

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/22**

#### **Presidente**

Excmo. Sr. Almirante

**Don Fausto Escrigas  
Rodríguez.**

#### **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 Diez del  
Corral.**

En Madrid a uno de junio de dos mil  
veintidós.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central,  
constituido por los señores reseñados  
al margen, para ver y fallar el  
Expediente de Asistencia Marítima  
número **18/20**, instruido por el Juzgado  
Marítimo Permanente número 4 de  
Cádiz, relativo a la asistencia prestada  
el día 3 de marzo de 2020 por las  
embarcaciones “**AMARRADORES  
CEUTA DOS**” y “**LEVANTE  
TERCERO**” a la embarcación de  
recreo de bandera de las Islas Caimán  
“**INFATUATION**”, de 41,55 metros de  
eslora, 7, 93 de manga y 173 TRB ,  
propiedad y armado el día de autos por  
DON P. V.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Se inició el presente expediente por providencia de 5 de marzo de 2020 del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4, de Cádiz, (folio 6) a la recepción del escrito de fecha 4 de marzo de 2020 del administrador solidario de la entidad mercantil “AMARRES DE CEUTA, S.L.” (folios 4 y 5), que da traslado del parte de asistencia (folios 2 y 3) formulado por los patrones de las embarcaciones “**AMARRADORES CEUTA DOS**” y “**LEVANTE TERCERO**”, relativo al servicio prestado el día 3 de marzo de 2020 a la embarcación de recreo de

bandera de las Islas Caimán “**INFATUATION.**” En dicho escrito se instaba su personación en las actuaciones, se calificaba la asistencia como “salvamento”, se solicitaba que se acordase la retención en puerto del buque asistido mientras no se constituyera fianza bastante para asegurar el cumplimiento de una futura resolución del expediente y que se requiriera a la Capitanía Marítima de Ceuta a fin de acreditar su valor, al objeto de poder determinar el premio que por la asistencia pudiera corresponder.

En el citado parte queda reseñado que el día 3 de marzo de 2020 las embarcaciones “**AMARRADORES CEUTA DOS**” y “**LEVANTE TERCERO**” recibieron una llamada del varadero MED GATE para que asistieran a un velero de 42 metros de eslora en su atraque en el puerto de Ceuta. Cuando el velero entró en el puerto, las dos embarcaciones recibieron una nueva llamada del varadero para que lo auxiliaran de urgencia, puesto que había perdido el sistema hidráulico y quedado sin gobierno, lo que unido al fuerte viento reinante le hacía derivar hacia la costa. Una vez que el “**AMARRADORES CEUTA DOS**” y el “**LEVANTE TERCERO**” llegaron hasta donde se encontraba el buque asistido, hicieron firmes sendos cabos para evitar la deriva del velero. Hecho esto, lo remolcaron hasta dejarlo amarrado en el muelle auxiliar del varadero MED GATE.

El servicio prestado tuvo una duración de 2 horas y 10 minutos, sin que se especifique la distancia navegada.

### **Segundo.**

Al folio 47 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo Funcional de Predicción Marítima para el Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 0000 y las 1800 horas del día 3 de marzo de 2020, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento W en general de fuerza 4 con intervalos de fuerza 5, con rachas de fuerza 6 en las horas centrales. Marejada en general. Mar combinada de oeste-noroeste de en torno a 1m.”*

### **Tercero.**

Consta al folio 89 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 58, de 9 de marzo de 2021.

### **Cuarto.-**

Al folio 8 consta escrito de personación en el expediente de la representación letrada de DON P. V., propietario del “**INFATUATION**”.

### **Quinto.**

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Capitán Marítimo de Almería, a la vista de las características de aquella y de las ofertas que de este tipo de motoveleros se reseñan en varias páginas web, así como las tablas de valoración recogidas en la Orden HAC/1375/2018, de 17 de diciembre, lo cifra en un valor aproximado de **UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL euros (1.750.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 9.

