

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/16

Presidente

Almirante Excmo. Sr.
D. Javier Pery Paredes

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

Vocales

Capitán de Navío
D. Salvador Música Ruiz

Coronel Auditor
D. Antonio Afonso Rodríguez

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

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

Secretario-Relator

Coronel Auditor
D. Federico Manuel García Rico

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **22/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominado "**VAKERO**", matrícula 7ª AT-1-82-98, de la Provincia Marítima de Alicante, de 9,00 metros de eslora y T.R.B. 10,19, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR POLLUX**" hecho ocurrido el día 22 de julio de 2015 en aguas de la Comunidad Valenciana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente nº **22/2015** 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 24 de julio de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado por el Patrón del "**SALVAMAR POLLUX**" en el que narraba el servicio prestado el día 22 anterior a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominado "**VAKERO**". En el mismo se indicaba haber sido activada dicha Unidad de Salvamento mediante aviso dado, a las 18:35 horas UTC, por el CCS Valencia de haber sido lanzado un MAYDAY por una embarcación a unas

10' de la Población de Farnals, información ampliada a las 18:50 horas UTC por la que se supo que sus dos tripulantes no se encontraban bien, lo que determinó que, de inmediato, saliera la "**SALVAMAR POLLUX**" de su base en Valencia hacia la posición 39°28,3N-000°11'24W, "datum" establecido, conociéndose durante su tránsito que el motovelero, nombrado "**VAKERO**", había sufrido avería en el motor y padecido meteorología adversa y, también, que el HELIMER 204 acudía a la zona. A las 19:10 horas UTC el HELIMER 204 informó encontrarse en la vertical del "**VAKERO**" y proceder a la evacuación de sus tripulantes, dando como nueva posición la de 34°28'33N-000°08'33W. En las proximidades del motovelero a las 19:21 horas UTC y tras esperar a que fuera recogido el último de sus tripulantes por el HELIMER 204, con marejada y vientos de fuerza 4/5 la "**SALVAMAR POLLUX**" se abarloó al "**VAKERO**" y, manteniéndose en paralelo y acercándose lo suficiente, un tripulante de la Unidad de Salvamento, aprovechando la buena, embarcó en el motovelero tras lo cual y tras serle dado la guía con las galgas del cabo de remolque, se fue largando poco a poco hasta hacerlo firme a las 19:35 horas UTC, momento en que se dio avance y se arrumbó a base manteniendo el contacto con el tripulante embarcado que comprobaba el estado del "**VAKERO**" y que mantenía su timón a la vía. A las 20:40 horas UTC y en las inmediaciones de la bocana de la Marina Real de Valencia se procedió a acortar el cabo de remolque para entrar en puerto con mayor seguridad. Una vez en la dársena interior y tras abarloarse ambas embarcaciones el tripulante de la Unidad de Salvamento se reintegró a la misma y se procedió a atracar al muelle de espera, preservando al motovelero de cualquier avería durante la maniobra. A las 21:20 horas, y tras haber movido previamente al "**VAKERO**" a popa de la "**SALVAMAR POLLUX**", se le dejó amarrado a buen seguro en la Marina Real, regresando la Unidad de Salvamento a su base donde atracó a las 21:25 horas UTC.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 2 horas y 35 minutos, siendo la distancia navegada de 23 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y patrón del asistido, D. V. T. C., la compañía aseguradora del "**VAKERO**" y póliza suscrita, constando 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 venta**" con su consiguiente anotación, el Juez Marítimo así lo dispuso y lo comunicó a la correspondiente Administración Marítima Periférica el 9 de septiembre de 2015 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 armador de la embarcación asistida de la apertura de actuaciones y requerimiento de particulares procedentes para

su integración; la solicitud a la Capitanía Marítima de Valencia de informe-valoración del “**VAKERO**”; 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 POLLUX**”; 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; la dación de cuenta de incoación de este Expediente a la entidad MAPFRE en cuanto aseguradora del motovelero asistido a efectos de su personación; y la publicación de edictos.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 15 a 18 la Copia Certificada Actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español expedida por la Jefatura del Distrito Marítimo de Torre Vieja en la que consta, junto con la anotación de la medida cautelar adoptada, la titularidad registral, como armador/propietario del motovelero “**VAKERO**” de D. V. T. C. por compra efectuada el 30 de agosto de 2004 por importe de **DIECIOCHO MIL EUROS (18.000,00-€)**; a los folios 37 a 39 la transcripción de las comunicaciones registradas con ocasión de esta asistencia por CCS Valencia; a los folios 52 y 53 el informe de meteorología; y, por último, a los folios 55 y 56 la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Valencia, 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 entre las 18 y las 21 horas del día 29 de julio de 2015 y en la posición señalada el cielo estuvo nuboso con aguaceros y tormentas en las proximidades, soplando viento de dirección variable, con predominio de la componente Norte (340° a 060°) con fuerza media Beaufort 3 a 4 (7a 16 nudos); a su vez el oleaje debió ser entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,5 a 0,6 metros.

