

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.

D. F. Javier Franco Suanzes

En Madrid a los catorce días del mes de febrero del año dos mil diecisiete.

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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **31/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, velero, de bandera alemana, denominado “**LOTZY**”, con matrícula del Puerto de Karlsruhe, de 10,92 metros de eslora y T.R.B.7,258, por la Embarcación de Salvamento Marítimo “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” hecho ocurrido el día 1 de octubre de 2015 en aguas de Baleares.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente nº **31/2015** por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado el 9 de octubre del pasado año a la recepción del Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” en el que narraba el servicio prestado el día 1 anterior a la embarcación de recreo, de bandera alemana, denominado “**LOTZI**”; a su vez, la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), mediante escrito de 13 del mismo mes y

trasladando copia del citado Parte, instó su personación en las actuaciones en curso. En el meritado Parte de Asistencia se reflejaba, en horas UTC, haber sido movilizada la Unidad a las 07:55 horas por CCS Palma al haberse lanzado desde el velero, en posición 39°23,17N-003°44´E y a bordo del que se hallaban dos personas, un MAYDAY vía DSC, lo que determinó que, de inmediato, saliera de su base en Porto Colom. Durante el tránsito, a las 09:30 horas, se cruzó de vuelta encontrada con el Helicóptero del SAR que acababa de rescatar a los dos tripulantes del “**LOTZI**” que había quedado a la deriva. A las 09:45 horas, en posición 39°22,33´N-003°48,06´E y siendo la meteorología concurrente de mar “Muy Gruesa” del N y viento “Frescachón” de fuerza 7 del N, se localizó la embarcación al R 090 y con el foque abierto, iniciándose la aproximación con la intención de pasar un tripulante de la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” al velero, lo que hizo a las 10:00 horas, para llevar a cabo los trabajos que, como instrucciones concretas, se le dieron,- tales como hacer firme la botavara, recuperar cabos que pudieran encontrarse en el agua, enrollar el foque para detener la navegación de la embarcación, y hacer firme las patas de gallo del cabo de remolque-. Conseguido lo anterior y firme el remolque a las 10:30 horas, si bien quedando el tripulante embarcado en el velero a causa del mal estado de la mar y de la peligrosidad de acercarse para recogerlo, la Unidad arrumbó hacia su puerto base a 5 nudos. A las 15:15 horas y a media milla de Porto Colom se procedió a acortar el cabo de remolque para entrar en puerto, encontrándose ambas embarcaciones entre puntas de dicho puerto a las 15:30 horas, abarloándose a las 15:40 horas la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” al “**LOTZI**” para proceder a su atraque al muelle público, lo que se efectuó a las 15:45 horas. Tras el atraque se procedió a evaluar los posibles daños en ambas embarcaciones, no apreciándose fueran de consideración en sus cascos y estructura, si bien el velamen del “**LOTZI**” los había sufrido por el temporal y era apreciable el haber embarcado gran cantidad de agua aun cuando se descartó una vía de agua por mantenerse el nivel de su sentina; a su vez, la sirga de la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” había caído al mar debido a las olas que habían barrido la cubierta del velero y ambas patas de gallo se habían inutilizado por el roce con el ancla del “**LOTZI**”. La Unidad de Salvamento atracó en su base a las 16:05 horas donde llegó el patrón y armador del velero si bien y por el cansancio de todos los intervinientes se dejó para el día siguiente la toma de datos.

El servicio prestado, que se calificaba como **salvamento**, tuvo una duración de 8 horas, siendo la distancia navegada de 56 millas, y el combustible consumido de 338 litros, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al propietario/armador y patrón del velero asistido, D. H. D. D.,- a quien se entregó certificado de la asistencia marítima llevada a cabo, que suscribió-, si bien no se reflejó la compañía aseguradora y póliza suscrita, y constando como meteorología existente la consignada anteriormente.

