

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00015/17**

**Presidente**

Almirante Excmo. Sr.

**D. F. Javier Franco Suanzes**

**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 treinta días del mes de mayo del año dos mil diecisiete.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los Señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **29/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada al catamarán de vela ligera de la marca "**HOBBY CAT 16**",- *su armador se refiere al mismo como "HOBIE CAT 16"*-, carente de matrícula y de la que solo consta su eslora de 5 metros, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR POLLUX**", hecho ocurrido el día 15 de octubre de 2016 en aguas de la Comunidad Valenciana.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero**

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado el 24 de octubre del pasado año a la recepción de escrito de la representación letrada, acreditada, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) que, trasladando el Parte de Asistencia formulado por el Patrón de la "**SALVAMAR POLLUX**" relativo al servicio prestado el día 15 anterior al catamarán, "**HOBBY CAT**", instaba su personación en las actuaciones. Tal Parte llegó también al Juzgado Marítimo a través de la Capitanía Marítima de Valencia. En el meritado Parte de Asistencia se reflejaba haber sido movilizada la Unidad de Salvamento a las 16:26 horas,- *todas son UTC*-, por CCS Valencia al haber volcado la asistida, con dos personas a bordo, frente a Cullera, lo que determinó saliera de su base a las 16:45 horas. Durante su tránsito conoció por el Centro tanto la localización: de aquella,

39°09'N-000°11,5'W, como que una embarcación,- *sería la posteriormente identificada como "HANAHUKA"*- le estaba prestando ayuda; a su vez, desde tal embarcación se informó a la **"SALVAMAR POLLUX"** que tenía a bordo a los dos tripulantes y que remolcaba el catamarán volcado con mucha dificultad por el mal tiempo reinante, solicitando se encargase la Unidad de ello. En zona a las 17:45 horas y dado que había marejada se lanzó desde la Unidad un cabo guía para que la embarcación que asistía al catamarán amarrase en el su propio cabo, lo que hicieron, y a las 18:00 se dio avance a Cullera pero, cinco minutos más tarde y a causa de las adversas condiciones meteorológicas, faltó el cabo y hubo de rehacerse la maniobra a cuyo fin se abarloó la **"SALVAMAR POLLUX"** al catamarán volcado y se le pasó un cabo por el nervio central, arrumbando de nuevo hacia el puerto de destino a las 18:20 horas, entrando con precaución por su canal y procurando mantenerse en el medio al objeto de tener el mayor calado posible en razón al mástil del **"HOBBY CAT"**. A las 18:53 horas se atracó en el muelle de espera y se amarró al catamarán a tierra, regresando la **"SALVAMAR POLLUX"** al Puerto de La Marina Real, donde se atracó a las 20:35 horas.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 3 horas y 50 minutos, siendo la distancia navegada de 48 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y al patrón de la **"HOBBY CAT"**, respectivamente D. R. y D. J. L. , si bien no se reflejaba la compañía aseguradora y póliza suscrita.

### **Segundo**

Para una debida integración de las actuaciones, el Juez Marítimo actuante dispuso la práctica de diligencias tales como: exponer y publicar edictos; solicitar a la entidad armadora del asistente los exigibles extremos referidos a la asistencia prestada, diligencia también recabada del armador de la asistida; 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 Valencia la información atinente a estas actuaciones.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 26 a 28 el Informe General de Emergencia levantado por CCS Valencia; a los folios 29 y 30 el informe de meteorología; y, por último, al folio 45 copia del edicto publicado en B.O.E. nº 38 de 14/02/2017, de los cuales se hará referencia posteriormente.

### **Tercero**

En lo referido a la información oficial señalada en el último párrafo del Antecedente de Hecho anterior, en el IGE del CCS Valencia,- donde se reseñaba que la incidencia no afectaba a la seguridad marítima, que el viento era Sureste fuerza 4/5 y marejada-, constaban, en horas UTC, diversos extremos referidos al seguimiento de los que se sintetizan los siguientes: que, a