Por su parte, la representación letrada de la propiedad del buque asistido cifra el valor de este en el de **UN MILLÓN de euros (1.000.000 €)**, tal y como consta al folio 123.

### **Sexto.**

Con fecha 5 de marzo de 2020, el Sr. Juez Marítimo instructor dictó una providencia por la que se acordaba la prohibición de salida a la mar del “**INFATUATION**” en tanto no se garantizara debidamente por su armador el pago de la retribución que resultara debida por la asistencia prestada (folio 6), fijando, por resolución de 17 de febrero de 2021, una garantía para enervar tal prohibición, por el importe de **TREINTA Y CINCO MIL euros (35.000 €)**, tal y como consta al folio 53.

### **Séptimo.**

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 30 de junio de 2021, (folios 103 a 105), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) personación de las partes, 2º) valoración pericial de la embarcación asistida, 3º) informe meteorológico de la AEMET, 4º) medidas de garantía, 4º) calificación de la asistencia, (sin concretarse por las partes) y 5º) importe de la remuneración (sin determinar por el asistente).

### **Octavo.**

La representación letrada de “AMARRES DE CEUTA, S.L.”, en sus escritos de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 134 a 139 vuelto) y a la prueba practicada (folios 484 a 502), considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que la cuantía del premio correspondiente debería ascender a la del 20% del valor contribuyente del “**INFATUATION**”.

Por su parte, la representación letrada del armador de la embarcación asistida, tanto en sus alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 115 a 132 vuelto), como en la formuladas a la prueba practicada (folios 520 a 540), sostiene que la actuación de las embarcaciones “**AMARRADORES CEUTA**

**DOS” y “LEVANTE TERCERO”** no ha sido sino un mero remolque comercial, previamente pactado y sujeto a la correspondiente tarifa.

**Noveno.**

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 16 de marzo de 2022 (folio 544) se fijó la reunión conciliatoria entre las partes, pero habiendo declinado las partes celebrar dicha reunión, se estimó no ser necesario llevarla a cabo y elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central (folio 556.)

**HECHOS**

**Primero.**

Siendo divergentes las interpretaciones que sobre la asistencia sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con la información que proporcionan el parte correspondiente al día de autos dado por el controlador portuario del puerto de Ceuta DON J. A. (folios 149 y 150), los informes periciales elaborados a instancia de la parte asistente (folios 151 a 158) y asistida (folios 232 a 237), el informe remitido por el varadero “MED GATE CONSTRUCTORES NAVALES, S.A.” (folio 377), las órdenes de trabajo de la Autoridad Portuaria de Ceuta obrantes a los folios 380, 381 y 382, y las declaraciones formuladas por el patrón del “**LEVANTE TERCERO**”, DON J. S. (folios 301 a 303), el controlador portuario DON J. A. (folios 304 a 307), el patrón del “**AMARRADORES CEUTA DOS**” DON F. C. (folios 308 a 311) y del perito de la parte asistente DON D. B. (folios 321 a 328.)

A eso las 0900 del día 3 de marzo de 2020, “MED GATE CONSTRUCTORES NAVALES, S.A.” se puso en contacto con la Autoridad Portuaria de Ceuta (APC) para informarles que un velero procedente de Gibraltar, el “**INFATUATION**”, arribaría sobre las 1130 a la bocana del puerto, para entrar en él y efectuar reparaciones en el varadero de dicha mercantil. La APC señaló a MED GATE, que cuando arribara el velero en cuestión, debería contactar por el canal 11 de VHF de la torre de control de tráfico marítimo. Sobre las 1205, el “**INFATUATION**”, que sufría una avería en el sistema de gobierno, llegó a la bocana de entrada al puerto. Para guiarle desde la bocana al varadero de MED GATE, se había dispuesto que lo hiciera la embarcación “**AMARRADORES DE CEUTA DOS**”, que se encontraba a la espera y preparada para hacerlo. A las 1211, el “**INFATUATION**”, sin ponerse en contacto con la torre de control de tráfico marítimo, entró en puerto y cayó a Er. hacia la dársena de poniente, en vez de hacerlo a Br., hacia la dársena de levante que es donde se encuentra el varadero de MED GATE. A las 1219, el buque catamarán de pasaje y carga