Segundo

Como medida cautelar y en consideración a la bandera del velero, el Juez Marítimo, mediante Auto obrante al folio 8, dispuso su “**Retención**” e interesó se llevase a cabo oficiando lo pertinente a la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y al Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil, constando al folio 25 Acta de Inmovilización, de fecha 17 de octubre de 2015, con la colocación de precinto en la embarcación “**LOTZI**”. Por otra parte, y para una debida integración de las actuaciones, dispuso la práctica de diligencias tales como: exponer y publicar edictos; recabar de la indicada Autoridad Marítima Periférica la valoración del velero,- actuación que hubo de reiterar por fax de 2 de febrero de 2016 que obra al folio 61-; solicitar a la entidad armadora del asistente los exigibles extremos referidos a la asistencia prestada; requerir a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso; e interesar al CCS Palma la transcripción de la petición de auxilio del asistido así como de las comunicaciones de dicho Centro con la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**”. Por lo que respecta al armador de la embarcación asistida, el escrito al mismo dirigido, que corre unido a los folios 45 y 46, con el objeto de comunicarle la apertura de actuaciones y requerirle los particulares procedentes para su integración, se cursó por correo electrónico a la dirección señalada en el Parte de Asistencia, “Hostal Bahía Azul” de Porto Colom, folios 2 y 47, desde el que, por el mismo medio, se informó de haberlo trasladado al Sr. D., quien había regresado a Alemania, folio 48, indicando sus direcciones electrónicas. Ante ello, por el Juzgado Marítimo actuante se le trasladó dicho escrito el 20 de noviembre a ambas direcciones, dando este respuesta que figura, en lengua alemana con traducción libre al español, a los folios 59-60 y 65 respectivamente, de la que posteriormente se tratará.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 51 y 52 el informe de meteorología; a los folios 54 y 55 la transcripción de las comunicaciones registradas con ocasión de esta asistencia por CCS Palma; y, por último, a los folios 66 a 71 la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, 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 07:30 y las 11:00 horas el viento sopló del Norte (010° a 020°) con fuerza Beaufort 8 (34 a 40 nudos) amainando a fuerza 6 (22 a 27 nudos), siendo el estado de la mar de Mar Muy Gruesa al principio, con altura significativa de olas de 4,5 metros, disminuyendo a Mar Gruesa, con altura significativa de olas de 3 a 4 metros; a su vez, entre las 11:00 y las 17:00 horas, el viento sopló del Norte (010° a 020°) con fuerza Beaufort 6 (22 a 27 nudos) amainando a fuerza

4 (11 a 16 nudos), siendo el estado de la mar de Mar Gruesa, con altura significativa de olas de 2,5 a 3 metros disminuyendo progresivamente a Fuerte Marejada, con altura significativa de olas de 2 a 2,5 metros.

Por otra parte, en el informe comprensivo de las comunicaciones del CCS Palma se certifican, en horas UTC, diversos extremos de los que se sintetizan los siguientes: que, a las 06:48 horas del día de autos, la Estación Costera de Palma Radio informó de la recepción de una llamada selectiva digital de socorro (distress DSC) a través del canal 70 de VHF desde el velero “**LOTZI**” al que se le hicieron varias llamadas sin respuesta, por lo que el Centro dispuso se emitieran MAYDAY RELAY a través de las Estaciones Costeras; que a las 06:53 horas se movilizó un helicóptero del Ala 49 SAR Palma que llegó a zona a las 07:44 horas donde avistó a un velero, aparentemente a la deriva, con las velas mayor y foque izadas, siendo dos las personas a bordo con traje de agua que arriaban la mayor y quienes no hicieron señales, instruyéndose al helicóptero a que intentase contacto VHF; que a las 07:55 horas se movilizó a la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**”; que el helicóptero del SAR informó a las 07:56 horas que el velero seguía a la deriva con la botavara sin control al igual que el foque, y sus tripulantes, con los que no se había podido tomar contacto, seguían sin hacer señales solicitando ayuda, siendo la posición 39°23,17N-003°44E; que a las 08:02 horas trató el Centro de contactar con el velero mediante teléfono móvil facilitado por el CNCS sin resultado; que a las 08:10 horas se instruyó al helicóptero para permanecer en zona hasta fin de su autonomía, dándole noticia de la movilización de la Unidad de Salvamento; que a las 08:30 horas SAR Palma informó que el helicóptero tenía hora y media de autonomía, conociéndose por este que los tripulantes del velero lo iban a abandonar para lo que tenían preparado un “dinghy”, por lo que se le instruyó a proceder al rescate e izado a bordo; que a las 08:45 horas SAR Palma informó que los tripulantes del velero, carentes de radio, saltaban al “dinghy”, disponiéndose el helicóptero a rescatarlos; que a las 09:13 horas ya se encontraban a bordo los dos tripulantes, varones de unos 60 años, procediéndose a su traslado a un hospital al presentar síntomas de hipotermia, mareo y agotamiento; que a las 09:55 horas informó la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” que se encontraba junto al velero y que intentaría darle un cabo de remolque; que, hecho firme el remolque, la Unidad procedió a las 10:30 horas hacia Porto Colom donde atracó a las 16:30 horas.

Por último, y en cuanto a valoración del “**LOTZI**”, el informe, fechado el 31 de marzo de 2016 y cursado el día 4 del siguiente mes,- al que se unía un reportaje fotográfico-, resultante del peritaje oficial efectuado, en base a la visita realizada a tal embarcación, a flote y amarrada en la boya 34 de Porto Colom, y a tenor del reconocimiento del mismo mediante inspección exterior de casco y cubierta al no haberse podido acceder a su interior, tras señalarse la marca, modelo y características, con probable construcción a principios de los años 80, y suponiéndose una equipación y estado de motor standard se cifraba,

atendiendo al precio de mercado existente, en una cuantía de **QUINCE MIL EUROS (15.000,00-€)**.

Cuarto

Respecto a lo interesado a la representación letrada de **SASEMAR**, a los folios 57 y 58 figura escrito, de fecha 9 de diciembre de 2015 en el que, identificando al “**LOTZI**” y señalando sus características, valoraba lo salvado en **VEINTICUATRO MIL EUROS (24.000,00-€)** y reclamaba una remuneración no inferior a **SEIS MIL EUROS (6.000,00-€)** 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 8 horas, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (553,68-€)**, calificando la misma como **salvamento**.

Quinto

Por lo que respecta a la información requerida a D. H. D. D. este,- como se ha señalado en nuestro Antecedente de Hecho Segundo-, la facilitó el 7 diciembre del pasado año para dar respuesta a las cuestiones interesadas por el Juez Marítimo actuante. En sus manifestaciones el asistido reseñaba, entre otros extremos, lo siguiente: que realizaba, con un marinero, un viaje de Porto Colom a Cerdeña; que, encontrándose el 30 de septiembre de 2015 de camino a Carloforet (S.Pietro-Cerdeña), encontraron viento de Noroeste de unos 30 nudos, teniendo problemas en el motor y siendo el oleaje demasiado peligroso para llevarles a puerto, quedándose al paio a unas quince millas de Porto Colom, pasando la noche en la mar; que antes de partir había mirado tres informes meteorológicos con pronóstico de vientos flojos y que el indicado día 30 al norte de Mallorca la velocidad del viento era de 20 a 25 nudos; que en la noche del 1 de octubre la velocidad del viento era de más de 50 nudos y la altura de las olas aumentó a unos 6 metros aproximadamente; que en la mañana de dicho día siguieron al paio y derivando poco a poco hacia el suroeste, encontrándose la vela mayor y el foque fuera de uso sin que funcionasen ya las bombas de achique eléctricas y estando débil la batería; que, en base a lo señalado y a que el marinero se había golpeado en las costillas y precisaba asistencia, solicitó ayuda a través de DSC HF, VHF DSC y 16 de VHF Canal, aunque sólo contestó el SAR que, mediante un helicóptero, les rescató, si bien supo de la activación de un buque de salvamento aunque no tuvo conocimiento ni información hasta su llegada a Porto Colom donde fue remolcada su embarcación y amarrada sobre las 18:00 horas; que el “**LOTZI**” tenía un valor antes del desastre (sic) estimado, aproximadamente, en **VEINTICINCO MIL EUROS (25.000,00-€)** si bien no tenía cobertura de seguro a todo riesgo en aquel momento; y, por último, que no se había calculado el valor total de las reparaciones.

Sexto

Con fecha 11 de abril de 2016 se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 73 a 76, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada; 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, al armador de la embarcación asistida; la certificación expedida y facilitado por CCS Palma; y la valoración dada por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca. 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 si bien, y respecto al armador del velero asistido, la reprodujo el pasado 20 de julio, folios 93 a 95, incorporando el pertinente acuse que corre unido al folio 97.

Séptimo

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del 25 de abril de 2016, folios 85 a 92, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” al motovelero “**LOTZI**”, 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 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 del artículo 2 de la LAS (sic) y referenciando nuestra Resolución de 25 de junio de 2013 en cuanto al alcance de un envío de MAYDAY, y con reflejo, asimismo, de las distintas valoraciones dadas a los bienes salvados, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **SEIS MIL EUROS (6.000,00-€)**. 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 **QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (553,68-€)**, resultando un total reclamado de **SEIS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (6.553,68-€)**.

Octavo

Por D. H. D. D., armador del “**LOTZI**”, no se formularon alegaciones.

Noveno

Sondeada con la representación letrada de **SASEMAR** la celebración de Reunión Conciliatoria, la misma se excusó ratificándose en lo ya alegado, por lo que el Juez Marítimo, por Providencia del pasado 5 de septiembre del pasado año, folio 103, notificada a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del mismo.

HECHOS

Primero

Con ocasión de navegar desde Porto Colom a Cerdeña el velero "**LOTZI**", armado y patroneado por el ciudadano alemán D. H. D. D., al que acompañaba un marinero de su misma nacionalidad, encontró en la noche del 30 de septiembre de 2105 viento del Noroeste de unos 30 nudos y tuvo problemas con el motor, de modo que quedó al paio a unas quince millas de Porto Colom, ante lo que se decidió pasar la noche en la mar por el peligro del oleaje si se intentaba el regreso a puerto. En la mañana del 1 de octubre el velero, que seguía al paio y tenía fuera de uso la vela mayor y el foque sin que funcionasen ya las bombas de achique eléctricas y estando débil la batería, se encontró con que el viento había aumentado su velocidad alcanzando más de 50 nudos y que las olas alcanzaban una altura de unos 6 metros aproximadamente, con la circunstancia añadida de haberse lesionado el marinero que precisaba asistencia, por lo que el patrón solicitó ayuda a través de DSC HF, VHF DSC y 16 de VHF Canal. A tenor de tal solicitud, captada por la Estación Costera de Palma Radio y de la que informó a las 06:48 horas UTC a CCS Palma,- *recepción de una llamada selectiva digital de socorro (distress DSC)*-, desde el Centro se hicieron al velero varias llamadas sin respuesta, por lo que el Centro dispuso se emitieran MAYDAY RELAY a través de las Estaciones Costeras y de inmediato se movilizó un helicóptero del Ala 49 SAR Palma que llegó a zona a las 07:44 horas donde avistó al "**LOTZI**" a la deriva con sus dos tripulantes, con traje de agua, intentando arriar la vela mayor,- tanto esta como el foque se encontraban izadas-, si bien tales tripulantes no hicieron señales por lo que se instruyó al helicóptero a intentar contacto VHF, contacto que no se consiguió siguiendo aquellos sin hacer señales. Desde el helicóptero, a las 07:56 horas UTC, se confirmó la situación a la deriva del velero que se encontraba con la botavara sin control al igual que el foque, informándose a las 08:45 horas UTC que los tripulantes del velero iban a abandonarlo para lo que tenían preparado un "dinghy",- al que acabarían saltando-, por lo que se le instruyó a proceder al rescate e izado a bordo lo que se completó a las 09:13 horas UTC, desplazándose el helicóptero a continuación hacia un centro hospitalario al presentar aquellos síntomas de hipotermia, mareo y agotamiento. Sin perjuicio de lo anterior, por el Centro se había movilizó a las 07:55 horas UTC a la "**SALVAMAR ILLES PITIUSES**" que, de modo inmediato, salió de su puerto base en Porto Colom y que, a las

09:30 horas UTC, se cruzó de vuelta encontrada con el helicóptero del SAR por el que supo del rescate de los tripulantes. La **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”** localizó a las 09:45 UTC al **“LOTZI”** en posición 39°22,33'N-003°48,06'E, al R 090 y con el foque abierto, iniciando la aproximación al mismo sobre las 09:55 horas UTC. Acto seguido, y con una meteorología adversa, un marinero de su dotación, al que se le habían dado instrucciones de hacer firme la botavara, recuperar cabos que pudieran encontrarse en el agua, enrollar el foque para detener la navegación de la embarcación, y hacer firme las patas de gallo del cabo de remolque, abordó el velero. Cumplimentado lo ordenado y firme el remolque a las 10:30 horas UTC,- con su tripulante aún embarcado en el velero a causa del mal estado de la mar y de la peligrosidad de acercarse para recogerlo-, la **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”** puso rumbo hacia Porto Colom a 5 nudos. A las 15:15 horas UTC y a media milla del puerto se acortó el cabo de remolque para entrar en puerto y, a las 15:40 horas UTC, se abarloó la **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”** al **“LOTZI”** para proceder a su atraque al muelle público, lo que se efectuó a las 15:45 horas UTC. Tras el atraque se evaluaron los posibles daños en ambas embarcaciones, no apreciándose fueran de consideración en sus cascos y estructura, si bien el velamen del **“LOTZI”** los había sufrido por el temporal y era apreciable el haber embarcado gran cantidad de agua aun cuando se descartó una vía de agua por mantenerse el nivel de su sentina; a su vez, la sirga de la **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”** había caído al mar debido a las olas que habían barrido la cubierta del velero y ambas patas de gallo se habían inutilizado por el roce con el ancla del **“LOTZI”**. La **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”** acabó el servicio atracando en su base a las 16:05 horas.

El servicio prestado tuvo una duración de 8 horas, con una distancia navegada de 56 millas, y las condiciones de viento y mar las consignadas en el informe de la Delegación Territorial en Illes Balears de la Agencia Estatal de Meteorología obrante en las actuaciones.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la **“SALVAMAR ILLES PITIUSES”**, versión del propietario/armador y patrón del **“LOTZI”**, certificación del CCS Palma de las circunstancias concurrentes en este suceso, e informe de la meteorología relativa a las horas 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 nos ocupa la representación letrada de **SASEMAR**, en cuanto entidad armadora de la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**”, articula su argumentación para calificar el servicio prestado como **salvamento** en los extremos consignados en su escrito de alegaciones reseñado en el Antecedente de Hecho Séptimo, mientras que el asistido, según lo reflejado en el Antecedente de Hecho Quinto in fine, aun sin formular calificación parece considerar la actividad desplegada como **remolque**. Así las cosas, este Tribunal Marítimo Central, a tenor de la conceptualización que del “salvamento” 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, y tomando en consideración los hechos expresamente declarados probados, debe convenir y conviene con el criterio y calificación de la parte asistente y, dicho esto, la cuestión a dilucidar queda 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 que, curiosamente, no se fundamenta en 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-, sino en el Capítulo Primero del Título Primero de la LAS, derogado por la vigente Ley de Navegación Marítima, y aunque refleja las diversas valoraciones del velero “**LOTZI**” obrantes en las actuaciones, la de la parte asistida, la suya y la consignada en el informe pericial,- siendo sustancial la diferencia entre estas dos últimas-, mantiene su solicitud de una remuneración total entre premio y gastos ocasionados a la entidad representada que se ha señalado en nuestro ya citado Antecedente de Hecho Séptimo, mientras que el asistido, que no cuantifica el importe de tal remuneración,- aunque no se opone a la misma-, simplemente hace constar el no tener calculado el valor total de las reparaciones por los desperfectos sufridos.

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 Marítima de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca está suficientemente motivado en atención a los extremos señalados en su texto y la valoración facilitada sobre el velero “**LOTZI**”, dadas sus características y año de construcción, y el hecho de atender al precio de mercado existente, y por ello, a tenor de lo consignado se considera valor de lo salvado el reflejado en el meritado peritaje oficial que alcanza la cifra de **QUINCE MIL EUROS (15.000,00-€)**.

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 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 ILLES PITIUSES**” a favor de la embarcación de recreo, velero “**LOTZI**”, 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), de una parte y de modo expreso por su especial incidencia, a la meteorología concurrente y certificada por centro oficial,- relatada en el párrafo primero de

nuestro Antecedente de Hecho Tercero-, y a la situación de peligro en que se hallaba por haber embarcado gran cantidad de agua,- que en una racional previsión de los acontecimientos hacía temer su pérdida o la producción de graves daños-, y, de otra y en seguimiento de la mejor doctrina que siempre ha entendido debe ser considerado en orden a la remuneración y no a la calificación el esfuerzo de los salvadores,- hoy expresamente reflejado en la letra e) del artículo reseñado-, que no pueden ser reputados de extraordinarios, señala como premio, sobre la base del valor antes indicado, la cifra de **TRES MIL EUROS (3.000,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (553,68-€)**, por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte de la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**”, no impugnados por el asistido.

Sexto

Al tratarse la “**SALVAMAR ILLES PITIUSES**” 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 ILLES PITIUSES**” a la embarcación de recreo, velero, de bandera alemana, denominada “**LOTZI**”, y fija como remuneración total por el servicio prestado la cantidad total de **TRES MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (3.553,68-€)** comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D. H. D. D.**, como armador/propietario del velero “**LOTZI**” 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 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.