

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00031/15

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. Javier Pery Paredes

En Madrid a los treinta días del mes de septiembre del año dos mil quince.

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Múgica Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **9/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a motor, de bandera española, denominada "**NEUS QUINTA**", con matrícula 7ª TA-3-183-00, de la Provincia Marítima de Tarragona, de 7,48 metros de eslora y 6,07 T.R.B, por la Embarcación de Intervención Rápida de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR POLARIS**", hecho ocurrido el día 1 de abril de 2015 en

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

aguas de la Comunidad Valenciana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente núm. **9/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente citado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 9 de abril del año en curso, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR POLARIS**" en el que narraba el servicio prestado el día 1 de dicho mes a la embarcación de recreo a motor denominada "**NEUS QUINTA**" que, con dos tripulantes a bordo, se hallaba varada sobre una roca plana en las inmediaciones de Cabo Roig en posición 37°54'700N-000°43'100W, situación comunicada a dicha Unidad por C.C.S. Valencia, que dispuso se dirigiera hacia allí para evaluar los daños y determinar si podía ser reflotada.

La Unidad, que salió de su base en el Puerto de Alicante a las 14:25 horas UTC (sic) y a las 16:00 horas (sic) llegó a zona a donde ya se encontraba un equipo de rescate de playas de Torrevieja para prestar colaboración. Iniciada la maniobra de reflotamiento diez minutos después, para lo que utilizó lanzacabos y se arriaron por popa 100 metros de cabo, a las 16:25 horas (sic) se logró reflotar a la "**NEUS QUINTA**" y se arrumbó al puerto de Torrevieja, yendo a bordo de la embarcación asistida un miembro del indicado equipo de rescate de dicha localidad que informó a la Unidad de la existencia de una vía de agua que, por estar controlada y dada la distancia a recorrer, no afectaba a su seguridad. Tras llegar al puerto de Torrevieja y dejar a la "**NEUS QUINTA**" en el travelift de Marina Salinas para su izado a las 17:10 horas (sic), la "**SALVAMAR POLARIS**" regresó a su base donde acabó atracada a las 18:15 horas,- dato no reflejado en el relato de la asistencia pero obrante en las actuaciones -. Como aclaración se consigna que, como en su momento se dirá, el Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia refleja, también en horas UTC, una hora menos en las cuatro primeras horas señaladas.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 1 hora y 45 minutos (sic), siendo la distancia navegada de 35 millas, no reflejando el Parte de Asistencia la meteorología existente.

En el Parte hecho mérito se reflejaba ser armador y patrón de la embarcación asistida D. J. H. I. y la compañía aseguradora METRÓPOLIS bajo la póliza 0000.

Segundo

Dado que en su escrito el promotor de las actuaciones había interesado se acordase la medida cautelar de "**prohibición de venta**" con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 22 de abril pasado, folio 20, al tiempo que oficiaba lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación al Sr. H. I. de la incoación del Expediente, del que recabó la necesaria información; la solicitud a la Capitanía Marítima de Alicante de informe-valoración de la "**NEUS QUINTA**"; el requerimiento al CCS Valencia de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con la "**SALVAMAR POLARIS**"; el también requerimiento a la Agencia Estatal de Meteorología de certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; y la publicación de edictos.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 34 a 37 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español en el que consta la anotación de la medida cautelar adoptada; a los folios 41 y 42 el informe de meteorología; a los folios 71 Y 72

la transcripción del Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia; y, por último, a los folios 82 y 83 la valoración por Perito Oficial, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

Tercero

Respecto a lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 65 a 69 figura escrito y documentación del Letrado de **SASEMAR** que, valorando lo salvado en **DIECIOCHO MIL EUROS (18.000,00-€)**, para lo que aportaba reseña de anuncio de venta de embarcación como la asistida, cuyas características detallaba y a la que identificaba, erróneamente, como **modelo LEMA GOLD de la marca LEMA**, con sus especificaciones de eslora y manga -, reclamaba un premio no inferior al 10% de su valor así como un resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 4 horas y 50 minutos, mediante certificado que acompañaba, por importe de **TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (334,52-€)**, calificando la misma como **auxilio** por hallarse encallada la **"NEUS QUINTA"** sobre roca plana. A tal escrito incorporaba documentación gráfica, folio 69.

Cuarto

Por lo que respecta a la información requerida a D. J. H. I., por correo electrónico de 30 de abril de este año y aportando "Declaración de Accidente" dado a su aseguradora, expuso su versión de lo acaecido y, como tal indicaba: que, al ir navegando su embarcación y tras coger un cabo los motores se pararon llevándola el viento hacia las rocas donde quedó varada por lo que llamó a Salvamento Marítimo que la sacó, actividad en la que la **"NEUS QUINTA"** sufrió una fisura en su quilla, y la remolcó hasta Torreveja; y que, a su vez, la operación fue rápida, con una duración de entre 20 y 30 minutos, sin que hubiera peligro alguno, folios 38 a 40. En todo caso y con independencia de lo consignado, el Sr. H. I. no facilitó al Juzgado Marítimo en esta comunicación los restantes extremos requeridos por este en oficio de 22 del mismo mes de abril que corre unido a los folios 26 y 27.

Quinto

Por el Juzgado Marítimo actuante, con fecha 4 de mayo pasado, se ofició a la entidad SEGUROS METRÓPOLIS, en cuanto aseguradora de la embarcación asistida, a los fines de su personación, recibándose escrito de la Procuradora D^a M. F. bajo la dirección del Letrado D. J. V., en nombre y representación de METRÓPOLIS S.A. COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, acreditada mediante copia de poder general para pleitos que acompañaba, instando comparecer en las actuaciones. A su meritado escrito incorporaba copia de condiciones particulares de la póliza de seguros contratada sobre la embarcación **"NEUS QUINTA"** cuyas características,-

según la hoja 2 de tales condiciones que obra al folio 50 -, son: **Marca LEMA, Modelo GALOPE X.8**, Eslora 7,48 metros, y Manga 2,70 metros.

Por Acuerdo del Juzgado Marítimo, de fecha 6 de junio del año en curso, se admitió la personación de la representación de la aseguradora, que se notificó a las partes, dejándose constancia, por Diligencia de 15 de mismo mes, de entrega a la misma de copia de lo actuado.

Sexto

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho Segundo, el informe de la AEMET refleja que durante el día 1 de abril de 2015, entre sus 12:00 y 18:00 horas UTC y en la posición señalada el viento fue NE-5 y el estado de la mar fue de marejada con altura significativa de la mar total de 1 a 1,5 metros.

A su vez, en el Informe General de Emergencia del CCS Valencia consta: que, a las 13:09 horas UTC del día de autos, y tras recibirse información, a través de la consola 112, sobre una embarcación,- la “**NEUS QUINTA**”-, que, con dos personas a bordo, se hallaba encallada en las piedras en cabo Roig sin que los intentos de otra embarcación,- no identificada -, de desvararla tuvieran éxito, a las 13:15 horas se movilizó a la “**SALVAMAR POLARIS**” que, tras salir de su base a 13:25 horas, llegó a zona a las 15:00 horas; que la Unidad, a las 15:25 horas, informó al Centro que había logrado sacar de su varada a la embarcación, que presentaba vía de agua en su quilla, y había hecho firme el remolque para dirigirse hacia Torrevieja,- información esta que se reiteraría a las 15:34 horas -; que, a las 16:10 horas, la “**NEUS QUINTA**” quedó en el travelift de Torrevieja, de donde salió la “**SALVAMAR POLARIS**” a las 16:40 horas para acabar atracando en Alicante a las 18:15 horas.

Por último, y en cuanto a valoración de la embarcación “**NEUS QUINTA**”, el informe, de fecha 5 de junio pasado, evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante la cifraba, en base a la visita efectuada y consignando su año de construcción, en **DOCE MIL EUROS (12.000,00-€)** como valor actual.

Séptimo

Con fecha 15 de junio del año en curso se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 87 a 89, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada y su anotación; el informe de meteorología; la personación de la representación letrada de **SASEMAR** con su posterior manifestación ante la solicitud de extremos requeridos para integración de las actuaciones; la personación de D. J. H. I. en cuanto armador/ propietario de la embarcación asistida y lo por el mismo manifestado; la personación, en el

modo como va dicho, de la entidad aseguradora; el contenido literal del Informe General de Emergencias levantado por CCS Valencia; y la valoración por Perito oficial. A su vez, como fundamentos de derecho, dio por terminado el período de instrucción de oficio, y acordó aprobar tal Cuenta General de Gastos disponiendo notificarla a las partes interesadas a las que concedía plazo para vista del expediente, formulación de alegaciones y proposición de pruebas, diligencia que cumplimentó al día siguiente.

Octavo

Por la representación de METRÓPOLIS S.A. COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS , mediante escrito de fecha 2 de julio pasado, folios 98 y 99, se formularon alegaciones con las que se postulaba, con cita de jurisprudencia al efecto, se considerase el servicio prestado como **remolque** en cuanto que, por las circunstancias del mismo, en las que *no hubo peligro alguno* ni se dio el requisito de “manifiesto peligro para la tripulación del buque salvador”, no se ajustaba la reclamación formulada a las previsiones de la Ley 60/1962 reguladora de la materia.

A su vez, la representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 3 de julio, folios 101 a 105, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR POLARIS**” a la embarcación “**NEUS QUINTA**”,- a la que, esta vez, sí asigna su correcto modelo, **GALOPE de la marca LEMA** -, y atendiendo a los extremos obrantes en el Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia, de los que extrae diversos pormenores en apoyo de su argumentación, calificaba como **salvamento** el servicio prestado en base tanto a lo manifestado por el armador de la asistida sobre quedarse sin gobierno y varar en rocas, de las que otra embarcación no pudo sacarla, como a la relación de daños,- en obra viva, eje y hélice de motores -, que el mismo señalaba en su Declaración de Accidente a su aseguradora y al hecho de ser inmediatamente izada nada más llegar a puerto. Por ello, tras fundamentar la reclamación objeto de estas actuaciones en las previsiones tanto de la Ley 60/1962 como del Convenio de Salvamento de Londres (1989) y examinar los requisitos determinantes del reconocimiento de remuneración, mantenía como valor de la embarcación asistida la cifrada en **DIECIOCHO MIL EUROS (18.000,00-€)**, - cifra resultante del valor de mercado de segunda mano, con la que confirmaba su inicial posición, y ello ante la discrepancia entre el valor dado por el peritaje oficial y el valor asegurado en póliza -, y consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **MIL OCHOCIENTOS EUROS (1.800,00-€)** al que se sumarían los gastos ocasionados por importe de **TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (334,52-€)**, lo que daría un total reclamado de **DOS MIL CIENTO TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (2.134,52-€)**.

Por la propiedad de la embarcación asistida no se llegaron a formular alegaciones.

Noveno

El Juez Marítimo, que dispuso celebración de Reunión Conciliatoria para el día 15 de julio del año en curso y acuerdo que trasladó a las partes, al recibir comunicación de inasistencia de las representaciones de **SASEMAR** y de la entidad aseguradora de la embarcación asistida, por Providencia de 14 del mismo mes acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que llevó a cabo por escrito de 27 de julio pasado.

HECHOS

Primero

El día 1 de abril de 2015 y durante su navegación con dos personas a bordo, la embarcación "**NEUS QUINTA**" cogió un cabo que hizo que sus motores se pararan quedando sin gobierno y siendo llevada por el viento hacia las rocas en las inmediaciones de Cabo Roig donde acabó varando sobre una roca plana en posición 37°54'700N-000°43'100W. De tal suceso así como del intento ineficaz de desencallarla llevado a cabo por otra embarcación, no identificada, presente en sus proximidades, tuvo conocimiento el CCS Valencia, a las 13:09 horas UTC y a través de la consola 112, por lo que, a las 13:15 horas se movilizó a la "**SALVAMAR POLARIS**" para que se desplazase y evaluase los daños y posibilidad de reflotarla. Salida la Unidad de su base en el Puerto de Alicante a las 13:25 horas y tras llegar a zona, donde ya se encontraba un equipo de rescate de playas de Torre Vieja para prestar colaboración, a las 15:00 horas inició la maniobra de reflotamiento para lo que utilizó lanzacabos y arrió por popa 100 metros de cabo, logrando reflotar a "**NEUS QUINTA**" a las 15:25 horas para, a continuación y una vez hecho firme el remolque en la misma, dirigirse con ella hacia el puerto de Torre Vieja, yendo a bordo de la embarcación "**NEUS QUINTA**" un miembro del indicado equipo de rescate quien informó a la "**SALVAMAR POLARIS**" de la existencia de una vía de agua en la asistida que, por estar controlada y dada la distancia a recorrer, no afectaba a su seguridad. A las 16:10 horas, la "**NEUS QUINTA**" quedó en el travelift de Torre Vieja para su izado, saliendo la "**SALVAMAR POLARIS**" a las 16:40 horas para acabar atracando en Alicante a las 18:15 horas.

El servicio prestado tuvo una duración de 4 horas y 50 minutos, siendo la distancia navegada de 35 millas, no reflejando el Parte de Asistencia la meteorología existente y siendo la meteorología concurrente de viento NE-5 y estado de la mar de marejada con altura significativa de la mar total de 1 a 1,5 metros.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la “**SALVAMAR POLARIS**”,- con la oportuna corrección en horas que se ha reflejado en el penúltimo párrafo de nuestro Antecedente de Hecho Primero -, la propia versión del asistido, el Informe General de Emergencia abierto por CCS Valencia, e informe de meteorología de la AEMET, documentos todos obrantes en el Expediente.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados 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.

Segundo

La cuestión a dilucidar en este expediente es la calificación del servicio prestado por la “**SALVAMAR POLARIS**” a la embarcación de recreo a motor “**NEUS QUINTA**”, y esta calificación ha de tener su fundamento en la preceptiva determinación de si han concurrido las circunstancias de peligro corrido por la embarcación asistida, riesgo personal existente y servicios extraordinarios prestados por el asistente.

Dicho lo anterior, habrán de ponderarse los argumentos que la representación letrada de **SASEMAR**, armadora de la embarcación asistente, ha presentado para postular su calificación de **salvamento** en trámite de alegaciones,- aunque en anterior escrito obrante en las actuaciones la conceptualización del servicio llevado a cabo se concretase en auxilio -. En tal sentido no debe olvidarse que el servicio prestado por Salvamento Marítimo a la embarcación de recreo a motor “**NEUS QUINTA**”, cuando, con sus motores parados y, por tanto, carente esta de propulsión y gobierno, encalló en rocas en la posición obrante en autos pero **quedando varada sobre una roca plana**, consistió en una maniobra, sin mayor dificultad, de reflotamiento de la misma, en cuyo desempeño no se invirtieron más de veinticinco minutos, y en su posterior traslado, mediante remolque, a lugar seguro, no habiéndose detectado deficiencias o desperfectos en la asistida hasta que, durante su tránsito a Torre Vieja, el miembro del equipo de rescate de playas de dicha localidad embarcado en la “**NEUS QUINTA**”, al advertir la existencia de una vía de agua así lo informó a la Unidad si bien con la expresa indicación de que, por la distancia al puerto que se arrumbaba, se podía llegar con seguridad, lo que efectivamente se produjo sin necesidad de realizar actividad alguna de achique del agua embarcada. Por consiguiente, las referencias que el asistente realiza tanto sobre los daños, ciertos, en obra viva, eje y hélice de motores

reflejados en la Declaración de Accidente que el armador de la asistida hizo llegar a su compañía de seguros, como en relación con la inmediatez de su izado al llegar a puerto, no dejan de ser criterios argumentativos en apoyo de su pretensión pero que, por insuficientes, no invalidan la estimación por este Tribunal Marítimo de que en la asistencia marítima que nos ocupa no han quedado acreditados los requisitos con que nuestra jurisprudencia ha configurado el salvamento, 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”*. Por tanto, ha de rechazarse tal calificación por la no concurrencia de los requisitos anteriormente explicitados.

Dicho lo anterior, ha de concretarse la calificación del servicio ponderando si el mismo integra un remolque, tal como la representación de la aseguradora de la parte asistida demanda. Sobre tal particular debe traerse a colación, por su evidente similitud, la Sentencia 129/2004, de 11 de febrero de 2004, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sección 8ª, en la que, con cita y reseña del acervo jurisprudencial preciso para deslindar la línea divisoria entre el salvamento y el remolque, tanto en lo referido a situación de peligro del buque asistido como al carácter de extraordinarios de los servicios prestados por el buque asistente y, asimismo, la influencia del estado de la mar como determinante de una situación de peligro real, se falla, con revocación de los acuerdos de la Administración impugnados, estimando como remolque el servicio prestado a un pesquero encallado en rocas pero **varado sobre roca estable**; debe decirse, a mayor abundamiento, que la Sentencia reseñada fue objeto de posterior recurso de casación para unificación de doctrina, estimado por la Sección 4ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en Sentencia de 13 de julio de 2006, si bien con fallo que carece de transcendencia a los fines que en este momento interesan. Por otra parte, y en cuanto a precedente administrativo, preciso es referirse a nuestra Resolución núm. 660/00023/11, de 26 de octubre, cuyo Fundamento Jurídico Segundo fijó los criterios a considerar en asunto de similitud, también evidente, con el que ahora nos ocupa. Por tanto, atendiendo a las circunstancias concurrentes en la actual asistencia, en las que ni la embarcación asistida ni sus tripulantes corrieron situación de peligro o riesgo alguno y los vientos alcanzaron una intensidad de fuerza 5, es decir no superior a los 29/38 km/h según escala Beaufort, concurriendo marejada con altura significativa de la mar total de 1 a 1,5 metros, no otro servicio que un remolque fue el prestado por la **“SALVAMAR POLARIS”** a la embarcación de recreo a motor **“NEUS QUINTA”**, en cuanto que la dificultad en que la misma se encontraba no podía

conceptuarse de “peligro en sentido estricto” y los trabajos desempeñados por parte del asistente para desvararla no pueden considerarse excepcionales ni aun superiores a los ordinarios habitualmente exigibles.

Tercero

Por tanto, la asistencia marítima prestada a la embarcación “**NEUS QUINTA**”, que se encontraba varada y sin opción alguna de, por sí misma, salir de tal apuro, y que fue llevada a cabo por la “**SALVAMAR POLARIS**”, facilitando saliera de tal situación para, una vez en franquía y dada su falta de propulsión, ser llevada mediante simple tránsito hacia lugar seguro, debe calificarse como **remolque marítimo**, a tenor del artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que en su párrafo primero establece tal calificación, fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento para los prestados en la mar de un buque a otro que lo pida hallándose en la mar.

Cuarto

Consignado lo anterior y señalando que el ya indicado artículo 15 de la Ley citada establece que el remolque marítimo dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúe el remolque y al abono de un precio justo por el servicio prestado, el artículo 16 de ese mismo Texto Legal previene que el Tribunal Marítimo Central, en defecto de acuerdo entre las partes interesadas en la fijación del montante de la retribución, determinará el precio tomando por base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes.

Este Tribunal Marítimo Central, considerando las condiciones de prestación del servicio de remolque, con una meteorología no desfavorable, una duración de 4 horas y 50 minutos, y una navegación de 35 millas, a los fines de determinación del importe de la retribución, y en seguimiento a la mejor doctrina (G. y R. S.) que, realizando acerva crítica a la utilización del valor asegurado,- que, si bien para conseguir un valor promedio, relaciona la representación letrada de **SASEMAR**-, y estimando menos fiables otros sistemas patrocinan, como tendencia jurisprudencial y doctrinal, la adopción del valor de mercado de la nave,- que viene a ser la pretensión de la indicada representación -, debe indicarse que el término comparativo que, para embarcaciones de segunda mano, se aporta por la parte asistente no corresponde a la embarcación asistida, como reflejan los Antecedentes de Hecho Tercero y Quinto, y siendo así que, conforme al artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil en relación con el artículo 80.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, corresponde al actor la carga de la prueba,- Antecedentes de Hecho Tercero y Quinto -, no puede admitirse su pretensión de considerarla como valor de lo salvado. Por tanto, y a fin de señalar el valor de la “**NEUS QUINTA**”, se toma como acreditado el fijado en su informe, 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 este Tribunal Marítimo Central reconoce y que avala nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante que la cifraba, tras visitarla, en una cifra total de **DOCE MIL EUROS (12.000,00-€)**, y se señala como precio justo, la cantidad de **MIL DOSCIENTOS EUROS (1.200,00-€)**. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (334,52-€)**.

Quinto

Al tratarse la Unidad de Salvamento **“SALVAMAR POLARIS”** de embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), y estar armada y equipada especialmente para prestar socorro, no procede establecer por este Tribunal Marítimo Central el reparto de la remuneración entre armador y dotación, de acuerdo con los artículos 7 y 13 de la citada 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 remolque en la mar el servicio prestado por la Unidad de Salvamento **“SALVAMAR POLARIS”** a la embarcación de recreo a motor, de bandera española denominada **“NEUS QUINTA”**, y fija como retribución total por el servicio la cantidad de **MIL QUINIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (1.534,52-€)**, de los que **TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (334,52-€)** corresponden a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y **MIL DOSCIENTOS EUROS (1.200,00-€)** al precio justo por el servicio prestado.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. J. H. I.** como armador/propietario de la embarcación de recreo a motor, denominada **“NEUS QUINTA”** a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

Vuelva este Expediente a su Juez Marítimo para conocimiento y cumplimiento de lo acordado, haciéndoles saber a los interesados, 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 60/62, y de los artículos 114 y 115 de la Ley 30/92, 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.