

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00011/16**

#### **Presidente**

Almirante Excmo. Sr.  
**D. Javier Pery Paredes**

En Madrid a los veinticuatro días del mes de mayo del año dos mil dieciséis.

#### **Vocales**

Capitán de Navío  
**D. Salvador Múgica Ruiz**

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **30/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera británica, denominada "**BACK IN 5**", con matrícula del puerto de GUERNSEY, SSR 738942, de 13,75 metros de eslora, 4,37 de manga, y 10.400 T, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR DENÉBOLA**", hecho ocurrido el día 2 de agosto de 2015 en aguas de Almería.

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**

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero**

Se inició el presente expediente nº **30/2015** 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 5 de agosto de 2015, trasladaba Parte de Asistencia formulado ante la Comandancia Naval de Almería por el Patrón de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**" en el que narra el servicio prestado el día 2 del mismo mes al motovelero, de bandera británica, nombrado "**BACK IN 5**". En el indicado Parte se reflejaba haber sido movilizada a las 09:31 horas UTC horas por el CCS

Almería que informó de un velero a la deriva a unas 2 millas del puerto de Almerimar, lo que determinó saliera la Unidad de Salvamento de su base en el Puerto de Almería a las 09:51 horas. Al costado del velero a las 10:59 horas y en posición 36°42,12'N-002°99,08'W, se observó tenía su ancla arriada pero garreando debido al fuerte viento y al oleaje en zona, encontrándose a unos 100 metros de la orilla. Tras no dar resultado el intento de alertar a sus posibles tripulantes y para evitar siguiese con el garreo y fuera imposible su rescate debido a la poca profundidad, a las 11:05 horas subió a bordo del velero un miembro de la “**SALVAMAR DENÉBOLA**” que no halló a tripulante alguno, pasándosele un cabo que hizo firme en la proa de dicha embarcación. Tras esto, y detectado en su intento de levar el ancla que el molinete no tenía suministro eléctrico y después de conseguir reanudar el mismo, pudo al fin izarla. A las 11:20 horas, amarrado el velero a popa de la “**SALVAMAR DENÉBOLA**” se arrumbó al puerto de Almerimar, donde esperaba una patrulla de la Guardia Civil, dejándosele atracado a las 11:39 horas, finalizando la Unidad de Salvamento los trámites pertinentes a las 13:30 horas, momento en que regresó a su base, donde atracó a las 14:50 horas,- este último dato, que no figura en el Parte, se obtiene del Informe General de Emergencia levantado que, posteriormente se reseñará-.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 3 horas y 39 minutos (sic), siendo la distancia navegada de 47 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia el pertinente extremo respecto al armador de la embarcación asistida, entidad “Superfortress Invst. Ltd”,- no así sobre su patrón-, y la compañía aseguradora AFA GENERALI bajo la póliza AL 00000, si bien tampoco se dejaba constancia de la meteorología existente.

### **Segundo**

El Juez Marítimo, mediante Providencia de 16 de agosto de 2015, folio 18, acordó incoar actuaciones, admitir la personación de la representación letrada de **SASEMAR** y, como medida de garantía, dispuso la “**Prohibición de Salida a la Mar**” del motovelero asistido, lo que trasladó a la Capitanía Marítima de Almería para notificación al patrón del motovelero y requerimiento de documentación preceptiva. Lo proveído recogía también la práctica de diligencias procedentes para integración de las actuaciones y, como tales, entre otras, la publicación de edictos, la solicitud de informe-valoración del “**BACK IN 5**” por la Administración Marítima pertinente y la certificación meteorológica, comunicando, asimismo, la existencia del procedimiento al Consulado del Reino Unido de Gran Bretaña en Madrid en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto 984/1967, de 20 de abril, que corre unido al folio 34,- del que no se recibiría respuesta alguna-. Con posterioridad se solicitaría información sobre la asistencia al CCS Almería.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales obra a los folios 39 y 43 el informe de valoración, de fecha 28 de agosto de 2015, expedido por el Subinspector de Seguridad Marítima, Inspección de Buques, de la Capitanía Marítima de Almería; a los folios 53 y 54 el informe de meteorología de la AEMET; y a los folios 95 a 98 el Informe General de Emergencia levantado por el Centro de Coordinación de Salvamento de Almería, de todos los cuales se hará referencia posteriormente.

