraque 9 choca contra el puente de desembocadura del Río de La Miel. Parece ser que el único daño que tiene es una raja en el patín de estribor a proa, medio metro por encima de la línea de flotación. Informan a prácticos que envían a los remolcadores ALGECIRAS y ANDALUCÍA para terminar la maniobra”***, y la correspondiente a las 17:15 horas que reseñaba: ***“JAUME II atracado en atraque nº 9”***.

Cuarto

Por escrito de 20 de septiembre de 2007, el Letrado D. J. C. G., en nombre y representación acreditada de EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., entidad propietaria y armadora del buque **“JAUME II”**, folios 70 a 78, instó su personación en el Expediente seguido y copia de lo actuado, y, una vez impuesto de las diligencias practicadas, con fecha 15 de octubre de 2007, interpuso Recurso de Alzada, folios 80 y 81, contra la Providencia de 27 de abril anterior solicitando quedase sin efecto tanto la “prohibición de venta y gravamen” del buque **“JAUME II”** como la “tasación pericial” obrante en el Expediente. Entre las alegaciones reflejadas en el Recurso en cuestión se encontraba la calificación de la asistencia como **“simple remolque dentro de aguas portuarias abrigadas”**.

Dicho Recurso de Alzada lo reiteró su promotor mediante nuevos escritos en los que instaba su resolución, siendo el 16 de enero de 2008 cuando el Juez Marítimo proveyó dar traslado del mismo a la representación letrada de los asistentes que se opuso a las pretensiones deducidas en el mismo y solicitó su desestimación, folios 86 y 87. No obstante lo anterior, la representación letrada del asistido hubo de reiterar su Recurso mediante nuevos escritos llegando a presentar, incluso, uno posterior, de fecha 7 de febrero de 2011, con propuesta de sustituir la medida de garantía por la de aval bancario en la cuantía que se estimase conveniente y no superior a 25.000 euros, solicitando de nuevo dejar sin efecto la inicial medida cautelar,- sustituible por la ofertada-, y la “tasación pericial” que obraba en el Expediente, folios 133 y 134.

El Juez Marítimo actuante, a la recepción del último escrito calendado, dictó Providencia, de fecha 8 de febrero de 2011, fijando la garantía exigible a EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. en TREINTA MIL EUROS”, e indicando los posibles modos de su constitución. Hay que señalar que la medida de garantía inicial de **“Prohibición de Venta y Gravamen del Fast Ferry JAUME II”** no ha

decaído pues no se ha dado noticia al Registro Marítimo correspondiente ni, por otra parte, consta la constitución de fianza en la cuantía señalada para enervarla.

Quinto

Contra la determinación del Juzgado Marítimo de modificación de la garantía las mercantiles asistentes, mediante la representación acreditada de la Letrada D^a M. C. G.,- que sustituyó al anterior Letrado personado-, tras ser notificada de lo proveído interpuso, a su vez, Recurso de Alzada el 29 de abril de 2011, folios 142 a 174, contra el que la representación letrada del asistido formuló oposición mediante escrito de 29 de junio de 2011, folios 190 y 191.

Necesariamente hay que reseñar que el Letrado Sr. C. G., por escrito de la misma fecha anterior, había solicitado del Juzgado Marítimo acordase la caducidad del Expediente, folio 189, solicitud que reprodujo con posterior escrito de 24 de marzo de 2014, folio 194, y, finalmente, hizo tal solicitud,- que amplió al Recurso de Alzada de la parte asistente antes meritado-, ante este Tribunal Marítimo Central con nuevo escrito de fecha 13 de junio del pasado 2014, folio 217, pedimento que este Órgano de la Armada desestimó por su Acuerdo 4/2014 de 30 de octubre del mismo año, folios 226 a 233, en cuyo Antecedente de Hecho Cuarto se dejaba constancia de la existencia de sendos Recursos de Alzada que, por no haber sido elevados para su examen y resolución, estaban pendientes de ser resueltos conforme a lo prevenido en el artículo 45 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, en relación con el artículo 46 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, motivo por el que se testimoniaron los originales de ambos a fin de adoptar la resolución procedente y se devolvió el Expediente al Juzgado Marítimo para que continuase con su tramitación declarada de urgencia, folio 225.

Vuelto el Expediente al Juzgado Marítimo de origen, por Providencia de 7 de noviembre de 2014,- ya referenciada al tratar del informe de meteorología y datos facilitados por CCS Algeciras-, se dispuso notificar el Acuerdo hecho mérito a las partes personadas y requerir a la representación del asistido la aportación de copia de póliza de seguro del buque “**JAUME II**”, que se incorporó y corre unida a los folios 245 a 295, acreditándose su cobertura por el entidad ALLIANZ, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., y siendo el valor asegurado de casco/máquina el de **NUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTICUATRO MIL CIENTO SETENTA EUROS (9.924.170,00-€)**.