Por otra parte, en el informe comprensivo de las comunicaciones del CCS Valencia consta, en horas UTC: que, a las 18:34 horas del día de autos, se escuchó a Castellón radio que respondía a un MAYDAY en la Poble de Farnals por lo que a las 18:35 horas se movilizó a la “**SALVAMAR POLLUX**”; que a las 18:36 horas conoció el Centro información ampliada tanto sobre la posición como sobre el nombre y características de la embarcación que había lanzado el MAYDAY y que la misma, con dos tripulantes, se encontraba a la deriva llevándose la corriente mar adentro, movilizándose a las 18:41 horas el HELIMER 204; que a las 19:08 horas el helicóptero de salvamento avistó y tomó contacto con el motovelero, conociéndose a las 19:09 horas por sus propios tripulantes, que hablaban muy débil y en estado de nerviosismo, su posición actual, y a quienes se les dio conocimiento de la operación de rescate

aéreo que se iba a llevar a cabo; que la evacuación de los dos tripulantes, padre e hijo,- el primero de ellos precisó de asistencia en centro hospitalario, si bien se sabría posteriormente que ambos se encontraban bien-, se completó por el HELIMER 204 sobre las 19:18 horas; que tras dos intentos infructuosos de contactar por canal VHF 10/16 con la “**SALVAMAR POLLUX**”, por esta Unidad de Salvamento y por vía telefónica se informó al Centro, a las 19:57 horas, que remolcaba al “**VAKERO**” para dejarlo en el muelle de espera de la Marina Real, donde lo dejó atracado a las 21:44 horas guardando dos mochilas con pertenencias de sus tripulantes; y que a las 10:32 horas del siguiente día se recibió en el Centro llamada de la tripulación del “**VAKERO**” indicando que se dirigían al puerto para hacerse cargo de la embarcación y de los efectos, señalándoseles que contactasen con el Patrón de la “**SALVAMAR POLLUX**”, informando este último, a las 13:00 horas de la entrega de las pertenencias y del motovelero.

Por último, y en cuanto a valoración del “**VAKERO**”, el informe resultante del peritaje oficial efectuado, en base a la visita efectuada a tal embarcación, a flote y amarrada en la Marina de Port Saplaya (Alboraya), y a tenor del reconocimiento del mismo y sobre los datos existentes de registro, se cifra en un valor total de **VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS EUROS (25.800,00-€)** de los que **VEINTICINCO MIL EUROS (25.000,00-€)** corresponderían a casco y equipo y **OCHOCIENTOS EUROS (800,00-€)** a equipo propulsor.

Cuarto

Por lo que respecta a la información requerida a D. V. T. C., este, por correo electrónico de 21 de septiembre de 2015, la facilitó, consistiendo esta en escrito de la misma fecha, folios 40 a 42, en que daba respuesta a las cuestiones interesadas por el Juez Marítimo actuante. En sus manifestaciones el asistido reseñaba, entre otros extremos, lo siguiente: que la tormenta les pilló en la mar sobre las 19:30 horas, cambiando el viento de suroeste a poniente por lo que cambiaron el rumbo hacia tierra; que ante la crecida del viento se puso el motor a máxima potencia con el fin de alcanzar puerto pero la embarcación no avanzaba; que apagó el motor tras emitir este un pitido y encenderse una luz intermitente, señal de que iba a reventar; que, yendo en aumento el oleaje y siendo crecientes los bandazos de la embarcación, puestos los chalecos y con su hijo al timón con orden de mantener rumbo al mar intentó bajar las velas para que el viento no las destrozara, pudiendo bajar algo la mayor y enrollar hasta la mitad la génova, llamando entonces, dado que el temporal no amainaba, a Salvamento Marítimo para lo que bajó al interior del motovelero donde quedó exhausto pegado al auricular; que al cabo de un rato se le dijo que vendría un helicóptero ya que un buque no podía acercarse por el fuerte oleaje; que no vio a la embarcación de salvamento pues fueron llevados por el helicóptero a un centro hospitalario. A su vez, y en cuanto al

valor del "**VAKERO**" lo cifraba, según mercado actual, en unos **VEINTE MIL EUROS (20.000,00€)** si lo reparaba de motor y velas, siendo los daños sufridos los derivados del temporal y no del salvamento. A su comunicación el Sr. T. C. acompañaba, folios 43 a 46, copia de la póliza de seguro de MAPFRE y del último recibo pagado, indicando haber dado cuenta a tal aseguradora de la apertura de estas actuaciones.

Quinto

Respecto a lo interesado al promotor de las actuaciones, a los folios 57 a 64 figura escrito, con documentación y fotografías, del Letrado de **SASEMAR** que, identificando al "**VAKERO**" y señalando sus características, valoraba lo salvado en **TREINTA MIL EUROS (30.000,00-€)** en base a información publicitaria y reclamaba una remuneración no inferior al 20% de tal valor a la que debería añadirse el resarcimiento por gastos de combustible y lubricantes consumidos y gastos de personal en el servicio incurridos en la asistencia durante 2 horas y 35 minutos, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (178,79-€)**, calificando la misma como **salvamento** por encontrarse el motovelero a la deriva y sin tripulación.

Sexto

Con fecha 4 de noviembre de 2015 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 66 a 69, 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 la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la comunicación efectuada, y su respuesta con documental aportada, al armador de la embarcación asistida; la comunicación, sin resultado alguno, a la entidad aseguradora de dicha embarcación; el informe con transcripción de comunicaciones facilitado por CCS Valencia; y la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Valencia. 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 en la misma fecha.

Séptimo

Por D. V. T. C., mediante correo electrónico de fecha 19 de noviembre pasado, se presentó escrito formulando las oportunas alegaciones, folios 79 y 80. En tal sentido, reseñando la situación de peligro sufrida y agradeciendo la labor llevada a cabo por **SASEMAR**, admitía la asunción de gastos que se

derivaron del salvamento si bien, y dado que la aseguradora no respondería de los mismos, estimaba inasumible para su economía la cantidad que resultaría a tenor de lo reclamado por la entidad promotora de las actuaciones. En tal sentido, y tras señalar que el valor dado por el peritaje oficial no correspondía al valor de mercado y menos en las condiciones en que se hallaba el motovelero de su propiedad que había sufrido tremendos desperfectos que imposibilitarían su venta y lo harían inadquirible incluso por 8.000 euros y sin fijar cuantía alguna remuneratoria demandaba “Facultad Moderadora de los Tribunales” atendiendo a las circunstancias concurrentes en el salvamento que, tanto de su persona como de la de su hijo, volvía a agradecer.

Octavo

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 23 de noviembre, folios 82 a 87, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR POLLUX**” al motovelero “**VAKERO**”, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como el lanzamiento de un MAYDAY, la evacuación de sus tripulantes mediante helicóptero, las condiciones adversas de viento y mar, el hecho de hallarse a la deriva mar adentro y sin tripulación, el esfuerzo de los salvadores y el peligro corrido por los buques y sus tripulaciones, calificaba el servicio prestado como **salvamento** 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 reflejado en peritaje oficial, cifrado en **VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS EUROS (25.800,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 20% de dicho valor, cuantificado en **CINCO MIL CIENTO SESENTA EUROS (5.160,00-€)**. A la cifra consignada se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (178,79-€)**, resultando un total reclamado de **CINCO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (5.338,79-€)**. En todo caso se dejaba expresa constancia de haberse tenido que movilizar tanto a la “**SALVAMAR POLLUX**” como al HELIMER 240, todos ellos medios operativos de **SASEMAR**, dispuestos y utilizados en esta operación de salvamento.

Noveno

Dispuesta Reunión Conciliatoria para el pasado 16 de diciembre, y comunicada a las partes, la representación letrada de **SASEMAR** se excusó ratificándose en lo ya alegado, por lo que el Juez Marítimo, por Providencia de 11 del mismo mes, folio 93, notificada a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del día 16 del dicho mes de diciembre de 2015.

HECHOS

Primero

El 22 de julio de 2015, sobre sus 18:30 horas UTC, y durante la navegación a vela del motovelero "**VAKERO**", patroneado por su propietario D. V. T.C. y al que acompañaba su hijo, fueron sorprendidos a la altura de la Pobla de Farnals por el cambio del viento de suroeste a poniente por lo que, cambiando el rumbo a tierra, se puso el motor a máxima potencia para alcanzar puerto, comprobando, no obstante, que a causa del viento muy fuerte no se avanzaba y que el motor emitía un pitido y se encendía una luz intermitente, por lo que procedieron a apagarlo y cambiaron su rumbo al mar tratando de arriar las velas para evitar su destrozo. Tras ponerse los chalecos salvavidas y con su hijo al timón para mantener tal rumbo, al apreciar que el oleaje iba en aumento y los bandazos de la embarcación eran crecientes se emitió por el patrón un MAYDAY al que respondió Castellón Radio y que fue escuchado por CCS Valencia, conociéndose así que el "**VAKERO**" estaba a la deriva llevándose la corriente mar adentro. Ante ello y movilizados, sucesivamente, la "**SALVAMAR POLLUX**" y el HELIMER 204, se contactó con sus tripulantes dándoseles instrucciones para su rescate. Una vez evacuados los dos tripulantes por el Helicóptero de Salvamento sobre las 19:18 horas UTC, la "**SALVAMAR POLLUX**", que ya se encontraba en la posición, se acercó al "**VAKERO**" y consiguió abarloarse de modo que uno de sus tripulantes lo abordó. Tras dar al marinero la guía con las galgas de remolque y hacer este firme, la "**SALVAMAR POLLUX**" empezó a remolcar al "**VAKERO**" a las 19:35 horas UTC hacia la Marina Real de Valencia donde el motovelero quedaría atracado, sin novedad, a las 21:20 horas UTC, atracando a continuación la "**SALVAMAR POLLUX**" en su base de Valencia.

El servicio prestado tuvo una duración de 2 horas y 35 minutos, con una distancia navegada de 23 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe meteorológico consistentes en cielo nuboso con aguaceros y tormentas en las proximidades, soplando viento de dirección variable, con predominio de la componente Norte (340° a 060°) con fuerza media Beaufort 3 a 4 (7 a 16 nudos) y con oleaje que debió ser entre marejadilla y marejada, con altura significativa de olas de 0,5 a 0,6 metros.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la “**SALVAMAR POLLUX**”, versión del propietario y patrón del “**VAKERO**”, informe del CCS Valencia comprensivo de la transcripción de comunicaciones efectuadas en relación con este suceso, e informe de la meteorología concurrente en hora y zona solicitados.

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 “**SALVAMAR POLLUX**”, adecuadamente argumenta al calificar el servicio prestado por la indicada Embarcación como **salvamento**, - término que el asistido utiliza y admite en sus escritos obrantes a los folios 42, 79 y 80-, y 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 calendarada, 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.

Ello es así 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, haciendo girar la cuantía del premio sobre la valoración total del peritaje oficial configurada en **VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS EUROS (25.800,00-€)**, - último párrafo de

nuestro Antecedente de Hecho Tercero -, solicita una remuneración de **CINCO MIL CIENTO SESENTA EUROS (5.160,00-€)** a la que se sumarían los gastos ocasionados a la entidad representada cifrados en **CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (178,79-€)**, mientras que el asistido cuestiona la antedicha valoración por los desperfectos sufridos por su embarcación, llegando a señalar un valor actual, en el estado en que se encuentra, que no alcanzaría los **OCHO MIL EUROS (8.000,00-€)** o de **VEINTE MIL EUROS (20.000,00-€)** para el supuesto de repararla de motor y velas.

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, 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 Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Valencia está suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto y la valoración facilitada sobre el motovelero "**VAKERO**", dadas sus características y año de construcción, vendría a acomodarse a las previsiones contenidas en la Orden HAP/2374/2014, de 11 de diciembre, sobre determinación del valor de las embarcaciones de recreo y motores marinos, mientras que, por el contrario, el valor propugnado por la parte asistida no ha sido en modo alguno acreditado y probado. A tenor de lo consignado se considera valor de lo salvado el reflejado en el meritado peritaje oficial que alcanza la cifra de **VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS EUROS (25.800,00-€)**.

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 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 “**SALVAMAR POLLUX**” a favor de la embarcación de recreo, motovelero, “**VAKERO**”, 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),- aunque, en atención a la meteorología concurrente y certificada por centro oficial,- relatada en el párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Tercero, a cuyo tenor la fuerza del viento en la escala Beaufort lo fue entre 3, de 12 a 19 Km/h denominado “Flojo”, y 4, de 20 a 28 Km/h denominado “Bonancible”, ni el esfuerzo de los salvadores, en modo alguno extraordinario, ni el peligro corrido por la tripulación de la Unidad de Salvamento deban maximizarse, incluso con independencia del sentir de tal peligro por parte de los asistidos, conmovidos sin duda por una impresión subjetiva de situación de riesgo para su vida en que consideraban se encontraban-, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **DOS MIL QUINIENTOS OCHENTA EUROS (2.580,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (178,79-€)** por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte de la “**SALVAMAR POLLUX**”, no impugnados por el asistido.

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR POLLUX**” 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 “**SALVAMAR POLLUX**” a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera española, denominado “**VAKERO**”, y fija como premio por el servicio prestado la cantidad total de **DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (2.758,79-€)**, comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. V. T. C.**, como armador/propietario del motovelero “**VAKERO**” 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.