rodada de alta velocidad **“CIUDAD DE CEUTA”** puso en conocimiento de control de tráfico que se encontraba a dos millas del puerto, por lo que desde la torre de control se le informó respecto a lo que estaba sucediendo con el **“INFATUATION”**, y se le conminó permanecer a la espera para poder coordinar la maniobra de ambos buques. A través de la embarcación de los amarradores, la torre de control pudo, por primera vez, comunicar con el patrón del **“INFATUATION”**, al que se instó a mantenerse pegado a la tercera alineación del dique de poniente, para posibilitar la maniobra del **“CIUDAD DE CEUTA.”** El **“INFATUATION”** aceptó las indicaciones que se le habían formulado, pero la maniobra que realizó fue lo contrario a lo acordado, pues cayó todo a Br., comprometiendo así la maniobra del **“CIUDAD DE CEUTA”**, por lo que control de tráfico hubo de contactar con el ferry para que maniobrara por popa del velero. Es a partir de este momento cuando el **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”** llegó hasta donde se encontraba el buque asistido, que no gobernaba y abatía hacia la dársena de poniente, y le dio un cabo de remolque, pero este faltó, debiéndosele dar otro. Debido a la poca potencia del **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”**, existieron dificultades para efectuar la maniobra, por lo que, por teléfono, requirió la intervención del **“LEVANTE TERCERO”**, de mayor potencia, que acudió a la llamada y afirmó otro cabo, consiguiendo entre las dos embarcaciones evitar la deriva del velero. Hecho esto, lo remolcaron hasta dejarlo amarrado en el muelle auxiliar del varadero de MED GATE.

### **Segundo.**

Las condiciones meteorológicas del día 3 de marzo de 2020 en la zona y horario en las que tuvo lugar la asistencia fueron las expresadas en el antecedente de hecho segundo de la presente resolución.

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

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha

quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida lo califica como un remolque comercial sujeto a tarifa.

### **Segundo.**

Así pues, en lo referente a la calificación como salvamento que la parte asistente plantea, es necesario determinar si han concurrido los requisitos que 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 como una mera circunstancia posible, sino que 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, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa “AMARRES DE CEUTA, S.L.”, pues debe descartarse la existencia de un peligro cierto, grave e inminente de pérdida o graves daños del “**INFATUATION**”, ya que no se daban ninguna de las características jurisprudencialmente fijadas para que una asistencia marítima pueda ser considerada como un salvamento marítimo.

El “**INFATUATION**”, que había entrado en el puerto de Ceuta sin haberse puesto en contacto, en ningún momento, con la torre de control de tráfico marítimo, y tras realizar una extraña maniobra, interfirió la maniobra de entrada en puerto del ferry “**CIUDAD DE CEUTA**”, generando una situación de riesgo, tal y como queda acreditado tanto en el parte dado por el controlador portuario del puerto de Ceuta DON J. M. (folios 149 y 150), como en su declaración obrante a los folios 304 a 307. Si bien lo anterior queda absolutamente

acreditado, también resulta probado que ese riesgo pudo ser solventado con bastante facilidad, puesto que como se reseña en el citado parte del Sr. A. M. *“Finalmente coordinamos con el ferry que le maniobre por la popa, cosa que pudo hacer sin dificultades.”* El citado controlador, en su declaración obrante al folio 304 vuelto, se reafirma en lo anteriormente dicho, al considerar que *“el ferry tenía capacidad para evitar cualquier condición de abordaje.”* Confirma lo anteriormente expuesto, que ni por la Autoridad Portuaria, ni por la Capitanía Marítima se activó ningún plan o procedimiento de emergencia para solventar la situación.