Sexto

El Juez Marítimo redactó el 2 de diciembre de 2014 Cuenta General de Gastos, folios 298 a 300, en la que como antecedentes de hecho se citaban los Partes de Asistencia Marítima formulados por los patrones de los

Remolcadores “**VB ALGECIRAS**” y “**VB ANDALUCÍA**” y los restantes extremos pertinentes y ya reflejados hasta este momento, tales como personaciones de las partes mediante Letrados, informe meteorológico de la AEMET, certificaciones de gastos presentados por los asistentes y valoración en peritaje oficial, consignando como fundamentos de derecho las calificaciones de “**salvamento**” de la parte asistente y de “**remolque**” de la parte asistida, el valor contribuyente, -reflejándose el contenido en el Certificado de Valoración aportado por la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea-, la presentación de relación de gastos por parte del asistente cuantificados en **MIL CUATROCIENTOS TREINTA EUROS (1.430,00-€)** por cada remolcador, y el precio que el asistente concretaba, provisionalmente, en **CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL EUROS (156.000,00-€)**, disponiendo conceder un plazo de quince días hábiles, desde su notificación, para vista de las actuaciones, formulación de alegaciones y proposición de prueba, lo que ofició el mismo día.

Séptimo

Anticipándonos al trámite de alegaciones conferido en el trámite procedimental antes señalado, debe dejarse constancia que por este Tribunal Marítimo Central y por su Resolución núm. 660/00021/14, de 18 de diciembre, se desestimó íntegramente el Recurso de Alzada pendiente e interpuesto, en la representación ostentada de EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., por el Letrado Sr. C. G. contra la Providencia del Juez Marítimo de 27 de abril de 2007, folios 326 a 331, y por nuestra Resolución núm. 660/00022/14, de la misma fecha que el anterior, se estimó parcialmente el Recurso de Alzada pendiente e interpuesto, en la representación ostentada de SERVICIOS MARÍTIMOS DE ALGECIRAS, S.A. y SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS, S.A., por la Letrada Sra. C. G. contra la Providencia del Juzgado Marítimo actuante de 8 de febrero de 2011, volviendo a fijar la fianza en la cuantía inicialmente solicitada por la parte asistente, folios 318 a 324.

Con independencia de lo anteriormente señalado ha de significarse, asimismo, que la representación letrada de EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. interpuso, por escrito de 12 de diciembre de 2014, folios 350 y 351, Recurso de Alzada contra el referenciado Acuerdo 4/2014 de 30 de octubre de 2014, de este Tribunal Marítimo Central ante el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, del que se dio traslado a la parte asistente para formulación de alegaciones, que obran a los folios 374 a 376. El Recurso en cuestión sería desestimado por Resolución de la indicada Autoridad de fecha 15 de junio de 2015, folios 417 a 422, tras haber acordado, previamente, la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el Procedimiento Ordinario 0000295/2014 de tal orden jurisdiccional y mediante su Auto de 12 de febrero de 2015, folios 406 a 409, la inadmisión del recurso contencioso-administrativo que la mercantil referenciada

había interpuesto contra nuestro meritado Acuerdo por no haberse agotado la vía administrativa.

Octavo

Hechas las consideraciones anteriores, y siguiendo con el decurso del Expediente que nos ocupa, a los folios 303 y 304 obran las alegaciones de la parte asistida a la Cuenta General de Gastos y su propuesta de prueba. Sobre las primeras se considera por el alegante que la actividad de los buques asistentes, efectuada en menos de media hora, fue de simple remolque portuario sin dificultad ni peligro y sin empleo de medios extraordinarios, no concurriendo las circunstancias determinantes de salvamento o asistencia de carácter extraordinario; a su vez, y sobre el valor del **“JAUME II”**, este se contrae al apreciado por los reclamantes y, subsidiariamente, al valor asegurado en póliza,- Antecedente de Hecho Quinto-, impugnándose, a su vez, los gastos reclamados por no justificados. Respecto a prueba se interesa: la certificación a facilitar por los asistentes del cálculo del consumo/hora de sus motores y la aportación de copia de tarifas de remolque portuario comunicadas a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras el día de autos; el oficiar a dicha Autoridad Portuaria en demanda de copia de tales tarifas; y, por último, interesar de GASPESCA DEL SUR, S.L. certificación del precio medio del litro de gasoil marino durante el mes de abril de 2007.