### **Tercero**

En lo referido a lo interesado a la Capitanía Marítima de Almería consta al folio 40 la notificación al patrón de la embarcación asistida,- un tal M. T., ciudadano suizo, según reflejan los folios 61 y 62-, tanto de la medida cautelar adoptada por el Juez Marítimo actuante como del requerimiento de aportación de las pólizas de los seguros de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil, siendo entregada por aquel copia de la segunda de las pólizas, concertada con la entidad GENERALI ASSURANCES,- que corre unida a los folios 41 y 42-, pero sin poderse obtener del mismo, a pesar de nuevo requerimiento, la entrega de la primera póliza señalada.

### **Cuarto**

Por lo que respecta a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho Segundo, el informe de valoración de la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima de Almería, tras inspeccionar al "**BACK IN 5**", construido el año 2009, reseñar sus características y considerarle en estado satisfactorio para la navegación,- con expresa reseña de que su armador (sic) había manifestado encontrarse operativos su motor y equipo propulsor-, lo cifraba en un valor estimado de **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**.

Debe indicarse que, atendiendo al valor señalado, el Juzgado Marítimo proveyó el 1 de septiembre de 2015, folio 44, el señalamiento de fianza enervante de la medida cautelar adoptada en cuantía de **SIETE MIL QUINIENTOS EUROS (7.500,00-€)** y su modo de constitución, disponiendo su pertinente notificación a la entidad promotora del Expediente y al patrón de la asistida, debiéndose significar, asimismo, que sobre este particular de la notificación, a los folios 73 y 74 se deja constancia, mediante Fax de 14 de septiembre de 2015 de la Jefatura del Distrito Marítimo de Adra, de la negativa del patrón del "**BACK IN 5**",- presumiblemente el citado T.-, a firmar el "RECIBÍ" acreditativo de haberse practicado tal diligencia llevada a cabo, con fecha 11 del mismo mes, en el puerto deportivo de Almerimar, mediante entrega de copia de la Providencia en cuestión.

En cuanto al informe de la AEMET este señalaba que durante el día de la asistencia y en la zona en cuestión hubo viento del Este, con fuerza media Beaufort 5 (17 a 21 nudos) y rachas de fuerza 6 a 7 (25 a 30 nudos) de 4 W. Por otra parte, y en cuanto al oleaje fue de fuerte marejada, con altura significativa de olas de 1,5 metros, estando el cielo despejado.

Por último, el Informe General de Emergencia levantado por el CCS Almería reflejaba que la emergencia en el asunto que nos ocupa, señalada como cuestión de Seguridad Marítima, fue por **"GARREO"**, con duración de la intervención de la **"SALVAMAR DENÉBOLA"** de 4 horas y 59 minutos,- tiene en cuenta el tránsito de la misma a su puerto base-; a su vez, y en el relato de su seguimiento, se consignaba, en horas UTC, haberse recibido a las 09:30 horas en el Centro informe del Club Náutico Almerimar de que la embarcación **"BACK IN 5"** había garreado y quedado a la deriva en la Ensenada de San Miguel (Almería), muy próxima a la Punta Los Baños, sin tripulantes a bordo que habían desembarcado con su neumática y que, al regresar, pensaron se la *habían robado*; que, a 09:35 horas, se trató de contactar con el propietario, tras dar su número de móvil el Club donde tenía atraque asignado, sin resultado, informándose a la Comandancia de la Guardia Civil y movilizándose a la **"SALVAMAR DENÉBOLA"**, que salió de su base a las 09:51 horas; que hasta las 10:25 horas se trató, de nuevo, de contactar con el propietario, sin resultado; que, a las 10:30 horas la Guardia Civil informó haber localizado al **"BACK IN 5"** con las cámaras del SIVE, pareciendo que garreaba y encontrándose a unos 300 metros de la costa; que, a las 10:50 horas, se contactó con el Contramaestre del Club quien informó seguía sin ser localizado el propietario y pedía se atracase la embarcación en el muelle de espera del puerto; que en zona la **"SALVAMAR DENÉBOLA"**, a las 11:00 horas, informó que la embarcación parecía que ya no garreaba por estar en zona de piedras, sin apreciarse deficiencias, y que iban a levar su ancla para remolcarla al Club Náutico; que, a las 11:08 horas, la **"SALVAMAR DENÉBOLA"** se encontraba junto al velero virando su ancla, e iniciaba su remolque a las 11:20 horas hacia el muelle de espera de Almerimar, informándose, a su vez, que el **"BACK IN 5"** sólo tenía 4 metros de cadena fondeados y había tenido la suerte de parar su garreo al coger el ancla una zona de piedras, siendo los toldos para sombra en su toldilla los que habían actuado de vela favoreciendo el garreo; que, a las 11:30 horas, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil llamó y se le informó sobre donde quedaría atracado el velero, mostrando interés en inspeccionarlo; que, a las 13:30 horas, la **"SALVAMAR DENÉBOLA"**, tras dejar el velero atracado en el muelle de espera, salió para su base donde llegó a las 14:50 horas.

