

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00036/15**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.

**D. Javier Pery Paredes**

#### **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**

En Madrid a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil quince.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **54/2014**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo a motor, de bandera española, denominada "**SEAWIDE**", con matrícula 6ª AL-2-7-14, de la Provincia Marítima de Algeciras, de 23,70 (L) metros de eslora y 98,15 T.R.B, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR MARKAB**" hecho ocurrido el día 11 de agosto de 2014 en aguas de las Islas Baleares.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente nº **54/2014** por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado a instancia de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), quien, con escrito de 12 de agosto de 2014, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR MARKAB**" ante la Comandancia Naval de Ibiza,- la cual, posteriormente, trasladaría al Juez marítimo su original-, en el que narraba el servicio prestado el día anterior a la embarcación de recreo a motor denominada "**SEAWIDE**". En el mismo se indicaba haber sido movilizada la Unidad

de Salvamento por el CCS Palma para salir de su base en Ibiza, lo que llevó a cabo a las 01:50 horas UTC del día 11 del mismo mes y año, para dar asistencia a dicha embarcación que había colisionado contra la Isla de Espardell resultando de ello una entrada importante de agua y parada de uno de sus motores e inutilización del servo de gobierno. Una vez junto a la embarcación en cuestión, a 02:05 horas UTC, se observó que presentaba ausencia total de todo lo que era su proa, con inutilización total de su equipo de fondeo y desaparición de todo elemento de amarre en su amura de Er. Abarloada la **“SALVAMAR MARKAB”** al costado de la **"SEAWIDE"** por el patrón de esta se confirmó el funcionamiento de uno solo de sus motores y la inutilización del servo así como la entrada de gran cantidad de agua por su proa, que no podía controlarse con sus bombas de achique, y que el agua así entrada empezaba a comunicarse por otros compartimentos. Ante esto, a las 02:10 horas UTC, y tras embarcar en la asistida un marinero de la Unidad de Salvamento con el equipo de achique de la misma, se comenzó a achicar en proa observándose que la zona de su roda estaba metida dentro de la embarcación, lo que producía la importante entrada de agua en la **"SEAWIDE"**. Mientras se continuaba con el achique se preparaba por la **“SALVAMAR MARKAB”** la operación de afianzamiento de su tren de remolque, actividad que requirió mucho trabajo por haber desaparecido la bita de amarre en la amura de Er y tenerse que “clarear” parte de la zona de la amura de Br para poder dejar libre la bita, teniéndose además que reforzar varios puntos de anclaje dado que la cubierta de proa se encontraba bien levantada o bien ausente. Conseguido el afianzamiento del tren de remolque en la amura de Br de la **"SEAWIDE"**, y tras dar la novedad al CCS, se arrumbó al Puerto de Ibiza a poca máquina ante la falta de seguridad de que el tren de remolque, tras la operación de amarre realizada, aguantase dada la debilidad de la zona en que se dispuso. A las 02:45 horas UTC, tras informar el tripulante de la **“SALVAMAR MARKAB”** a bordo de la **"SEAWIDE"** y encargado de las labores de achique, que se había controlado la entrada de agua y que ya no se comunicaba con otros compartimentos de la misma, se comunicó al CCS y se continuó la marcha a poca velocidad. A las 03:15 horas UTC, ya en el interior del Puerto de Ibiza, la **“SALVAMAR MARKAB”** se abarloó a la embarcación asistida e inició la maniobra para dejar en seguridad a la **"SEAWIDE"** atracada al muelle pesquero, lo que se hizo si bien la Unidad de Salvamento quedó con su equipo de achique en marcha continua junto a la embarcación asistida a la espera de la apertura del Varadero para posterior izado de la **"SEAWIDE"**. A las 06:30 horas UTC, ya presentes los operarios del Varadero, se maniobró para meter a la asistida en el cajón del travelift, lo que finalizó a las 06:45 horas UTC, si bien la **“SALVAMAR MARKAB”** esperó a que se colocaran las cintas de izado y poder retirar su equipo de achique. A las 07:15 horas UTC, ya cogida la **"SEAWIDE"** al travelift, se retiró dicho equipo y se dio la novedad al CCS Palma, volviendo la Unidad de Salvamento a su base.

El servicio prestado, que se calificaba como salvamento, tuvo una duración de 5 horas y 25 minutos, siendo la distancia navegada de 0 millas (sic), referenciándose los pertinentes extremos respecto al armador, patrón y compañía aseguradora de la embarcación asistida, si bien no se reflejaba la meteorología existente.

### **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 19 de septiembre de 2014, folio 17, al tiempo que en la misma fecha oficiaba lo pertinente para la debida integración de las actuaciones. Como tales: la publicación de Edictos; la solicitud al promotor de los exigidos extremos objeto de investigación; la comunicación a la entidad armadora de la embarcación asistida, **MARINA MERIDIONAL S.A.**, de la apertura de actuaciones y requerimiento de la necesaria información; la solicitud a la Capitanía Marítima de Ibiza de informe-valoración de la **“SEAWIDE”** que, a la postre y por encontrarse dicha embarcación en Ceuta, acabó siendo facilitada por la Capitanía Marítima de esta Ciudad Autónoma; el requerimiento al CCS Palma de transcripción de la petición de auxilio de la asistida así como de las comunicaciones de dicho Centro con la **“SALVAMAR MARKAB”**; el también requerimiento a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares de certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; y el ofrecimiento de personación de la entidad aseguradora de la asistida, MUTUA PESCA.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 43 a 45 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español en el que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral de la mercantil **MARINA MERIDIONAL S.A.**, como armadora/propietaria de la embarcación de recreo a motor **“SEAWIDE”**, abanderada el 10 de junio de 2014; a los folios 41 y 42 el informe de meteorología; a los folios 35 y 36 la transcripción del Informe General de Emergencia levantado por CCS Palma; y, por último, a los folios 92 y 93 el Certificado de Valoración expedido por el Área de Inspección de la Capitanía Marítima de Ceuta, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