Noveno

La representación letrada de las mercantiles SERVICIOS MARÍTIMOS DE ALGECIRAS, S.A. y SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS, S.A., mediante escrito de 26 de diciembre de 2014, al que acompañaba copia de la póliza standard BARECON 89 de fletamento a casco desnudo del remolcador **“VB ALGECIRAS”** entre BOAT SERVICE, S.A. y SERVICIOS MARÍTIMOS DE ALGECIRAS para justificar el exclusivo derecho de esta última mercantil, como fletadora, a cualquier beneficio por salvamento, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por los Remolcadores **“VB ALGECIRAS”** y **“VB ANDALUCÍA”** al buque **“JAUME II”**, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones,- de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación-, calificaba el servicio prestado como **Salvamento** por concurrir los elementos que lo distinguirían de un remolque siendo estos: 1) la presencia de situación de peligro para el buque asistido; 2) la prestación por parte de los buques auxiliares de unos servicios extraordinarios con riesgo para las tripulaciones o los buques que excedía de lo normalmente exigible; y 3) la obtención de resultado útil. Con tal objeto, con previa cita de jurisprudencia consolidada atinente a salvamento en aguas portuarias, y para rebatir la calificación de remolque portuario propugnada de contrario, argumentaba sobre la exigible aplicación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 28 de abril de 1989 y su definición de “Operaciones de Salvamento”

establecida en su artículo 1.a) que ampliaba la idea de aguas marítimas en cuanto señalaba como ámbito de tales actuaciones “*las aguas navegables o en cualesquiera otras*”,- habiendo realizado España exclusivamente reserva de aplicación de dicho Convenio de Londres 1989 en cuanto a las “aguas interiores” siendo estas las continentales-, indicándose, a su vez, que tal interpretación había sido ya asumida por este Tribunal Marítimo Central en sendas Resoluciones de las que se hacía expresa mención. Por lo que respecta al valor contribuyente, y ante la falta de acuerdo, reflejaba el dimanante del peritaje oficial y, a su tenor y confirmando el porcentaje inicialmente señalado, fijaba como remuneración o recompensa procedente, con invocación del artículo 13 del Convenio calendado, artículo este que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento,- con especial énfasis en su apartado 1.h) relativo a “prontitud en la prestación”-, la cifra de **TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL EUROS (375.000,00-€)** por la intervención conjunta de dos remolcadores, a la que se sumarían los gastos extraordinarios irrogados a sus representadas en importe de **MIL CUATROCIENTOS TREINTA EUROS (1.430,00-€)** por cada remolcador. Por último, y como prueba, se daba por reproducida la ya obrante e incorporaba la ya citada Póliza de Fletamento, folios 303 a 316.

Décimo

La documental interesada por ambas partes fue admitida por Providencia del Juzgado Marítimo de 2 de enero de 2014, que dispuso lo procedente para su práctica, folio 334. A tal fin ofició a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras que trasladó el 19 de enero de 2015 las “Tarifas del servicio portuario de remolque del Puerto de Algeciras para el año 2007”, que obran a los folios 384 y 385. A su vez ofició a la Letrada representante de los intereses de los asistentes a la que requirió la aportación de las certificaciones propuestas por la parte asistida y de copia de tarifas, cursándose unas y otras por escrito de la misma de 16 del mismo mes, documentos que corren unidos a los folios 375 a 372, y, por último,- tras conocer nuevo domicilio, según refleja Diligencia del folio 344-, a la entidad GASPESCA DEL SUR, S.L., que informó el 29 del citado mes de enero sobre lo solicitado, folio 373. La prueba practicada e incorporada al Expediente se puso de manifiesto a las partes personadas.

Décimo Primero

Tras la presentación de escrito fechado a 20 de abril de 2015, folio 411, por la Letrada Sra. C. G., en la representación ostentada, por el que solicitaba del Juzgado Marítimo se impulsase el curso del Expediente en trámite para su conclusión y posterior elevación a este Tribunal Marítimo Central, con fecha 30 de noviembre del mismo año se remitió otro de idéntico tenor, dictándose por el

Juez Marítimo Providencia el 3 de diciembre pasado por la que disponía la celebración de Reunión Conciliatoria el 12 de enero de este año, folio 434. La parte asistente, con ocasión de ser notificada de lo proveído, excusó su presencia y se ratificó en sus anteriores escritos y alegaciones, folio 440, manifestación que, asimismo, realizó la parte asistida, folio 444, por lo que el Juez Marítimo, por nueva Providencia de 12 de enero del año en curso acordó elevar las actuaciones a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Primero