### **Tercero.**

La parte asistida califica a las actuaciones de las embarcaciones **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”** y **“LEVANTE TERCERO”** como si hubiesen constituido un mero remolque mercantil, pero este Tribunal Marítimo discrepa de tal conceptualización. A este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”* Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En el presente supuesto debe descartarse que nos encontremos ante un simple remolque, pues, en contrario a cuanto sostiene la parte asistida, la parte asistente en su escrito de alegaciones a la prueba (folios 497 y 498), niega que haya existido un concierto previo para realizar un remolque, que se haya suscrito contrato alguno o que la parte asistida haya efectuado un pago por ese concepto. A mayor abundamiento de lo anterior, ha de resaltarse que, debido a sus características técnicas, ni el **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”** ni el **“LEVANTE TERCERO”** eran embarcaciones dedicadas a la actividad de remolque, sino que su función era la de prestar servicios portuarios de amarre, como queda acreditado claramente en las declaraciones de sus patrones DON F. C. (folio 308) y DON J. S. (folios 301 y 303.) De hecho, la propia representación letrada del armador del **“INFATUATION”** pone de relieve que la primera de las embarcaciones que asistió al velero, el **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”** carecía de porte y capacidad de tiro para dedicarse a la actividad de remolque (folios 118, 118 vuelto y 527.) Otra cosa es que la parte asistida contactara previamente con la mercantil **“AMARRES DE CEUTA, S.L.”**, propietaria de los dos amarradores que llevaron a cabo la asistencia, pero fue para que estos acompañaran y amarraran al **“INFATUATION”**, aunque, como ha quedado expuesto, las circunstancias cambiaron radicalmente, y no fueron esas labores las que desempeñaron los amarradores, ya que la situación que atravesaba el **“INFATUATION”** hizo que fueran otras bien distintas, que, seguidamente, analizaremos.

#### **Cuarto.**

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de las embarcaciones “**AMARRADORES DE CEUTA DOS**” y “**LEVANTE TERCERO**” no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente,

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 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 prestado.”*

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro cierto, inminente y grave, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal. 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.- El “**INFATUATION**” sufría una avería que le impedía gobernar con normalidad, como reconoce su propia representación letrada en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos, cuando afirma que *“mi mandante y su tripulación (...), detectaron que las hélices de proa no funcionaban correctamente...”* (folio 117) y *“Posteriormente, el armador descubrió que el problema se encontraba con un solenoide roto en el piloto automático, que se cambió en el momento, resolviendo el problema con la desconexión del sistema hidráulico. Eso solo impide que se puedan manejar las hélices de proa...”* (folio 117 vuelto.) En el mismo sentido, en el informe pericial elaborado a instancia de la parte asistida por DON A. S. (folio 235), se dice que el patrón del buque asistido declaró al perito que *“En todo momento era capaz de usar tanto la hélice de maniobra como timón. Aunque no a la vez. Lo cual es necesario únicamente para la maniobra de atraque. Esto es debido a que la hélice de proa tiene accionamiento hidráulico. Lo mismo ocurre con el timón normalmente (...) desafortunadamente tenía un fallo en una electroválvula del timón. Esto es lo que ocasionó que al accionar el sistema hidráulico virase a una banda del timón (...) Al detectar esto por lo tanto, desconecté de nuevo el sistema hidráulico. Esto implicaba que no podría usar la hélice de maniobra.”* Todo lo anterior viene confirmado en el informe elaborado por “MED GATE CONSTRUCCIONES NAVALES, S.A.”, a cuyo varadero se dirigió el buque asistido, informe en el que se reseña (folio 377) que *“No se ha realizado ningún trabajo por parte de Med Gate en el sistema de gobierno y propulsión, y hasta donde sabemos no se ha reparado el problema del timón y el piloto automático el cual se quedaba bloqueado en una banda y no era posible accionarlo desde el puente, era necesaria la manipulación mediante la caña.”* Según este informe, el “**INFATUATION**” no solo sufría problemas hidráulicos, sino que, además, *“También se contrató a una empresa para reparar un problema en la quilla extensible, la cual estaba fija en una posición...”* Recordemos que desde que el “**INFATUATION**” entró en el puerto de Ceuta, por dos veces cayó hacia la banda contraria a la que debería haberlo hecho, primero, a Er. hacia la dársena de poniente, en vez de hacerlo a Br., hacia la dársena de levante que es donde se encuentra el varadero de MED GATE y es hacia donde se dirigía, y, después, al contrario de como se le había indicado por la Autoridad Portuaria, a Br., impediendo la normal maniobra del “**CIUDAD DE CEUTA**”, como se acredita en el informe de tráfico marítimo: *“La reacción del INFATUATION tras dar el ok a la coordinación, fue la opuesta. Cayó todo a babor comprometiendo aun mas la maniobra del ferry”* (folio 150.) Las averías que sufría el velero asistido explican las inestables y erróneas maniobras del “**INFATUATION.**”