### **Tercero**

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho anterior, el informe de la AEMET refleja que durante las 01.00 y las 03:15 horas del día 11 de agosto de 2014 y en la posición señalada el viento sopló del Suroeste (210º a 220º) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y alguna racha de fuerza 4 (11 a 16 nudos). Por otra parte, y en cuanto

al estado de la mar, debió ser marejadilla (altura significativa de olas de 0,1 a 0,5 metros), con cielo poco nuboso con algunas nubes bajas.

A su vez, en el certificado expedido sobre el Informe General de Emergencia del CCS Palma consta, en horas UTC,- tiempo universal coordinado que correspondería a dos horas más a tenor del CEST en España-, lo siguiente: que, a las 01:30 horas del día de autos, CCS Valencia le comunicó la recepción de llamada efectuada por la **"SEAWIDE"** por el canal 16 de VHF por la que informaba que había tocado en la Isla Espardell, en posición 38°48,25N-001°29,0E, teniendo vía de agua y necesidad de asistencia con dos personas a bordo; que, a las 01:32 horas la estación radio-costera de Ibiza Radio le informó que tal embarcación sufría vía de agua y el achique con los medios de a bordo eran insuficientes; que, a 01:34 horas se movilizó a la **"SALVAMAR MARKAB"**, - que saldría de su base a las 01:52 horas-; que, a las 01:35 horas, CCS Palma contactó con la **"SEAWIDE"** a través de Ibiza Radio, conociéndose que eran dos los tripulantes y habían colisionado con el Islote Espardell, teniendo vía de agua y no consiguiéndose controlar con sus sistemas de achique la entrada de agua, por lo que se les instruyó a disponer de chalecos salvavidas y balsa para el caso de abandono; que por nueva información de la **"SEAWIDE"** a las 01:46 horas supo CCS Palma que procedía rumbo a Ibiza a una velocidad entre 7-8 nudos y que el nivel de agua seguía subiendo; que, tras llegar a las 02:06 horas la **"SALVAMAR MARKAB"** al costado de la **"SEAWIDE"**, la Unidad de Salvamento informó al CCS, a las 02:24 horas, que la embarcación tenía toda la proa destrozada y había embarcado en ella a uno de sus marineros con la motobomba y, asimismo, que procedía al Puerto de Ibiza donde tenía previsto atracar en la dársena pesquera hasta que estuviera disponible el travelift, indicándose, a su vez, por el CCS a la **"SALVAMAR MARKAB"** que no se había podido realizar ninguna gestión relativa a dicho travelift y que, si se conseguía controlar la vía de agua lo reportara así como la posible asistencia de bomberos a la llegada a puerto; que, a las 02:36 horas, la **"SALVAMAR MARKAB"** informó que tenía controlada la vía de agua y no se precisaban los bomberos; que, a las 03:15 horas, la **"SALVAMAR MARKAB"** informó que habían atracado en el muelle pesquero y procedían a evaluar daños y tomar datos; que, a las 03:36 horas, la **"SALVAMAR MARKAB"** informó que permanecería al costado de la **"SEAWIDE"** hasta que se arreglase el tema del travelift ya que no había forma de tapar la vía de agua y la motobomba no podía pararse al subir rápido el nivel de agua; que, a las 06:45 horas, la **"SALVAMAR MARKAB"** informó de su atraque en base y estar situada la **"SEAWIDE"** en el travelift; y que, a las 07:37 horas, la **"SALVAMAR MARKAB"** informó, por último, que había retirado sus motobombas y que la **"SEAWIDE"** ya había sido apuntalada.

Por último, y en cuanto al valor de la **"SEAWIDE"**, en el Certificado de Valoración expedido, tras consignarse las características de dicha embarcación

y señalarse una valoración de **TRESCIENTOS VEINTICINCO MIL EUROS (325.000,00-€)** en cuanto al casco, y una valoración de **TRESCIENTOS VEINTICINCO MIL EUROS (325.000,00-€)** en cuanto a su equipo propulsor, se cifra en **SEISCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (650.000,00€)** su valor actual total.

#### **Cuarto**

Respecto a lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 48 a 57 figura escrito y documentación del Letrado de **SASEMAR** mediante el que, refiriéndose al valor de lo salvado, si bien señalaba desconocer el importe de los daños sufridos, y reflejando como valor asegurado la cifra de **DOS MILLONES DOSCIENTOS MIL EUROS (2.200.000,00-€)** por los conceptos de casco/máquina y aparatos,- para lo que aportaba copia de póliza de seguro de la embarcación asistida en la que se reseñaba detalle del primero de los recibos emitidos correspondiente al año 2008-, reclamaba un premio no inferior al 20% del valor de tal embarcación así como un resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 5 horas y 25 minutos, importe acreditado mediante certificado que acompañaba, por importe de **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (374,89-€)**, calificando la misma como **auxilio** por hallarse la “**SEAWIDE**” en grave riesgo de hundimiento tras la colisión sufrida. A tal escrito incorporaba reportaje fotográfico.

#### **Quinto**

Obra a los folios 58 a 69 escrito suscrito por el Letrado D. P. R. y por el que solicitaba su personación en las actuaciones en representación, que acreditaba, de la entidad **MARINA MERIDIONAL S.A.**, armadora de la embarcación “**SEAWIDE**”, personación que el Juez Marítimo actuante, por Auto de 11 de noviembre de 2014, aceptó y notificó a las partes personadas, folios 71 a 74.

#### **Sexto**

Con fecha 28 de enero del año en curso se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 96 a 98, 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 mediante Letrado de la entidad **MARINA MERIDIONAL S.A.** en cuanto armadora/ propietaria de la embarcación asistida ; la no personación de la entidad aseguradora MUTUA PESCA; el contenido literal del Informe General de Emergencias levantado por CCS Palma; 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.

### **Séptimo**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 17 de febrero, folios 107 a 112, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR MARKAB**” a la embarcación “**SEAWIDE**”, y atendiendo a los extremos obrantes tanto en el Parte de Asistencia en su momento formulado como en el Informe General de Emergencia levantado por el CCS Palma, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación y, concretamente, del último documento reseñado la referencia a la vía utilizada, canal 16 de VHF, y hora para enviar la solicitud de asistencia, lo que acreditaba la situación de grave riesgo para la integridad de las personas y de la embarcación siniestrada, en cuanto que es un canal reservado para la solicitud de emergencias tal como se recoge, tanto en lo referente a su propio uso como a la frecuencia temporal de su utilización, en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), calificaba como **auxilio** el servicio prestado ante una situación de riesgo cierto e inminente de hundimiento de la embarcación “**SEAWIDE**”. Por ello, tras fundamentar la reclamación objeto de estas actuaciones en las previsiones tanto de la Ley 60/1962 como del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989) y examinar los requisitos determinantes del reconocimiento de remuneración, asumiendo como valoración de la embarcación asistida la cifrada en **SEISCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (650.000,00-€)**, dada por el peritaje oficial, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **CIENTO TREINTA MIL EUROS (130.000,00-€)** al que se sumarían los gastos ocasionados por importe de **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (374,89-€)**, lo que daría un total reclamado de **CIENTO TREINTA MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (130.374,89-€)**.

### **Octavo**

Por el Letrado Sr. P. R., en la representación ostentada, se presentó escrito de alegaciones y proposición de prueba el 17 de febrero pasado, folios 113 a 138, mediante el que, tras establecer una secuencia de hechos relevantes en el supuesto objeto de estas actuaciones,- se señalan los siguientes como más significativos: la navegación de la “**SEAWIDE**” con su patrón y un marinero desde el Puerto de Mahón, del que había salido a las 16:30 horas del día 10 de agosto de 2014 tras desembarcar a unos pasajeros, rumbo al Puerto de Ibiza pasando por el Cabo de Formentor y la costa norte de Mallorca para cruzar desde la Isla de Dragonera hacia Ibiza, con estado de la

mar “plana” y buena visibilidad durante la travesía, hasta que colisionó con la Isla Espardell sobre las 02:50 horas del siguiente día, pudiendo salir, no obstante, de la zona de la colisión con sus propios medios de propulsión y arrumbar, seguidamente, hacia el Puerto de Ibiza, tras la activación de una de sus bombas de achique ante la existencia de vía de agua pero con mantenimiento del gobierno de dicha embarcación a pesar de los daños sufridos, si bien dando aviso a **SASEMAR**, a las 03:25 horas y durante el tránsito hacia el puerto indicado, como medida de precaución dado que ni por el estado de la mar ni por el estado de la embarcación se encontraba ésta en peligro real, grave o inminente, con permanencia de sus dos tripulantes a bordo en todo momento y sin existencia de riesgo de su hundimiento ni imposibilidad de gobernarla, detallando, a continuación, las operaciones llevadas a cabo por la “**SALVAMAR MARKAB**” que, con transbordo de uno de sus tripulantes y con facilitación de un bidón de gasolina y una motobomba con dos mangueras, se situó en posición de remolque por la proa e inició el remolque sin grandes esfuerzos y sin haber estado expuesta ni la Unidad de Salvamento ni su tripulación a peligro de tipo alguno-, argumentaba sobre la calificación de remolque en la asistencia prestada por inexistencia de peligro para la embarcación asistida, inexistencia de percepción de peligro en la tripulación de la “**SEAWIDE**”, inexistencia de peligro para los asistentes e inexistencia de prestación de servicios extraordinarios, admitiendo, no obstante, la calificación subsidiaria de auxilio y, para el caso de que tal calificación se apreciase, tras sistematizar los criterios determinantes de la remuneración a la luz de la Ley 60/1962 y del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), impugnaba, con cita de doctrina, el valor contribuyente asignado por **SASEMAR** y acogía subsidiariamente el dado por peritaje oficial a reserva de informe pericial de la entidad AVIAMAR a aportar con posterioridad. A continuación el alegador, tras una metódica reseña de Resoluciones de este Tribunal Marítimo Central referidas a remuneraciones acordadas tanto en asistencias calificadas de remolque como en las calificadas de auxilio, y sin perjuicio de la subsidiariedad ya señalada en cuanto a la calificación de la asistencia a debate, propugnaba la aplicación de las tarifas previstas en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, sobre tarifas por servicios de **SASEMAR**, y la consiguiente ubicación de la presente cuestión en el ámbito de la Jurisdicción Ordinaria. Por último y a efectos de prueba, proponía la documental ya obrante y la aportada con su escrito,- entre ellas la protesta formulada por el patrón de la “**SEAWIDE**” ante la Capitanía Marítima de Ibiza/Formentera formulada el 13 de agosto de 2014 en que se indica, de su puño y letra, que la colisión acaeció sobre las 03:00 horas del día 11 anterior-, como, asimismo, la solicitada, y la testifical a llevar a cabo en el patrón, Sr. S. R., y en el marinero, Sr. P. R. que integraban la tripulación de la “**SEAWIDE**” el día de autos y la del Patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, y la comparecencia y declaración del perito de AVIAMAR que resultase ser el autor del informe que, posteriormente, se aportase.

El Juez Marítimo, tras acordar la admisión y procedencia de la prueba documental, la obrante, la aportada en el trámite señalado, y la pendiente de aportación, si bien rechazando la referida a extremo a interesar del CCS Palma por obrar Certificado expedido, y admitir, asimismo, la testifical interesada mediante Providencia de fecha 25 de febrero pasado y disponer su práctica, reclamó de su proponente la remisión de cuestionario de preguntas y recabó la remisión de copia del informe pericial de AVIAMAR. En todo caso, debe dejarse ya por reseñado que la representación letrada de **MARINA MERIDIONAL S.A.** acabaría renunciando, folio 267, a la declaración del marinero Sr. P. R. por las circunstancias que constan en el Expediente.

### **Noveno**

A la recepción de los cuestionarios de preguntas trasladados por el Letrado representante de la parte asistida, folios 158 a 163, el Juez Marítimo, remitió a **SASEMAR** el correspondiente a la testifical a practicar en el Patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**” a fin de su cumplimentación, obrando las respuestas del mismo, Sr. C. R. al folio 170. En ellas, sintetizándolas, el deponente manifestó: 1º.- Que la “**SEAWIDE**”, a bordo de la cual se encontraban dos tripulantes que permanecieron en todo momento, navegaba, *según informó su patrón*-, con un solo motor rumbo a Ibiza, no pudiendo arrancar el otro y teniendo el servo inutilizado; 2º.- Que, al llegar la Unidad de Salvamento, la embarcación asistida se encontraba a unas 6/7 millas al SE del Puerto de Ibiza; 3º.- Que observados los daños sufridos por la embarcación y conocido lo informado por su patrón, no se hizo intento de arrancar los equipos pues, sin saber si estaban dañados, podría provocarse una mayor avería, realizándose sólo una inspección de la sala de máquinas por si hubiera entrada de agua; 4º.- Que, no siendo posible saber si los timones de la embarcación estaban averiados por la colisión, se actuó de acuerdo con la información dada por su patrón y se consideró que había posibilidad de avería por lo que se le ordenó parar motor para así disminuir la posibilidad de cualquier otro tipo de avería; 5º.- Que la meteorología era favorable pero no era tema de preocupación dado el estado en que se encontraron a la asistida; 6º.- Que la asistencia prestada a la “**SEAWIDE**” consistió en **(a)** la inspección de los daños sufridos en proa, informándosele que casi su totalidad estaba destrozada, **(b)** inspección de todos sus compartimentos en busca de entrada de agua, informándosele que el agua ya estaba pasando por otros compartimentos, **(c)** apagado del motor para evitar mayores daños, y **(d)** achique de la misma con una duración continua de funcionamiento desde las 02:10 horas UTC hasta que estuvo sujeta en el travelift a las 07:15 horas UTC; 7º.- Que la “**SEAWIDE**” quedó amarrada en el Puerto de Ibiza a las 03:15 horas UTC.

### **Décimo**

A su vez, y en vía de auxilio administrativo, el Juez Marítimo recabó el diligenciamiento de las otras dos testificales a la Comandancia Naval de Palma,- nos remitimos a nuestro Antecedente de Hecho Octavo y al hecho de resultar imposible la toma de declaración del marinero Sr. P. R. y haber renunciado a su práctica su proponente-, figurando la realizada al patrón de la embarcación asistida, el ya citado Sr. S. R., a los folios 218 a 223. A su tenor, el deponente, sintetizando, dijo: 1º.- Que, tras la colisión de la “**SEAWIDE**”, con sus propios medios salieron de zona y pusieron rumbo al Puerto de Ibiza; 2º.- Que en un momento determinado uno de los motores dejó de funcionar momentáneamente pero podían desplazarse pues el otro funcionaba; 3º.- Que los daños sufridos por la embarcación no imposibilitaban su gobierno; 4º.- Que en ningún momento hubo riesgo de hundimiento ni riesgo para la integridad de sus dos tripulantes; 5º.- Que el problema era que no se podía mover el barco debido a que al navegar entraba agua por la vía que se encontraba en la roda resultando casi imposible su achique, mientras que si se mantenía quieto entraba menos agua y era posible achicarla; 6º.- Que la vía de agua afectó sobre todo la proa porque la colisión fue por ese lugar, y que el agua que iba entrando se encontró con un mamparo de contención que superó y entró en un pasillo que es la zona de habitabilidad, siendo posible que hubiera llegado hasta la sentina que estaba en popa; 7º.- Que por sus propios medios la embarcación no podría haber llegado al Puerto de Ibiza; 8º.- Que sobre las 3 de la madrugada, se avisó a **SASEMAR** para remolque a puerto, siendo buena la meteorología cuando comenzó la asistencia que consistió en poner una bomba de achique y darles remolque; 9º.- Que no precisó de grandes esfuerzos la actuación de la “**SALVAMAR MARKAB**”, no siendo “complejas y costosas” las maniobras de enganche del remolque y no pudiéndose calificar de excepcional el servicio prestado, sin haber estado expuesta la misma ni sus tripulantes y equipos a peligro alguno, no produciéndose daños en dicha embarcación que invirtió en las operaciones de asistencia el tiempo que tardó en llegar del *punto de rescate* al puerto; 10º.- Que la “**SEAWIDE**” quedó amarrada en el Puerto de Ibiza sobre las 5/6 de la mañana, no siendo imprescindible la asistencia de la “**SALVAMAR MARKAB**” para meter la embarcación en la cubeta del travelift aunque, a petición de la “**SEAWIDE**”, se quedaron con tal objeto.

### **Décimo Primero**

En cuanto al informe pericial anunciado por la parte asistida y solicitado por el Juzgado Marítimo en diversas ocasiones, con fecha 2 de julio del año en curso se recibió y se incorporó a los folios 175 a 210. En dicho informe, evacuado el 20 de agosto de 2014 por el Comisario de Averías Marítimo Sr. B. G.,- entonces de AVIAMAR, International Surveyors-, a solicitud de MUTUA PES-CA, tras detallarse tanto las características de la embarcación “**SEAWIDE**” como las circunstancias de la colisión frontal que sufrió contra la Isla Espardell,-

a cuyo fin se hace uso de la versión facilitada por el patrón de la misma, folios 179 y 207 a 210-, como asimismo consignarse los detalles de la inspección encomendada, que se llevó a cabo el 12 de dicho mes y año, y de los daños materiales sufridos con ocasión del impacto, con su pertinente información gráfica, se reseña como costes de reparación estimados la cifra de **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)** y como valor, tras el siniestro, de la **"SEAWIDE"** la de **SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (685.000,00-€)**. Como datos más significativos pueden señalarse los siguientes: que la vía de agua sufrida, controlada y no problemática, lo fue por el golpe en la roda/quilla por debajo de la flotación, situándose dicho golpe debajo del local de la hélice de proa, lo que provocó el agrietamiento del suelo y la consiguiente vía de agua con inundación no completa de tal local y, a su través, la inundación de las sentinas aunque no afectó a la habilitación ya que se empezó a achicar con medios propios y, durante el remolque hacia el Puerto de Ibiza, con medios externos adicionales suministrados por Salvamento Marítimo, cuya actuación, ágil y eficaz, no precisó de grandes esfuerzos ni expuso su tripulación a peligros, pero que fue determinante, por los medios de achique aportados, para controlar mejor la inundación hasta que la **"SEAWIDE"** estuvo en dique seco. En todo caso, se reseña que se mantuvo el gobierno de la embarcación en todo momento.

### **Décimo Segundo**

Por el Juzgado Marítimo, unida que fue la pericial aportada y dado que la representación letrada de la parte asistida había propuesto su declaración, se requirió a la misma la aportación de cuestionario de preguntas a evacuar en el Sr. B. G., que, recibido, corre unido a los folios 246 a 248. El cuestionario sería remitido para su cumplimentación el pasado 26 de agosto, por correo electrónico y fax, al citado perito,- ahora bajo la firma BRUMED MARINE SURVEYORS, Peritajes Navales y Comisarios de Averías-, que lo devolvió y se incorpora a los folios 256 a 259.

A tenor de las preguntas, el perito deponente manifestó, sintetizándolo, lo siguiente: 1º.- Que la vía de agua de la **"SEAWIDE"**, que inundó el local de la hélice de proa y a su través inundó las sentinas podría haber inundado las sentinas de habilitación de la cubierta inferior de no haberse achicado, pero que era controlable y, de hecho, lo fue aunque el patrón, por precaución, y por desconocer los daños, pidió medios adicionales a Salvamento Marítimo; 2º.- Que el achique era más fácil con la embarcación quieta porque su avance, por la rotura de casco no estanca, aumentaba ligeramente el caudal de entrada, pero que era posible achicar durante la navegación y, en tal sentido, achicando sin dejar de navegar, moderando la velocidad y considerando las circunstancias de mar y viento reinantes, hubiera podido alcanzar el puerto de Ibiza con sus propios medios, habiendo ya realizado parte del recorrido a la llegada de la **"SALVAMAR MARKAB"**; 3º.- Que la vía de agua, que no era un

peligro inminente, no hizo perder la capacidad de propulsión, gobierno y maniobra de la embarcación que conservó en todo momento operativo al 100% el motor propulsor de babor y los timones, por lo que pudo salir de las rocas de la Isla Espardell, pudiendo haber alcanzado el puerto de Ibiza, a cuya bocana arribaba cuando llegó la Unidad de Salvamento Marítimo, con un solo motor; 4º.- Que fue prudente y lógico solicitar *remolque*, - que tenía entendido fue lo pedido por el patrón de la "**SEAWIDE**"-, a **SASEMAR** por el canal de emergencias 16VHF por precaución al ser de noche y no saber el alcance de los daños, siendo distinto solicitar remolque que lanzar un MAYDAY, término que se utiliza para señalar peligro grave e inminente para evacuar una embarcación, siendo prudente y lógico que los tripulantes llevaran chalecos salvavidas y, a su vez, que se activaran los protocolos de actuación automatizados en casos de emergencia usados por **SASEMAR** ante una eventual necesidad, aunque por las circunstancias concurrentes, no era, ni fue, necesaria la evacuación; 5º.- Que, aunque Salvamento Marítimo no hubiera facilitado medios de achique adicionales, la "**SEAWIDE**" hubiera podido alcanzar puerto valiéndose únicamente de sus propios medios de achique, y que, en su opinión, la "**SALVAMAR MARKAB**" no hizo nada distinto a suministrar un remolque ordinario y en su actuación no empleó medios materiales extraordinarios ni desarrolló esfuerzos extraordinarios, no exponiéndose su tripulación a peligro en ningún momento; 7º.- Que se ratificaba en la valoración de la "**SEAWIDE**", tras el accidente, en **SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (685.000,00-€)**.

### **Décimo Tercero**

Dispuesta Reunión Conciliatoria para el pasado 26 de octubre y comunicada a las partes estas se ratificaron en sus respectivos escritos de alegaciones y **SASEMAR** excusó su asistencia, por lo que el Juez Marítimo, por Providencia de 20 del mismo mes, folio 275, que notificó a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito de la misma fecha.

## **HECHOS**

### **Primero**

El día 11 de agosto de 2014, entre las 02:50 y las 03:00 horas locales, la embarcación de recreo a motor "**SEAWIDE**", que navegaba con su patrón y un marinero hacia el Puerto de Ibiza tras haber salido en la tarde del día anterior desde el Puerto de Mahón, concurriendo un viento del Suroeste (210º a 220º) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y alguna racha de fuerza 4 (11 a 16 nudos) y siendo el estado de la mar de marejadilla (altura significativa de olas de 0,1 a 0,5 metros), con cielo poco nuboso con algunas nubes bajas, colisionó con la Isla Espardell produciéndose una vía de agua por el golpe en la roda/quilla por debajo de la flotación, golpe situado debajo del local de la hélice

de proa, lo que provocó el agrietamiento del suelo y la consiguiente vía de agua con inundación de tal local y, a su través, la inundación de sentinas aunque sin afectar a las de habilitación de su cubierta inferior al haberse activado su sistema de achique. Tras dicha colisión, y a pesar de los daños sufridos que habían dejado inoperativo el motor de estribor, los tripulantes de la embarcación siniestrada, dado que no se había perdido la capacidad de propulsión, gobierno y maniobra de la misma pues conservaba el motor propulsor de babor y los timones, pudieron maniobrar para salir de las rocas y comenzaron a arrumbar hacia el Puerto de Ibiza. Durante su travesía, el patrón de la **"SEAWIDE"** efectuó llamada por el canal 16 de VHF, que recibió el CCS Valencia, informando del suceso en posición 38°48,25N-001°29,0E, de la existencia de vía de agua y de la necesidad de asistencia, información que tal Centro, a las 01:30 horas UTC (03:30 horas locales), trasladó al CCS Palma que, a su vez y a las 01:32 horas (03:32 horas locales), recibió información de la estación radio-costera de Ibiza Radio de que tal embarcación sufría vía de agua y el achique con los medios de a bordo eran insuficientes, por lo que, a 01:34 horas UTC (03:34 horas locales), movilizó a la **"SALVAMAR MARKAB"** y a las 01:35 horas UTC (03:35 horas locales) contactó con la **"SEAWIDE"** a través de Radio Ibiza confirmándose que eran dos los tripulantes y habían colisionado con el Islote Espardell, teniendo vía de agua y sin que con sus sistemas de achique pudiera controlarse la entrada de agua, por lo que se les instruyó a disponer de chalecos salvavidas y balsa para el caso de abandono. A las 01:46 horas UTC (03:46 horas locales) y mediante nueva información de la **"SEAWIDE"** supo el CCS Palma que procedía hacia Ibiza a una velocidad de entre 7-8 nudos y que el nivel de agua seguía subiendo. La **"SALVAMAR MARKAB"**, que había salido de su base en Ibiza a las 01:52 horas UTC (03:52 horas locales), llegó a las 02:06 horas UTC (04:06 horas locales) al costado de la **"SEAWIDE"**, que navegaba hacia el Puerto de Ibiza, y recibida información de su patrón y comprobado que la embarcación tenía toda la proa destrozada, dispuso tanto la parada del motor de la **"SEAWIDE"** como el embarque en la misma de uno de sus marineros con la motobomba para las labores de achique y, tras una compleja maniobra, por las condiciones en que se encontraba la proa de la **"SEAWIDE"**, de afianzamiento de su tren de remolque, procedió a realizar este hacia el Puerto de Ibiza. Controlada la vía de agua a las 02:36 horas UTC (04:36 horas locales), la **"SALVAMAR MARKAB"** atracó en el muelle pesquero y procedió a evaluar daños y tomar datos. No obstante, la **"SALVAMAR MARKAB"** permaneció al costado de la **"SEAWIDE"** hasta que estuvo disponible el travelift ya que no había forma de tapar la vía de agua y la motobomba no podía pararse al subir rápido el nivel de agua, achique que mantuvo una duración continua hasta que la **"SEAWIDE"** estuvo sujeta en el travelift a las 07:15 horas UTC (09:15 horas locales), retirándose el equipo de achique y atracando la **"SALVAMAR MARKAB"** en su base a continuación.

El servicio tuvo una duración de 5 horas y 25 minutos, siendo la distancia navegada,- no consignada en el Parte de Asistencia -, de entre 6/7 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe meteorológico incorporado y antes transcrito.

### **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato de la asistencia prestado por el Patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, versión de la parte asistida, certificado del CCS Palma sobre el Informe General de Emergencia abierto, informe de la AEMET, testificales practicadas y particulares obrantes en el informe pericial aportado por la asistida y redactado por el Comisario de Averías Marítimo Sr. B. G.

## **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**

En el caso que ahora nos atañe el Patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**”, en su calificación de la asistencia, aventura la exclusiva de **salvamento**, quizás teniendo a la vista el término omnicomprendido que recoge el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de Londres de 1989, que elimina la distinción entre auxilio y salvamento como conceptos autónomos,- y que incluso la propia Ley 60/1962, de 24 de diciembre, considera equivalentes, pues llega a indicar en su artículo primero que “*no ha lugar a distinguir entre ambas clases*” -, pero con evidente olvido de su configuración autónoma tanto por la doctrina de este Tribunal Marítimo Central como por la propia Jurisprudencia, olvidando con ello que, en orden a tal calificación,- que, hay que reconocerlo, no ha postulado en momento alguno la representación letrada de la Entidad Pública Empresarial reclamante -, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdaderos riesgos y que concurren circunstancias de verdadero peligro que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que supongan riesgo para la tripulación o el buque.

Consignado lo anterior, y ante la evidente contradicción entre las apreciaciones que, a los fines de calificar la asistencia que ahora atendemos, se han reflejado en el Antecedente de Hecho Séptimo, “**auxilio marítimo**” como postula la representación letrada de **SASEMAR**, o “**remolque**”,- tarifado en cuanto que se propugna prioritariamente la aplicación de las tarifas previstas en

la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por servicios de **SASEMAR**, lo que determinaría la falta de competencia de este Tribunal Marítimo Central-, según refleja, en nuestro Antecedente de Hecho Octavo, el ordinal quinto de las alegaciones del Letrado que representa los intereses de la entidad armadora/propietaria de la embarcación asistida, si bien con la presentación de alternativas en cuanto admite, en el ordinal cuarto de tales alegaciones, bien la conceptualización de la asistencia en el marco del artículo 15 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, bien la de auxilio marítimo, la cuestión principal viene a ser la de concretar tal calificación.

### **Tercero**

En tal sentido y entrando a examinar en primer lugar la que hemos denominado prioritaria calificación de remolque tarifado presentada por la parte asistida, atendiendo al conjunto de diligencias obrantes en el Expediente, y siendo así que el patrón de la "**SEAWIDE**", tras haber colisionado en la Isla Espardell, sobre las 03:30 horas locales del día de autos utilizó el canal 16 de VHF,- uno de los elementos básicos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos implantado obligatoriamente en la flota de recreo y reservado para seguridad y llamadas de socorro en situaciones de emergencia -, para informar de lo sucedido y manifestar que tenía vía de agua y necesidad de asistencia, información conocida por el CCS Palma tanto por transmitírsela el CCS Valencia como por nueva noticia dada dos minutos después, por la estación radio-costera de Ibiza Radio que, ampliándola, reflejaba que el achique de tal vía con los medios de a bordo era insuficiente, e información que el propio CCS Palma, tras contacto a 03:34 horas con la "**SEAWIDE**" a través de Ibiza Radio,- cuando ya estaba movilizada la "**SALVAMAR MARKAB**",- confirmó, y así queda reflejado en el Informe General de Emergencia abierto, y conoció, además, que la entrada de agua no conseguía ser controlada con los sistemas de achique, lo que determinó la dación de instrucciones para el caso de abandono de la embarcación aunque, por posterior información dada a las 03:46 horas por la "**SEAWIDE**", supo el CCS Palma que la misma procedía a Ibiza,- sin duda por no haber perdido la capacidad de propulsión, gobierno y maniobra y conservar operativo su motor propulsor de babor y los timones, lo que permitió saliese de la zona de la colisión y comenzase a arrumbar al puerto de destino, como consta en la pericial aportada, pudiendo haberlo alcanzado por sus propios medios según indica el Perito Sr. B. G. *o no haber llegado, como tiene declarado el propio patrón de la asistida-*, y "**que el nivel de agua sigue subiendo**", sin que se utilizase en todos estos contactos de modo expreso el término "remolque" y se avisase, además, para anular la, ciertamente realizada, llamada de socorro,- medida de precaución es el término que utiliza la representación letrada de la parte asistida-, para desactivar la operación puesta en marcha por los servicios de salvamento con la salida de su base, a las 03:52 horas, de la "**SALVAMAR MARKAB**", cuando ya la "**SEAWIDE**" navegaba hacia el puerto de Ibiza, y que llegaría a su costado,- "*punto de rescate*" es la expresión usada

por el patrón de la embarcación asistida en su declaración-, a las 04:06 horas, no puede asumir este Tribunal Marítimo Central la conceptualización que, a la asistencia a que se contraen estas actuaciones, se pretende de remolque sujeto a las tarifas previstas en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, aunque el patrón de la "**SEAWIDE**" declare al folio 220 que "se avisó a **SASEMAR** para que nos remolcaran a puerto".