El 20 de abril de 2007, a sus 16:40 horas, a través del canal 13 el Práctico del Puerto de Algeciras Sr. Sánchez requirió la intervención de los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”** para acudir a las proximidades del atraque nº 9 de la Dársena de La Galera y ayudar al Fast Ferry **“JAUME II”**, buque de “pasaje/carga rodada” que, durante la maniobra de cambio de costado en dicho atraque,- habrá que entender que pasaba de atracar a babor a atracar a estribor, situación detectable en imágenes en que se observa a este tipo de buque atracado, indistintamente, a una u otra banda-, había chocado, por causas desconocidas, contra el Puente del Río de La Miel,- río encauzado y ocultado que desemboca frente a la citada dársena del Puerto de Algeciras a través del mencionado puente-, y la escollera que lo limita, - distante unos 10 metros del pilar derecho del puente en cuestión visto desde la mar-, quedando encallado y habiendo sufrido una raja en el patín de estribor a proa, medio metro por encima de la línea de flotación. En la ubicación reseñada, tomando en consideración que, a tenor de la página web de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y a poniente del atraque nº 9,- con una longitud de 104 metros y calado de 6 metros-, existe una zona, denominada Galera Sur, en la que la Corporación de Prácticos tiene designado el lugar de atraque habitual de sus embarcaciones que, según esa misma página web, tiene una longitud de 33 metros y un calado de 4 metros, ha de asumirse que el **“JAUME II”**, aunque se desconozca el punto exacto de impacto de su patín de estribor donde sufrió el daño contra el puente, bien sea sobre el citado pilar o bien sea sobre su arco o vano, dicho buque debía encontrarse a una distancia de unos 22 o 23 metros de la señalada Galera Sur, lugar de atraque de las embarcaciones de los Prácticos. Una vez llegados, a las 16:50 horas, los remolcadores al costado del ferry, el **“V.B. ALGECIRAS”** desde su atraque en NAVIO NORTE y el **“V.B. ANDALUCÍA”** desde el suyo en NAVIO SUR, el **“V.B. ALGECIRAS”**,- del que no consta su calado y sí su puntal de 4 metros-, permaneció en la medianía del **“JAUME II”**,- sin que conste por qué banda, debiendo entenderse que era la de babor según la posición de encallamiento por proa del **“JAUME II”**,- y comenzó a empujarlo suavemente para que mantuviera su posición y se evitase el agravamiento de

su situación, mientras el **“V.B. ANDALUCÍA”**, que lo enganchó mediante un cabo por la popa/babor, ya que su calado,- que tampoco consta aunque su puntal es de 5,80 metros-, no le permitía ir por la parte de proa del barco, comenzó a tirar del **“JAUME II”** hacia atrás, también suavemente, para desencallar y permitirle terminar su maniobra, ordinaria pero frustrada, de atraque. La operación llevada a cabo por los remolcadores dio resultado y el **“JAUME II”** quedó debidamente atracado en el atraque nº 9 a las 17:15 horas, dándose por finalizada la asistencia de ambos remolcadores.

El servicio prestado tuvo una duración por parte de ambos remolcadores de entre 35 minutos y 1 hora aproximadamente al tomar en consideración la hora de salida de sus respectivos atraques y su regreso a los mismos tras finalizar la actividad requerida, con una distancia navegada por el **“V.B. ALGECIRAS”** de 1,2 millas y de 0,9 millas por el **“V.B. ANDALUCÍA”**, siendo la meteorología concurrente de mar en calma, viento flojo y visibilidad buena.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de las asistencias prestados por los patrones de los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”**, anotaciones del Diario de Sala del CCS Algeciras, referencias a las páginas webs citadas e imágenes de Internet, y restante documentación obrante en el Expediente sin poderse contar con la versión del asistido.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados, que se declaran probados, constituyen una Asistencia Marítima cuya competencia corresponde a este Tribunal Marítimo Central de conformidad con 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.

Dicho lo anterior, este Tribunal Marítimo Central debe, de antemano y necesariamente, reflejar que el prolongado lapso de tiempo que transcurre entre los hechos y la elevación final a este Tribunal han influido negativamente en la capacidad para evaluar los datos y circunstancias de la asistencia. Es por ello que en esta Resolución se tratan de ponderar, por un lado, las alegaciones de las partes y, al mismo tiempo, contrastar en términos pasados los datos aportados sobre las condiciones en que se llevó a cabo la asistencia.

Así las cosas, este Tribunal Marítimo Central lamenta los condicionantes que esta demora ha producido y que se tratan de superar con tan ponderada valoración en esta Resolución.

Segundo

Tras lo consignado, la cuestión a dilucidar en el caso que ahora nos ocupa resulta ser, en primer lugar, la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque la representación letrada de las mercantiles SERVICIOS MARÍTIMOS DE ALGECIRAS, S.A. y SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS, S.A., la primera de ellas armador disponente/fletador a casco desnudo del Remolcador “**V.B. ALGECIRAS**” y la segunda armador/propietario del Remolcador “**V.B. ANDALUCÍA**”, califica el servicio prestado por los indicados buques como **Salvamento** mientras que, por el contrario, el Letrado representante de los intereses de la mercantil EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., entidad propietaria y armadora del Fast Ferry “**JAUME II**”, conceptúa tal asistencia como “**simple remolque dentro de aguas portuarias abrigadas**”, y la calificación controvertida necesariamente ha de tener su fundamento en la preceptiva determinación inicial de si han concurrido las circunstancias de peligro corrido por el buque asistido, riesgo personal existente y servicios extraordinarios prestados por los asistentes.

Tercero

Por tanto, y siendo a tal fin tanto el peligro corrido por el “**JAUME II**” como la realización de servicios extraordinarios por los Remolcadores “**V.B. ALGECIRAS**” y “**V.B. ANDALUCÍA**” los elementos consustanciales a ponderar, como nuestra jurisprudencia ha establecido, por todas la STS de 15 de febrero de 1988, de la que se haría eco el mismo Tribunal en su Sentencia de 13 de julio de 2006 al ver y fallar un recurso de casación para la unificación de doctrina,- si bien nuestra mejor doctrina objeta el segundo de los factores consignados por entender que el mismo debe ser tenido en cuenta a la hora de fijar el importe de la remuneración y no como elemento necesario para la existencia de salvamento, habrá que atender a las circunstancias concurrentes en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central, reflejadas en los hechos que se han declarado probados.

En tal sentido y a tenor de lo actuado ha de rechazarse “a limine” la calificación de **salvamento** por no acreditarse la concurrencia de requisitos tales como: *“situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente”*, parámetros expresamente fijados por la

jurisprudencia como configuradores del concepto de salvamento marítimo. Y ello es así porque respecto al peligro,- sin perjuicio de lo que luego se dirá al calificar la asistencia que nos ocupa,- corrido por el asistido, y según consta en las anotaciones del Diario de Sala del CCS Algeciras referidas a esta asistencia, consignadas en el Antecedente de Hecho Tercero, el daño,- raja en patín de estribor a proa a medio metro por encima de su línea de flotación,- sufrido por el **“JAUME II”** durante la maniobra de cambio de costado en el atraque 9 al chocar contra el puente de desembocadura del Río de La Miel, y que dio lugar a aviso a los Prácticos que requirieron la asistencia de los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”** para terminar la maniobra, ordinaria, de atraque frustrada por el motivo que fuera,- no se compadece con una situación de verdadero peligro real, grave e inminente, con riesgo evidente para su integridad que, por su entidad, hubiera situado al Fast Ferry asistido en trance inmediato, en cuanto a su probabilidad, de su pérdida o sufrimiento de graves daños. Por otra parte y sobre trabajos excepcionales de los asistentes y aun siendo cierto que su intervención dio lugar a un resultado útil, se aprecia una sobrevaloración de las circunstancias de la intervención, según lo reflejado en los Partes de Asistencia formulados por los patrones de los antedichos remolcadores al reseñar una peligrosidad consistente en que *“la parte de popa del **“JAUME II”** fuera sobre los botes de prácticos”*, que expone una hipótesis que afecta a la integridad de las embarcaciones de prácticos y escasamente a la del **“JAUME II”** ya que tal relato no deja de parecer una mera posibilidad habida cuenta de que el buque en cuestión,- que, como se dice en tales Partes, *“estaba encallado, por la parte de proa (PATINES) entre el Puente Río de La Miel y la escollera”*-, por su propio encallamiento es de suponer estuviese inmovilizado en la zona en que encalló y esto, unido al hecho de que la meteorología concurrente en la zona de la asistencia no podía ser más bonancible como indican los patrones de los Remolcadores, debe llevarnos a considerar que una caída o un alcance de popa sobre las embarcaciones de los Prácticos sólo podría admitirse bajo la suposición de un empeoramiento del viento flojo ya señalado que abatiera al **“JAUME II”** sobre la Galera Sur, o en la hipótesis de que el empuje realizado sobre el mismo por el **“V.B. ALGECIRAS”** no tuviera la suavidad relatada. Por último, y en este mismo orden de cosas sobre excepcionalidad de trabajos superiores a lo normalmente exigibles y que supongan riesgo para la tripulación o el buque asistente,- también reflejada en los Partes meritados en términos de *“no haber calado para el mismo y con el posible riesgo de encallar”*, respecto al **“V.B. ALGECIRAS”** y *“su calado no le permitía ir por la parte de proa del barco”* respecto al **“V.B. ANDALUCÍA”**-, si bien no ha sido posible fijar sus respectivos calados,- sí sus puntales aunque con posibles diferencias-, si tomamos en consideración que ambos son Remolcadores de Tráfico Puerto, Rada o Bahía y los de este tipo y subtipo suelen tener un calado de entre 3,0 y 4,5 m, no debemos olvidar que el **“V.B. ALGECIRAS”**, por su posición en la medianía del **“JAUME II”** para mantener la posición adecuada de este, debió operar necesariamente en un calado de entre 4 metros reflejados, como va

dicho, en la página web de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras al tratar del lugar de atraque de las embarcaciones de la Corporación de Prácticos, y 5 metros según indica el Geoportal de la Infraestructura de datos espaciales del Instituto Hidrográfico de la Armada, mientras que el **“V.B. ANDALUCÍA”** con su cabo enganchado a proa/babor del **“JAUME II”** debió operar en el mayor de los calados señalados o, incluso, en un calado superior en cuanto que, durante el desarrollo de su actividad y por su situación dicha a proa/babor del asistido, estaría más próximo a la zona central de la Dársena de La Galera que a la correspondiente a la Galera Sur. Sobre este particular y dado que se desconocen los calados de ambos Remolcadores asistentes,- en cuanto que no figura tal característica principal en la copia de la Hoja de Asiento en Registro del **“V.B. ANDALUCÍA”**, Antecedente de Hecho Tercero, ni en la página web de BOLUDA, Corporación Marítima ni sobre el citado ni sobre el **“V.B. ALGECIRAS”**-, y siendo el calado la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la quilla mientras que el puntal es la altura de un barco tomada desde la quilla hasta la zona de la cubierta superior, de lo que vendría a resultar que el puntal siempre supera al calado, y considerando que ambos, como se dijo, son Remolcadores de Tráfico Puerto, Rada o Bahía, y los de este tipo y subtipo suelen tener un calado de entre 3,0 y 4,5 m, el posible riesgo de encallar, solventado adecuadamente por el **“V.B. ANDALUCÍA”** en su maniobra por popa sobre el **“JAUME II”**, no se dio en modo alguno en la asistencia del **“V.B. ALGECIRAS”**, y ello sin perjuicio de que, además, el fondo marino donde transcurre el suceso es de fango. Por último y sobre el también alegado en tales Partes *“riesgo para la gente que iba a bordo del ferry”*,- es de suponer que se refiere a su tripulación y no a pasaje-, nada ha quedado acreditado en base a lo actuado.

En consecuencia de lo expuesto, y por no darse en la asistencia prestada al Fast Ferry **“JAUME II”** las circunstancias configuradoras de un salvamento, no procede su conceptualización como tal.

Cuarto

Respecto a la calificación propugnada por la parte asistida de **remolque portuario**, hay que traer a colación que la jurisprudencia del Tribunal Supremo, inicialmente renuente a que las asistencias prestadas dentro de puerto pudieran calificarse de salvamento, por entender la situación de riesgo incompatible con la seguridad y el abrigo que ofrecen las instalaciones portuarias, dio un nuevo sesgo a la cuestión en sus Sentencias de 27 de marzo de 1985, de 15 de febrero de 1988 y de 28 de octubre de 1991, que podrían resumirse en la siguiente conclusión: “puede existir salvamento y auxilio en una asistencia en puerto si concurre riesgo o peligro”. Además, y conviniendo expresamente con la argumentación de la representación de los asistentes,- como reflejó el Fundamento de Derecho Segundo de nuestra Resolución 660/00020/06, de 28 de noviembre de 2006 expresamente invocada por la

misma-, tras ratificar España, por Instrumento de 14 de enero de 2005, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, B.O.E. nº 57 de 8 de marzo de 2005, que entró en vigor el 27 de enero de 2006, y Convenio al que España hizo como reserva al mismo el no aplicarlo en “aguas interiores” señalando como tales las aguas continentales que no estuvieran en comunicación con las aguas del mar y no fueran utilizadas por buques de navegación marítima, resulta de aplicación su artículo 1 que rige las definiciones en su letra a), que establece: Operación de salvamento: *“todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualquier otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualquiera otras aguas”*, resultando, por tanto, intrascendente que la situación de peligro tenga lugar o no en aguas portuarias.

Expuesto lo anterior, y aun rechazando, como va dicho, la calificación de salvamento, debemos a su vez rechazar, en este momento, la ahora pretendida de **remolque portuario** pues la actividad de los Remolcadores asistentes, aunque no alcance la pretendida conceptualización de salvamento bajo los parámetros configurados jurisprudencialmente para tal conceptualización bajo la Ley 60/192, de 24 de diciembre, de aplicación al caso, excede de una simple maniobra de las de remolque portuario practicada dentro de zona portuaria que establecía el artículo 82.1 del texto, hoy derogado, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general,- vigente en la fecha de autos y que los conceptuaba como *“ayuda a los movimientos de un buque”*-, artículo que la Ley 33/2010, de 5 de agosto, modificó dando su artículo 2º nueva redacción al Título Tercero de la ley anterior,- que dio el concepto de *“ayuda a la maniobra de un buque”*-, si bien una y otra positividad fueron expresamente derogadas por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que, en su artículo 127.1 considera el servicio de remolque portuario como uno de los servicios técnico-náuticos previstos en artículo 108.2. y lo define del modo siguiente: *“Se entiende por servicio de remolque portuario aquel cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”*. El **“JAUME II”**, encallado tras colisionar su patín de proa contra el Puente del Río de La Miel no precisaba de una simple ayuda a su movimiento o de una simple ayuda a su maniobra de atraque, ambas ordinarias, si no, antes bien, de una eficaz maniobra para sacarlo de su encallamiento y, realizada esta, y si hubiera sido el caso, como se reflejó en el Fundamento de Derecho Tercero, evitar una supuesta e hipotética puesta en peligro de la seguridad de las embarcaciones de los Prácticos.

Quinto

Señalados en los inmediatos anteriores Fundamentos de Derecho los argumentos tomados en cuenta por este Tribunal Marítimo Central para rechazar las respectivas conceptualizaciones formuladas por las partes en este Expediente, a juicio de este Órgano de la Armada procede calificar la asistencia que nos ocupa como **auxilio**, - término reflejado en los artículos 1, 2, 4 y 15, si bien en conexión estos dos últimos con la figura de remolque, y Capítulo II del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, en el que se regulan los expedientes por auxilio y salvamento-, pero figura jurídica que, aunque la calendada Ley en su artículo 1 consideraba equivalentes al señalar que *“no ha lugar a distinguir entre ambas clases (auxilio y salvamento)”*, ha tenido virtualidad y autonomía propia por configuración de las Resoluciones de este Tribunal Marítimo Central y admisión en la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, aplicándose a aquellos casos en los que si bien no concurren en toda su intensidad los requisitos que tipifican el salvamento-, señalados en Fundamentos de Derecho Segundo y Tercero-, no fuera posible tampoco incardinar los hechos en la simple actividad de remolque por la índole de los servicios prestados por el asistente más allá del simple cumplimiento del contrato de remolque. En el supuesto que nos ocupa la actividad de los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”**, por lo que va dicho, debe considerarse incardinada bajo los parámetros configuradores de la reseñada conceptualización jurídica de auxilio.

Sexto

El artículo 2º de la citada Ley 60/1962 establece que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa. El mismo artículo, en su párrafo 3º, dispone que la remuneración no podrá exceder en ningún caso del valor de las cosas salvadas. Los artículos 2º y 7º de la Ley, determinan que el pago de la remuneración por el servicio prestado, tiene que satisfacerlo el propietario del buque asistido al armador del buque auxiliador, así como el de los gastos, daños y perjuicios que le hubiese ocasionado.

Séptimo

El artículo 6º de la Ley calendada establece que para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre las partes, y en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central. En el presente caso no ha existido acuerdo alguno entre las partes personadas dándose, por el contrario, evidente contradicción en la determinación del valor de lo salvado pues, aun corriendo unido el Certificado de Valoración, demandado por el Juez Marítimo, expedido por el Jefe de Inspección de la Capitanía Marítima de Algeciras en el que, consignando sus características, su casco de aluminio y su sistema de propulsión, daba como valor total del **“JAUME II”** la cifra de **DOCE MILLONES**

QUINIENTOS MIL EUROS (12.500.000,00-€), valoración esta que acepta la Letrada de los Remolcadores asistentes, la representación del asistido, por su parte, la contrae al apreciado inicialmente por los reclamantes cifrado en **CINCO MILLONES DOSCIENTOS MIL EUROS (5.200.000,00-€)** y, subsidiariamente, al valor asegurado en póliza por importe de **NUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTICUATRO MIL CIENTO SETENTA EUROS (9.924.170,00-€)**.

Sobre el particular que ahora nos ocupa y en seguimiento de la pauta orientadora del señalamiento de indemnización en este salvamento, concretamente el apartado b) del artículo 9 de nuestra Ley Reguladora, debe señalarse en primer lugar que el informe de valoración incorporado al Expediente,- del que no se hace tacha o se cuestiona como carente de justificación o falta de motivación-, es un documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente conforme a la previsión del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, y, por tanto, peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que avala nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, y peritaje que este Tribunal Marítimo Central ha avalado y reconocido cuando no ha tenido duda alguna sobre su alcance y contenido.

Por otra parte y en segundo lugar, en cuanto al valor asegurado de casco y máquina, demandado como valor de lo salvado por el Letrado del asistido, que este Tribunal Marítimo Central incluso ha asumido, avalándolo y reconociéndolo, en alguna de sus determinaciones anteriores, debe decirse no obstante que tal valor ha merecido crítica de la doctrina, (Profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa), por ser “criterio que resulta totalmente inadmisibles tanto jurídica como prácticamente” y “ser valor mucho menos fiable”, decantándose la mejor doctrina y jurisprudencia por el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia con deducción de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida, valor que en este suceso, ya que nada consta sobre gastos de reparación del daño sufrido por el “**JAUME II**”, se estima el total.

Expuestos, pues, los términos que en cuanto al valor de lo salvado se encuentran enfrentados, este Tribunal Marítimo Central debe desestimar las alternativas presentadas por la representación letrada de la parte asistida y, en su consecuencia, asumir como valor de lo salvado el importe de **DOCE MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (12.500.000,00-€)** que refleja el meritado Informe del Técnico de la Administración en su pericia que se considera suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto,- características, casco y sistema de propulsión-.

Octavo

Una vez reflejado el valor de lo salvado en la cifra meritada en el inmediato Fundamento de Derecho anterior como valor contribuyente, en el Expediente que ahora nos ocupa seguido conforme a nuestra normativa reguladora, Ley 60/1962, de 24 de Diciembre, y Decreto 984/1967, de 20 de abril, modificado por Decreto 2993/1968, de 28 de noviembre, que aprobó su Reglamento de aplicación, que, transitoriamente, sigue siendo de aplicación en virtud de lo prevenido en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, entrando en la ponderación que nos compete de las circunstancias que, conforme al artículo 9 de la LAS,- y sin perjuicio de las remisiones que fueran precisas tanto al artículo 12 como al 13 del ya mencionado Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989-, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados, como tales el resultado obtenido, los esfuerzos, pericia y mérito de los prestadores del auxilio, el peligro corrido por el buque auxiliado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas, la prontitud de la asistencia, el tiempo empleado en la misma, el riesgo de responsabilidad y el dicho valor atribuido al asistido, y utilizando bien la usual clasificación a que hacía referencia el Profesor García Luengo distinguiendo entre las de carácter objetivo, como tales las circunstancias de mar y tiempo, duración de los servicios, valor de los buques y lugar donde se encuentra el buque en peligro, y las que denominaba *conjeturales de apreciación subjetiva* tal como el peligro, bien la de los elementos concernientes al salvador y al salvado,- aquí auxiliares y auxiliado-, y siendo así que de todas las circunstancias legalmente previstas se ha ido haciendo expresa relación en lo que va dicho a ello nos remitimos para justificar su toma en consideración.

Con lo señalado sobre valor contribuyente y sobre los criterios o circunstancias ponderadas conforme a lo consignado en el párrafo inmediato anterior, considera este Tribunal Marítimo Central que la asistencia examinada merece ser remunerada en concepto de premio en una cifra total de **CIENTO VEINTICINCO MIL EUROS (125.000,00-€)**. A la suma señalada y para integrar la remuneración total del auxilio prestado deberán adicionarse las que se consideran justificadas o, razonablemente y por motivos de equidad, este Órgano de la Amada estime asumibles. Sobre tales particulares, y rechazando en primer lugar las solicitudes de los asistentes respecto a los gastos relacionados con los cabos, de supuesta reposición, en cuanto no haber quedado acreditada su pérdida o deterioro manifiesto, y, en segundo lugar y en lo referente a combustibles consumidos, atendiendo a las certificaciones solicitadas por la parte asistida y aportadas por la parte asistente con facturas de CEPSA referidas a suministros de gasóleo llevados a cabo a ambos Remolcadores el 14 de marzo de 2007,- un mes antes del suceso-, se considera justificado el consumo de sus motores principales y auxiliares en la cifra de **CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS CON CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS (463,53-€)** por cada Remolcador asistente, y no el de

CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (434,73-€), obrante en tales certificados, al deberse tomar en cuenta el precio de reposición del mismo combustible a tenor del promedio del siguiente mes de abril, en cuyo vigésimo día acaeció el suceso, facilitado por la entidad GASPESCA DEL SUR, S.A.; a su vez, por lo que respecta a lubricantes y aunque nada se acredita sobre su consumo, se estima adecuado el asignar a dicho concepto, en virtud de la equidad, cuya utilización por este Tribunal Marítimo Central es permitida por el artículo 2 de la LAS, un valor razonable al consumo que necesariamente debió producirse, valor que no individualizamos sino que, añadido al reseñado por consumo de combustibles, se estima debe completar el anteriormente señalado de modo que venga a constituir un importe total, por el consumo de ambos conceptos, de **NOVECIENTOS EUROS (900,00-€)** por cada Remolcador, de lo que resultaría una remuneración total por los servicios prestados por los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”** de **CIENTO VEINTISEIS MIL OCHOCIENTOS EUROS (126.800,00-€)**.

Noveno

Por ser los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”** buques especialmente armados y equipados para prestar el auxilio requerido, el importe de la remuneración corresponderá por entero a sus armadores, dejando a salvo lo establecido en los contratos de embarque para los tripulantes de los mismos, a tenor de lo previsto en el artículo 7º de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

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 Auxilio Marítimo, de los previstos en el artículo 1º de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el servicio prestado por los Remolcadores **“V.B. ALGECIRAS”** y **“V.B. ANDALUCÍA”** al Fast Ferry **“JAUME II”**, y fija como retribución total del mismo la cantidad de **CIENTO VEINTISEIS MIL OCHOCIENTOS EUROS (126.800,00-€)** que deberá ser abonada por **EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.**, entidad armadora del **“JAUME II”** a la entidad **SERVICIOS MARÍTIMOS DE ALGECIRAS S.A.**, como armador disponente/fletador a casco desnudo del Remolcador **“VB ALGECIRAS”** y a la entidad **SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS S.A.**, armador del Remolcador **“VB ANDALUCÍA”**.

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 O.M. 1601/77 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 Ley 60/1962, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.