2.- Las incorrectas maniobras realizadas por el buque asistido, no solo se justifican por las averías que sufría, sino también por lo reducido de su tripulación, solo dos personas, y una de ellas menor de edad, como así lo

atestiguan las declaraciones de los patronos de las embarcaciones asistentes (folios 301 y 308), teniéndose en cuenta que la tripulación apropiada para este tipo de velero es de tres personas, como pone de manifiesto el certificado del registro de buques británico obrante al folio 10. La escasez de personal capacitado a bordo, ha sido, sin duda, un factor de importancia a la hora de gobernar correctamente el velero.

**3.-** El controlador de tráfico Sr. A. M. califica de errática la conducta del patrón del **“INFATUATION”** (folios 304 vuelto y 306 vuelto) y considera que dicho barco, no solo corría peligro el mismo, sino que suponía un peligro para terceros, por la posibilidad de que se produjera un abordaje (folio 306 vuelto.) Asimismo, ha de traerse a colación que la orden de trabajo de la Autoridad Portuaria de Ceuta se admite que el **“INFATUATION”** *“se ha metido en el rumbo del CIUDAD DE CEUTA sin provocar ningún incidente grave por suerte.”* Sin duda, resulta elocuente la expresión *“por suerte.”*

El **“INFATUATION”** atravesaba una situación complicada, en la que, si bien no había sufrido daños ni los había causado al **“CIUDAD DE CEUTA”**, al no poder solventar tal situación por sus propios medios, el riesgo de abordaje seguía latente tanto para él como para terceros. Esta situación sólo fue conjurada por la intervención de las embarcaciones **“AMARRADORES DE CEUTA DOS”** y **“LEVANTE TERCERO”**, que llevaron a cabo una actividad eficaz al darle dos cabos de remolque al **“INFATUATION”** evitando su abatimiento y dejándolo atracado en el varadero de **“MED GATE CEUTA.”**

#### Quinto.

Una vez calificada la asistencia marítima como un “remolque de fortuna”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, 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.

Para la determinación de la remuneración dimanante de supuestos de remolque de fortuna, se prevé un procedimiento previsto en el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima, en el que se establece que el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado, y que la disposición adicional segunda en relación con el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma, atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración para ello las condiciones de

prestación del servicio de remolque, (meteorología, duración y distancia navegada.)

Llegados a este punto, es necesario poner de manifiesto que la intervención de las dos embarcaciones asistentes fue posterior al momento en el que el “**INFATUATION**” interfirió la maniobra del “**CIUDAD DE CEUTA**”, y, por tanto, es a partir de ese momento desde donde debe tenerse en cuenta su participación para poder determinar la retribución que debiera corresponderles.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar una justa remuneración correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **SEIS MIL QUINIENTOS euros (6.500 €.)**

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 las embarcaciones “**AMARRADORES DE CEUTA DOS**” y “**LEVANTE TERCERO**” a favor de la embarcación de recreo “**INFATUATION**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SEIS MIL QUINIENTOS euros (6.500 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad mercantil “**AMARRES DE CEUTA, S.L.**” como armadora de las embarcaciones “**AMARRADORES DE CEUTA DOS**” y “**LEVANTE TERCERO.**”

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: