

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00037/15**

#### **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 **20/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada al buque pesquero palangrero, de bandera de la República Popular China, denominado "**FENG SHUN N° 3**", IMO 8617835, de 48 metros de eslora y 468 GT de arqueo bruto, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**GUARDAMAR TALIA**" hecho ocurrido el día 26 de junio de 2015 en aguas de Canarias.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente nº **20/2015** 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 1 de julio de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Capitán del "**GUARDAMAR TALIA**" en el que narraba el servicio prestado el día 26 del mes anterior al buque pesquero de pabellón chino denominado "**FENG SHUN N° 3**". En el mismo se indicaba haber sido movilizada la Embarcación de Sal-

vamento por el CCS Las Palmas para salir de su base en Arguineguín, lo que llevó a cabo a las 10:35 horas UTC,- todas las que se reflejan son también UTC-, del indicado día, para dar asistencia a dicho buque que se encontraba encallado en la baja de Gando en la costa Este de la Isla de Gran Canaria, donde ya se encontraba la “SALVAMAR NUNKI”, que había recogido a 37 tripulantes que estaban en lanchas salvavidas, y dirigiéndose, a su vez, a zona el B/S “PUNTA SALINAS”. Llegada la “**GUARDAMAR TALIA**” a las 11:45 horas, y observado que el “**FENG SHUN Nº 3**” había librado de los bajos y navegaba a la deriva en situación  $27^{\circ}55,1'N-015^{\circ}21,3'W$ , siendo la meteorología de viento del NE 7, fuerte marejada del NE de 2 metros y visibilidad buena, se interesó del Centro la intervención de un helicóptero para que un rescatador descendiera a la proa del pesquero e hiciera firme el remolque. Presente el Helimer 210 a 12:00 horas, su rescatador abordó el buque y la “**GUARDAMAR TALIA**” inició, diez minutos después, maniobra de aproximación, lanzando a 12:15 horas la sisga que cobró el rescatador para afirmarla en las bitas de proa del “**FENG SHUN Nº 3**”. Afirmado el remolque a 12:25 horas se comenzó el tiro, ordenándose por el Centro proceder hacia el Puerto de Arinaga, lo que se hizo y, a 13:30 horas, se comenzó a acortar remolque, operación difícil por el fuerte viento y la mala mar, permaneciendo la “SALVAMAR NUNKI” en stand-by en las proximidades para ayudar en la entrada en puerto. Tras aproar al viento buscando rumbo Norte para poder entrar en Arinaga, a las 14:00 horas se enfiló hacia el espigón del puerto y se volvió a acortar el remolque. A las 14:15 horas, ya dentro del puerto y con el remolque en corto, se ordenó a la “SALVAMAR NUNKI” empujarse con fuerza al pesquero por su costado para meterlo al muelle mientras la “**GUARDAMAR TALIA**” lo aguantaba aproado al viento. A las 14:30 horas quedaron atracados en el Puerto de Arinaga el “**FENG SHUN Nº 3**” y la Embarcación de Salvamento sin más novedad.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 3 horas y 55 minutos, siendo la distancia navegada de 30 millas, referenciándose los pertinentes extremos respecto al armador, “**ZHONGYU GLOBAL SEA FOOD, CORP.**”, y Capitán del pesquero asistido, aunque sin datos de la compañía aseguradora del buque, constandingo como meteorología existente la consignada anteriormente.

### **Segundo**

Dado que en su escrito el promotor de las actuaciones había interesado se acordase la medida cautelar de “prohibición de salida a la mar y de aguas españolas” con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo, mediante Providencia del 2 de julio pasado, dispuso la “**retención en puerto del pesquero asistido hasta tanto se prestase fianza**” y someter la efectividad del embargo a la condición suspensiva de fijación por la parte asistente de estimación provisional, sin perjuicio de ulterior valoración, de las responsabilidades derivadas de la asistencia prestada a fin de poder fijar fianza, lo que trasladó, en la misma fecha, al Letrado representante de los

intereses de **SASEMAR**. En cumplimiento a lo así proveído, con fecha 14 de julio la indicada representación letrada cursó escrito al Juzgado Marítimo actuante manifestando desconocer la valoración exacta si bien, atendiendo a las características y datos conocidos del pesquero, señalaba un valor estimado en 1.200.000 euros y proponía la fijación de fianza en un 10% del valor reseñado. A la recepción de dicho escrito, por nueva Providencia del citado 14 del pasado mes de julio el Juez Marítimo acordó la **“prohibición de salida a la mar del “FENG SHUN Nº 3 hasta tanto se prestase fianza por importe de 120.000 €”**, y señaló el modo y manera de su constitución, disponiendo su notificación a las partes y la dación de conocimiento a la autoridad consular competente y a la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria como, asimismo al Servicio Marítimo de la Guardia Civil para efectividad de la medida adoptada, lo que llevó a cabo. A su vez y para la debida integración de las actuaciones interesó informe de meteorología al Mando Naval de Canarias, la valoración del pesquero asistido a la ya citada Administración Marítima Periférica, y la publicación de los oportunos edictos.

### **Tercero**

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obran a los folios 20 y 37 a 39, respectivamente, oficios de la Capitanía Marítima antes reseñada participando en el primero haber comunicado lo acordado por el Juzgado Marítimo al Capitán del **“FENG SHUN Nº 3”** y oficiado a Autoridades Gubernativas y Policiales para la efectiva inmovilización del buque, y trasladando en el segundo el informe emitido por el Servicio de Seguridad e Inspección de dicha Capitanía el pasado 9 de septiembre. En tal informe, y en base a sendos reconocimientos efectuados los días 26 de junio y 4 de septiembre de 2015 del buque en cuestión en el Puerto de Arinaga, se señalan las características principales del pesquero con concreción de nuevos datos referidos al armador y al combustible en tanques con ocasión del último reconocimiento, con un volumen de 15 toneladas de gasoil; a su vez se expone que no se ha encontrado a bordo documentación que permitiera conocer su desplazamiento en rosca aunque pudiera ser estimado por sus dimensiones principales y por los datos informados por su Capitán acerca de los consumos y peso muerto del pesquero, lo que ha permitido estimar tal desplazamiento en rosca al objeto de valorarlo, si bien deben tenerse en cuenta aspectos detectados para tal valoración, reseñando como tales: los daños en el fondo del buque con fuertes deformaciones por su encallada; las extremas deficiencias de sus condiciones de habitabilidad, limpieza y sanitarios; el estado pésimo de la maquinaria; y la existencia en puente de diversos equipos aunque desconociéndose su estado de funcionamiento, concluyendo con que, *“por el pésimo estado del **“FENG SHUN Nº 3”**, especialmente de su casco, habilitación, maquinaria y equipos, y considerando la improbable viabilidad de una reparación o recuperación para volverlo a poner en actividad comercial”*, se le valora utilizando como principal criterio para la tasación el precio actual de mercado para el desguace de buques en Europa, de lo que resulta una

valoración final de dicho buque pesquero de **SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS SEIS EUROS (69.506,00-€)**.

Por lo que respecta a las condiciones meteorológicas, figura al folio 29 oficio de la Sección de Operaciones del Mando Naval de Canarias, de fecha 4 de agosto pasado, señalando lo siguiente: En el tercio este, N y NW 4. Marejada disminuyendo a marejadilla. Áreas de regular. En el resto, N y NE 4 a 6. Marejada a fuerte marejada. Buena.

#### **Cuarto**

Si bien la comunicación preceptiva a la autoridad consular correspondiente al pabellón del buque asistido no fue retirada de correos y se devolvió al Juzgado Marítimo,- corre al folio 36 el sobre en cuestión-, con escrito fechado a 29 de septiembre pasado y presentado por D. H. L., Administrador de la entidad "CONCIFCA, S.L., Consignataria de Buques", y consignataria del "**FENG SHUN Nº 3**", quien ya había comparecido en tal calidad ante el Juez Marítimo el 7 de agosto anterior tras notificación efectuada por la Capitanía Marítima de la orden de retención en puerto de dicho pesquero, se incorporan a las actuaciones copias de la póliza del seguro de caso y de la póliza de responsabilidad civil P&I del buque en cuestión, que obran a los folios 41 a 44 y que se habían requerido al Capitán en oficio del 14 de julio, si bien no se aporta la restante documentación interesada.

#### **Quinto**

Con fecha 9 de octubre del año en curso se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 45 y 45 vto., en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la personación mediante representación letrada de **SASEMAR**, armadora de la "**GUARDAMAR TALIA**", quien que promovió las actuaciones por la asistencia prestada, y la representación invocada, racionalmente presumible, del Sr. H. L. como administrador de la consignataria del buque pesquero asistido "**FENG SHUN Nº 3**", y su aportación de los documentos ya indicados; la referencia a la práctica de las diligencias pertinentes de integración del Expediente; la calificación del servicio prestado como salvamento,- que, se dice, no formuló la representación del asistente y sí realizó (sic) el Capitán de la Unidad de Salvamento en su Parte de Asistencia, cuando lo cierto que este se abstuvo de calificarlo, según se ha señalado en el Antecedente de Hecho Primero-; el valor del pesquero cifrado en **SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS SEIS EUROS (69.506,00-€)**, pericialmente informado por Técnico de la Administración; y la no reclamación de cantidad alguna por la armadora del asistente por el concepto de gastos incurridos en la asistencia o por el concepto, en su caso, de precio o premio. A su vez, como fundamentos de derecho, dio por terminada la fase de instrucción, y acordó redactar 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 el 13 del mismo mes de octubre.

### **Sexto**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 31 de octubre, folios 50 a 56, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**GUARDAMAR TALIA**” al buque pesquero “**FENG SHUN Nº 3**”, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación si bien elevaba a 7 horas y 25 minutos la duración del servicio desempeñado mediante la inclusión de un período de parada técnica y toma de datos y otro correspondiente al regreso a base la Unidad de Salvamento, al tiempo que introducía la cifra de 85 toneladas de gasoil como la contenida en el momento de la asistencia en los tanques del pesquero, calificaba el servicio prestado como **salvamento de bienes** y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos 357 y 358.1 de la vigente Ley de Navegación Marítima y artículos 12 y 13 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), artículo este último citado que establece los criterios a tener en cuenta en la determinación de la recompensa debida a operaciones de salvamento, y propugnando como valor de los bienes salvados el valor asegurado en póliza de casco/máquina facilitada por la entidad consignataria, cifrado en **TRESCIENTOS MIL DÓLARES (300.000,00-\$)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 20% de dicho valor, debiéndose rechazar el peritaje oficial en cuanto referido al valor en desguace del pesquero y que no calculado conforme a un criterio objetivo de su navegabilidad tras el siniestro. A la cifra que resultase se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **CUATRO MIL CIENTO CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (4.104,89-€)**, que se acreditaba mediante certificado. En todo caso se dejaba constancia de haberse tenido que movilizar tanto a la “**GUARDAMAR TALIA**” como al “**SALVAMAR NUNKI**” y al Remolcador “**PUNTA SALINAS**” y, especialmente, al Helimer 210, todos ellos medios operativos de **SASEMAR**, dispuestos y utilizados en la operación de salvamento.

### **Séptimo**

Dado traslado el pasado 5 de noviembre por el Juez Marítimo de las alegaciones meritadas en el anterior Antecedente de Hecho al Administrador de la consignataria del buque asistido, por este, en correo electrónico del 9 de dicho mes, folio 59, se comunica que los armadores del “**FENG SHUN Nº 3**” han manifestado que este “*se encuentra en situación de desguace debido a la antigüedad del mismo*”, siendo su deseo que la compensación se pudiera negociar en base a la tasación de **SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS SEIS EUROS (69.506,00-€)** efectuada por Capitanía Marítima. Al correo en cuestión seguiría escrito del Sr. H. L., folio 60, de tenor idéntico.

### Octavo

Explorada la disponibilidad de las partes para su asistencia a Reunión Conciliatoria, declina su presencia el Letrado de **SASEMAR**, que se ratifica en lo ya alegado, por lo que el Juez Marítimo, a pesar de manifestar la armadora del buque asistido su voluntad de acudir, debe dictar Providencia, fechada a 18 de noviembre pasado, desistiendo de convocarla y disponiendo la elevación del Expediente a este Tribunal Marítimo Central, lo que hace por escrito, de la misma fecha, que corre unido al folio 65.

## HECHOS

### Primero

El día 26 de junio del año en curso, con ocasión de haber encallado en la baja de Gando el pesquero palangrero de pabellón chino denominado “**FENG SHUN Nº 3**”, el CCS Las Palmas movilizó, junto con la “**SALVAMAR NUNKI**” y el remolcador “**PUNTA SALINAS**”, a la Embarcación de Salvamento “**GUARDAMAR TALIA**” que salió de su base en Arguineguín a las 10:35 horas UTC. Una vez en zona a las 11:45 horas, donde la “**SALVAMAR NUNKI**” se encontraba tras haber recogido a 37 tripulantes del buque objeto de asistencia, y observado que el “**FENG SHUN Nº 3**” había librado de los bajos y navegaba a la deriva en situación 27 °55,1’N-015° 21,3’W, se recabó la intervención del Helimer 210 para que, mediante un rescatador que descendiera a la proa del pesquero, se hiciera firme el remolque que iba a dar la “**GUARDAMAR TALIA**”, maniobra que se llevó a cabo con el lanzamiento de la sisga que, cobrada por el rescatador, se afirmó en las bitas de proa del “**FENG SHUN Nº 3**”. Con el remolque afirmado se comenzó el tiro a las 12:25 horas en demanda del Puerto de Arinaga, acompañando al convoy la “**SALVAMAR NUNKI**” en stand-by para ayudar en la entrada en puerto. Así, a las 14:15 horas y ya dentro del puerto, con el remolque en corto, se dio orden a la “**SALVAMAR NUNKI**” de empujar al pesquero por su costado para meterlo al muelle mientras la “**GUARDAMAR TALIA**” lo aguantaba aproado al viento. A las 14:30 horas quedaron atracados en el Puerto de Arinaga el “**FENG SHUN Nº 3**” y la Embarcación de Salvamento sin más novedad.

El servicio tuvo una duración de a 7 horas y 25 minutos, siendo la distancia navegada de 30 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe meteorológico incorporado, configurado por, en el tercio este, N y NW 4. Marejada disminuyendo a marejadilla, áreas de regular; en el resto, N y NE 4 a 6. Marejada a fuerte marejada, buena.

### Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Capitán de la “**GUARDAMAR TALIA**”,- con modificación acertada del tiempo invertido en la prestación del servi-

cio-, e informe de la meteorología concurrente en hora y zona solicitados, no conociéndose la versión de la parte asistida.

## **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 que encabeza el Capítulo Primero, Título II 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 párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Segundo**

En el caso que ahora nos ocupa, en el que la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**GUARDAMAR TALIA**”, adecuadamente argumenta al calificar el servicio prestado por la indicada Embarcación como **salvamento**, calificación con la que expresamente conviene este Tribunal Marítimo Central a tenor de la conceptualización que recoge el artículo 358.1 de la Ley 14/2014 calendada, trasunto del artículo 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, la única cuestión objeto de controversia viene determinada por la fijación del premio,- término con acervo en la normativa reguladora de los Expedientes de Asistencia Marítima sujetos a la LAS y que también viene a recoger, expresamente, tanto el Capítulo III, Título VI, como el párrafo primero de la Disposición Adicional Segunda de LNM de 2014, y más significativo que el de “recompensa” utilizado por el Convenio de Londres/89 antes citado-, y ello porque el Letrado de **SASEMAR**, en su pormenorizada exposición de los criterios que Londres/89 previene en su artículo 13.1 para determinar el premio a que se haya hecho merecedor el salvador, tras haber fijado previamente en su artículo 12 las condiciones para que haya derecho al mismo con la exigencia incuestionable de resultado útil, hace girar la cuantía del premio exclusivamente sobre el valor asegurado en póliza de casco/máquina, impugnando, como se ha dicho en nuestro Antecedente de Hecho Sexto, la valoración del peritaje oficial.

### **Tercero**

Siendo criterio manifiesto de este Tribunal Marítimo Central el atender a la presunción de certeza que enmarca el actuar de los Técnicos de la Administración en la evacuación de informes correspondientes al ámbito de su conocimiento científico-técnico, reconociendo con ello su acierto, y considerando que el documento oficial emitido y suscrito por Técnico de la Administración competente, la Marítima Periférica en este caso, 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, es peritación oficialmente practicada con presunción de veracidad que este Órgano de la Armada ha reconocido y que, también, ha avalado nuestra jurisprudencia, Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de febrero de 1982 y de 31 de mayo de 2005 entre otras, se estima por este Tribunal Marítimo Central que el informe redactado por el Servicio de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Las Palmas el pasado 9 de septiembre, y de lo que se ha hecho mérito detallado en el Antecedente de Hecho Tercero, está suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto,- que además representa un parecer más ajustado a una realidad fáctica que el pretendido por la parte asistente de una aparente recuperación del buque asistido y una hipotética por no decir inverosímil navegabilidad posterior- y debe tomarse plenamente en consideración. Por lo consignado, porque el valor del seguro, como factor determinante del valor contribuyente, ha merecido crítica de la doctrina, Profesores G. G. y R. S., por, dicen, ser “criterio que resulta totalmente inadmisibles tanto jurídica como prácticamente” y “ser valor mucho menos fiable”, y porque, aunque no se ha llegado a concretar de modo fidedigno, la voluntad de la entidad armadora del buque asistido era llegar a su desguace, se cifra el valor de lo salvado en **SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS SEIS EUROS (69.506,00-€)**.

#### **Cuarto**

Dicho lo anterior, en este Expediente instruido bajo el marco de normativa varia, tanto con rango legal como con rango reglamentario, esta última de aplicación transitoria, cuya Resolución nos compete como Tribunal Marítimo Central conforme a la previsión del párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera, y siendo así que el artículo 358.1) de la LNM dispone que “Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables,...”, y que el artículo 362.1) del mismo Texto Legal establece que “Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados”, señalando el párrafo segundo de este último artículo que “El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones...”, y toda vez que no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.



### **Quinto**

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la “**GUARDAMAR TALIA**” a favor del buque pesquero palangrero “**FENG SHUN Nº 3**”, junto con la intervención de la “**SALVAMAR NUNKI**” y del remolcador “**PUNTA SALINAS**” y, especialmente, del Helimer 210, considerando como valor contribuyente el consignado en el Fundamento de Derecho Tercero y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **TRECE MIL NOVECIENTOS Y UN EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS (13.901,20-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CUATRO MIL CIENTO CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (4.104,89-€)** por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio, por parte de la “**GUARDAMAR TALIA**”.

### **Sexto**

Al tratarse la “**GUARDAMAR TALIA**” 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.

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 salvamento en la mar** el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento “**GUARDAMAR TALIA**” al buque pesquero palangrero, de bandera de la República Popular China, denominado “**FENG SHUN Nº 3**”, y fija como premio por el servicio prestado la cantidad total de **Dieciocho mil seis euros con nueve céntimos (18.006,09-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad “**ZHONGYU GLOBAL SEA FOOD, CORP.**”, como armadora/propietaria del buque pesquero “**FENG SHUN Nº 3**” 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.