### Quinto

Con independencia de lo hasta ahora expuesto, preciso resulta destacar la documentación que, cursada al Juzgado Marítimo por sendos faxes fechados, respectivamente, a 2 de septiembre de 2015, folio 60, y a 6 de octubre del

mismo año, folio 63, del Capitán Marítimo de Almería D. S. L. L., corre unida a los folios 61 a 62 y 64 a 66. Así, el folio 61 recoge un correo electrónico del tal T. a la Capitanía Marítima, de fecha 28 de agosto de 2015, que trasladaba a su vez escrito, en lengua inglesa y obrante al folio 62, cursado a este el día anterior por la entidad propietaria del **"BACK IN 5"**, "Superfortress Investment Limited", con sede en TORTOLA, Islas Vírgenes Británicas,- curioso escrito del que, incluso, se daba copia a, entre otros, a la Embajada Británica, y que empieza refiriéndose. de modo absolutamente erróneo, a **"los sucesos del día 17 de agosto de 2015 en Almerimar, España"**, cuando es lo cierto que la asistencia al velero se llevó a cabo el día 2 del mismo mes-, y escrito en que se cuestionaba la intervención del puerto deportivo de Almerimar, de **SASEMAR**, del Juzgado Marítimo actuante y de la Autoridad Marítima Periférica. A su vez, y mediante otro correo electrónico del mismo T., folio 64, se trasladaba nuevo escrito de la propiedad del velero, obrante al folio 65,- que incorporaba, como novedad entre sus destinatarios, al propio Juez Marítimo-, que, so capa de argumentar sobre insuficiente información facilitada y considerar carente de pruebas el suceso, incluía manifestaciones fuera de lugar supuestamente referidas a la Providencia del Juzgado Marítimo, folio 66, reseñada en el párrafo segundo del inmediato anterior Antecedente de Hecho, fijadora de fianza.

En este mismo orden de cosas, hay que señalar el correo electrónico, de fecha 21 de octubre de 2015, cursado al Juzgado Marítimo por la entidad "Macpherson Marine Surveyors", folio 77, manifestando haber sido nominados por los aseguradores del **"BACK IN 5"** e interesando copia del Parte de Asistencia para informar al seguro y a sus propietarios pues la información por estos facilitada era que *"el yate estaba fondeado con buen tiempo, correctamente, y cuando volvieron de cenar ya no estaba en el fondeo"*. Atendiendo a lo pedido, por correo electrónico de día siguiente se hizo llegar al peticionario lo solicitado, folio 79, que acusó recibo que obra al folio 83.

Para finalizar esta cuestión hay que indicar que por nuevo correo electrónico de "Macpherson Marine Surveyors", folio 90, de fecha 26 de octubre de 2015, se pidió al Juzgado Marítimo un modelo de aval para que el patrón depositase la fianza acordada, modelo que se le remitió por el mismo medio el 28 del mes indicado, folio 92, pero lo cierto es que no se llegó a constituir fianza en el Expediente que nos ocupa.

### **Sexto**

El Juez Marítimo redactó el 3 de diciembre de 2015 Cuenta General de Gastos, folios 99 a 101, en la que como antecedentes de hecho se citaba el Parte de Asistencia Marítima prestada por la **"SALVAMAR DENÉBOLA"**, la personación de **SASEMAR** y la no personación de la parte asistida, y los restantes extremos pertinentes y ya reflejados hasta este momento, si bien

reflejando que la parte asistente no había presentado relación de gastos, consignando, a su vez, como fundamentos de derecho la ausencia de calificación de la parte promotora de las actuaciones, el valor contribuyente,- el contenido en el informe oficial aportado por el Subinspector de Seguridad Marítima, Inspección de Buques, de la Capitanía Marítima de Almería-, y la falta de reclamación, hasta la fecha, por parte de la Entidad Pública Empresarial promotora tanto de gastos como de remuneración, disponiendo conceder un plazo de quince días hábiles, desde su notificación, para vista de las actuaciones, formulación de alegaciones y proposición de prueba, lo que trasladó por correo electrónico del mismo día.

### **Séptimo**

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 22 de diciembre, folios 115 a 122, al que acompañaba certificación acreditativa de gastos ocasionados a dicha Entidad Pública Empresarial, copia que corre unida al folio 123, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la "**SALVAMAR DENÉBOLA**" a la embarcación "**BACK IN 5**" y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones,- de todos los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como: hallarse a la deriva el motovelero asistido sin tripulación alguna y abatido hacia la costa por las condiciones del viento y estado de la mar; el encontrarse, cuando fue localizado, a escasos 100 metros de la orilla con poca profundidad y en zona de piedras con riesgo inminente de su pérdida; el tener que abordarlo un tripulante de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**", que hizo firme un cabo y levó su ancla, inoperativa por carecer de suministro eléctrico su molinete, suministro que consiguió reanudar, para iniciar, acto seguido, el remolque del "**BACK IN 5**"-, calificaba el servicio prestado como **Salvamento** en el que se invirtió un tiempo de activación de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**", desde su inicial movilización, su atraque con la asistida en Almerimar y su regreso a base en Almería, de 4 horas y 59 minutos. A su vez, 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,- llegando también a reseñar peligros notorios al medio ambiente evitados-, y propugnando como valor de los bienes salvados el valor reflejado en peritaje oficial, cifrado en **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior al 10% de dicho valor, a la que se sumarían los gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados,- justificados con la certificación presentada-, que importaban la suma de **TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (344.89-€)**, resultando un total reclamado de **QUINCE MIL**

**TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (15.344.89-€).**

### **Octavo**

Con fecha 5 de enero del año en curso, folio 124, el Juzgado Marítimo remitió a "Macpherson Marine Surveyors" por correo electrónico copia de las alegaciones formuladas por SASEMAR, recibidas el mismo día en que se acusa recibo, folio 126, que refleja la intención de esta entidad de hacérselo llegar a sus principales, pero lo cierto es que, hasta el pasado 4 de febrero en que el Juez Marítimo elevó el Expediente a este Tribunal Marítimo Central sin poderse celebrar Reunión Conciliatoria, ni la aseguradora ni la propiedad de la embarcación "**BACK IN 5**",- no personados-, han realizado actuación alguna.

## **HECHOS**

### **Primero**

El día 2 de agosto de 2015 CCS Almería conoció, a las 09:30 horas UTC, a través del Club Náutico Almerimar que el motovelero "**BACK IN 5**" había garreado y quedado a la deriva sin tripulación, que había desembarcado, en la Ensenada de San Miguel (Almería), muy próxima a la Punta Los Baños. Ante ello, y no habiendo dado resultado las llamadas efectuadas por móvil, se movilizó, a las 09:31 horas, a la "**SALVAMAR DENÉBOLA**" que salió de su base en el Puerto de Almería a las 09:51 horas. Una vez junto al velero, que la Guardia Civil había localizado con las cámaras del SIVE, a las 10:59 horas, en posición 36°42,12'N-002°99,08'W, se confirmó la ausencia de tripulantes y que su ancla, arriada, parecía seguir garreando por el oleaje existente y el fuerte viento, que determinó que los toldos para sombra en su toldilla, actuando de vela, favoreciesen tal garreo. No obstante, afortunadamente y por coger el ancla una zona de piedras, el garreo cesó a unos 100 metros de la orilla, momento aprovechado para que un tripulante de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**" subiera a bordo del "**BACK IN 5**", pasándosele un cabo que hizo firme en la proa del velero. Acto seguido, el citado tripulante trató de levar el ancla, inicialmente sin resultado porque el molinete no tenía suministro eléctrico, por lo que tuvo que reanudarlo y, tras ello, consiguió izarlo, apreciándose entonces que sólo tenía 4 metros de cadena fondeados. A las 11:20 horas, y con el velero amarrado a popa de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**", se puso rumbo al puerto de Almerimar, donde esperaba una patrulla de la Guardia Civil, atracando a las 11:39 horas. A las 13:30 horas, la "**SALVAMAR DENÉBOLA**", tras dejar el velero atracado en el muelle de espera de Almerimar, salió para su base donde llegó a las 14:50 horas.

El servicio prestado tuvo una duración de 4 horas y 59 minutos, siendo la distancia navegada de 47 millas, con cielo despejado, viento del Este, fuerza

media Beaufort 5 (17 a 21 nudos) y rachas de fuerza 6 a 7 (25 a 30 nudos) de 4 W, y fuerte marejada, con altura significativa de olas de 1,5 metros.

### **Segundo**

Los hechos que se declaran probados se obtienen del Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR DENÉBOLA**", Informe General de Emergencia levantado por CCS Almería y restante documentación obrante en el Expediente, sin que haya sido posible contar con la versión del asistido que no se personó en las actuaciones.

## **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 DENÉBOLA**", adecuadamente argumenta al calificar el servicio prestado por la indicada Embarcación como **salvamento**, y calificación con la que expresamente conviene este Tribunal Marítimo Central a tenor de la concepción 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 a considerar 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 **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**,- párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Cuarto-, solicita una remuneración de **QUINCE MIL EUROS (15.000,00-€)** a la que se sumarían los gastos ocasionados a la entidad representada cifrados en **TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (344.89-€)**, mientras que el asistido, ante su falta de personación, ni por sí mismo ni apoderando al tal T., patrón del "**BACK IN 5**",- ausencia de personación también predicable de su Autoridad Consular, a pesar de ser expresamente notificada para defensa de los intereses de aquella conforme a la previsión del artículo 27 del Reglamento de Aplicación de la LAS-, nada ha manifestado para contradecir la argumentación de la parte asistente aunque, por lo señalado en sus escritos meritados en nuestro Antecedente de Hecho Quinto, en términos absolutamente reprochables, parece mostrar una hipotética oposición al abono de cantidad alguna remuneratoria.

### **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 Subinspector de Seguridad Marítima, Inspección de Buques, de la Capitanía Marítima de Almería está suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto y ha de darse como probada la valoración facilitada sobre el motovelero "**BACK IN 5**", dadas sus características y año de construcción, cifrada en **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**.

### **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,- por la ya manifestada falta de personación del asistido-, 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 DENÉBOLA**” a favor de la embarcación de recreo, motovelero, “**BACK IN 5**” 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),- especialmente la adversa meteorología concurrente y certificada por centro oficial, reseñada en párrafo primero de nuestro Antecedente de Hecho Cuarto,- pero no siendo de apreciar esfuerzo extraordinario de los salvadores ni peligro alguno corrido por la tripulación de la Unidad de Salvamento, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cantidad de **NUEVE MIL EUROS (9.000,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (344.89-€)** por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio.

#### **Sexto**

Al tratarse la “**SALVAMAR DENÉBOLA**” 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 DENÉBOLA”** a la embarcación de recreo, motovelero, de bandera británica, denominado **“BACK IN 5”**, y fija como premio por el servicio prestado la cantidad total de **NUEVE MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (9.344.89-€)**, comprensiva de las cantidades referenciadas en el Fundamento de Derecho Quinto.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por la entidad **“Superfortress Investment Limited”**, con sede en TORTOLA, Islas Vírgenes Británicas como armadora/propietaria del motovelero **“BACK IN 5”** 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 interesadas y, en su caso 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.