Expuesto lo anterior, manifestada y confirmada, por tanto, la estimación de competencia para entrar a resolver el Expediente que se somete a nuestro conocimiento, vista y fallo, sobre la siguiente pretensión deducida de calificar la asistencia llevada a cabo por la "**SALVAMAR MARKAB**" como remolque en los términos a que se refiere el artículo 15 de la LAS, 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, y aunque el concepto "asistencia" se considera puede y debe englobar el concepto "remolque", (vid. Artículos 11.3, 21, 23.1 y 2, 28, 29, 30, 31, 37, y 40 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, que aprobó el Reglamento para aplicación de la calendada Ley),- y ello sin perjuicio del término omnicomprendido "operaciones de salvamento" que recoge el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de Londres de 1989 -, es lo cierto que la "**SEAWIDE**", atendiendo a lo actuado, tras la colisión que le produjo daños evidentes y notorios con la existencia de una vía de agua en su roda, agua cuya entrada no conseguía controlarse con sus sistemas de achique y que, como va dicho, subía de nivel, tuvo que ser asistida no sólo mediante la simple tracción, ínsita en el remolque,- que, consiguientemente, venimos a rechazar-, sino mediante la aportación de medios autónomos de achique facilitados por la "**SALVAMAR MARKAB**" y la incorporación de un tripulante de dicha Unidad de Salvamento, y tal actividad tuvo una duración continua de funcionamiento desde las 04:10 horas hasta que la "**SEAWIDE**" estuvo sujeta en el travelift a las 09:15, ambas horas locales, consiguiéndose de tal modo la recuperación de dicha embarcación si bien sin la realización prestación de servicios extraordinarios.

#### **Cuarto**

Tras lo antes consignado, la asistencia que en este Expediente se debate debe calificarse como "**auxilio marítimo**" en los términos que propugna la representación letrada de **SASEMAR**, conceptualización con la que conviene este Tribunal Marítimo Central y que no rechaza la parte asistida, y ello porque, aun no concurriendo todos y cada uno de los requisitos que tipifican un salvamento,- que se han sintetizado en el párrafo primero de nuestro Fundamento de Derecho Segundo-, y que pueden concretarse en situación de peligro inminente y grave de la embarcación asistida que hiciese presumible su pérdida y servicios extraordinarios por parte del asistente, como ha declarado reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias

entre otras 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, 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996 cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una 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 (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988), se aprecia en la asistencia prestada por la “**SALVAMAR MARKAB**” la concurrencia de las circunstancias que vendrían a configurar un “auxilio” de los recogidos en los artículos 1 y 2 de la meritada Ley 60/1962, en cuanto que esta calificación, bajo los parámetros que la jurisprudencia, como acaba de señalarse, ha establecido en su configuración de salvamento, son perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad, si no concurren 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. Ello es así porque, atendiendo a las circunstancias concurrentes en la asistencia que se somete a conocimiento de este Tribunal Marítimo Central y que se reflejan en los hechos que se han declarado probados, la intervención de la “**SALVAMAR MARKAB**”,- y, por tanto, de su tripulación-, que fue ágil, eficaz y determinante al suministrar medios adicionales de achique hasta que la “**SEAWIDE**” estuvo en dique seco, como consta en el informe pericial obrante, evitó que el riesgo en que esta se encontraba, generada por la entrada de agua, fuera a mayores. Hay que entender, además, que el total de la actividad desplegada por la Unidad de Salvamento, inspección de los daños sufridos y compartimentos en busca de entradas de agua, el propio achique y la operación de afianzamiento de su tren de remolque, si bien no extraordinaria, fue en su desempeño y desarrollo superior a la habitual y usual en una actividad ordinaria.

#### **Quinto**

El artículo 2º de nuestra Ley reguladora de la materia 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.

**Sexto**

El artículo 6º de la Ley calendada establece que para fijar el importe de la remuneración se estará a lo convenido entre ambas partes, y en su defecto, a lo resuelto por el Tribunal Marítimo Central. Como en el presente caso no ha existido acuerdo entre las partes, teniendo en cuenta las circunstancias que establece el artículo 9 de la Ley 60/1962 como criterios para fijar la remuneración, este Tribunal Marítimo Central, mostrando su aquiescencia a la valoración de la embarcación "**SEAWIDE**" que refleja el ya citado informe pericial de parte redactado y suscrito por el Perito Sr. B. G. el 20 de agosto de 2014, que la cifra en **SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL EUROS (685.000,00-€)**, cantidad inferior a la reflejada en la póliza del seguro de la misma y muy próxima aunque superior al Certificado de Valoración expedido por el encargado del Área de Inspección de la Capitanía Marítima de Ceuta-, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **DIECISIETE MIL CIENTO VEINTICINCO EUROS (17.125,00-€)**, considerándose como gastos ocasionados a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima por la realización del servicio, los reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio, por importe de **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (374,89-€)**.

**Séptimo**

Al tratarse la "**SALVAMAR MARKAB**" 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 auxilio en la mar el servicio prestado por la Unidad de Salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" a la embarcación de recreo a motor de bandera española denominada "**SEAWIDE**", y fija como retribución total por el servicio la cantidad de **DIECISIETE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (17.499,89-€)**, de los que **TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (374,89-€)**, corresponden a los gastos incurridos con motivo de la asistencia y**

**DIECISIETE MIL CIENTO VEINTICINCO EUROS (17.125,00-€)**, al premio por el servicio prestado.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad **MARINA MERIDIONAL S.A.**, como armadora/propietaria de la embarcación de recreo a motor **“SEAWIDE”** a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**).

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.