las 16:24 horas, el Centro fue informado por el Club Cullera Garbi de la llamada de uno de los dos tripulantes de un catamarán de su escuela de vela quien indicaba haber volcado sin poderlo adrizar, por lo que de inmediato se movilizó a la “**SALVAMAR POLLUX**”; que a las 16:29 horas se recibió llamada en el Centro dando la posición del suceso, 39°09N-000211,5W, e informando que el catamarán estaba quilla al sol y sus tripulantes subidos en su casco; que, contactado el CN de Cullera a las 16:35 horas, desde el mismo se indicó no tener tripulación para sacar embarcación alguna, instruyéndosele para dar aviso a embarcaciones en las proximidades, lo que hizo reportando a las 16:44 horas que una embarcación que regresaba a puerto daría la vuelta para acudir al datum; que la “**SALVAMAR POLLUX**” salió a las 16:45 horas de su base tras dársele coordenadas; que durante la navegación de la Unidad, que llegó a zona a las 17:43 horas, se supo, a través de VHF CH 16, que la embarcación de recreo “JARICUCA” (sic) remolcaba al catamarán, noticia también conocida por consola 112; que la Unidad hizo firme el remolque a las 18:00 horas si bien faltó cuatro minutos más tarde; que la “**SALVAMAR POLLUX**”, a las 18:05 horas, informó que los dos tripulantes del catamarán iban a bordo de la embarcación que les había estado asistiendo, y que se había pasado el cabo de remolque a la Unidad que trataría de entrar en Cullera; que el remolque se hizo nuevamente firme a las 18:20 horas; y, por último, que la “**SALVAMAR POLLUX**” dejó el catamarán amarrado en el CN de Cullera a las 18:55 horas, saliendo a las 19:13 hacia su base en la que atracó a las 20:35 horas.

Por otra parte, el informe de la AEMET reflejaba que el día de autos y en la posición indicada el viento sopló, entre las 00 y las 12 horas, del oeste (260° a 340°) con fuerza media Beaufort 2 a 3 (4 a 10 nudos) y rachas de fuerza 4 (11 a 16 nudos); a su vez, entre las 12 y las 20 horas, el viento sopló del Este (060° a 090°) con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y rachas de fuerza 4 (11 a 16 nudos); por último, que, entre las 20 y las 24 horas, el viento sopló del Oeste (250° a 270°) con fuerza media Beaufort 2 (4 a 6 nudos) y rachas de fuerza 3 (7 a 10 nudos). Por lo que respecta al estado de la mar fue de fuerte marejada, con altura significativa de olas de 1,5 metros, durante la madrugada (de 00 a 08 horas) y de marejada, con altura significativa de olas de 1 metro, de 08 a 24 horas.

#### **Cuarto**

Por lo que respecta a la información requerida al Sr. L. E. en cuanto armador de la embarcación asistida, este, mediante escrito de 25 de enero de 2017, que corre unido a los folios 31 y 32, la facilitó para dar respuesta a las cuestiones interesadas por el Juez Marítimo actuante. En sus manifestaciones el asistido reseñaba, entre otros extremos, lo siguiente: que sobre las 16:30 horas locales,- *todas lo son*-, del 15 de octubre de 2016, y tras comprobar el buen estado de la mar, salió a navegar con su hermano J. en su catamarán sin motor “**HOBIE CAT 16**” (sic) desde el Club Cullera Garbi, navegando en paralelo a lo largo de la playa y, serían las 17:30 horas, cuando, a 1 milla del Puerto de

Cullera, una racha de viento lo escoró e hizo volcar quedando con su quilla al aire, cayendo ambos al agua; que tras intentar adrizar la embarcación de diversos modos, sin resultado, decidieron permanecer sobre su casco reservando fuerzas si bien llamaron con el móvil al Club en solicitud de auxilio informando de su situación y posición; que, repetida la llamada sobre las 18:30 horas al Presidente del Club, este, a su vez, realizó varias llamadas al Club Náutico Cullera, no logrando comunicación, por lo que, ante el aumento del viento y de la mar, acabó llamando a emergencias 112; que sobre las 19:15 horas acudió en su socorro desde el Puerto de Cullera la embarcación "HANAHUKA", que había escuchado por su radio-emisora la situación, y con cuya ayuda se volvió a intentar de nuevo adrizar el catamarán pero sin resultado, por lo que, desistiendo del intento, se ató un cabo al catamarán para remolcarlo a puerto y sus tripulantes embarcaron en la recién llegada para ponerse a salvo, secarse y entrar en calor tras dos horas en el agua, arribando a dicho puerto con velocidad de entre 1 y 2 nudos; que a las 19:51 horas apareció por popa la "**SALVAMAR POLLUX**", que se aproximó por babor y ofreció tomar el remolque, lo que hizo unos minutos después, navegando entonces a mayor velocidad la "HANAHUKA" con los dos tripulantes de la "**HOBIE CAT 16**" a bordo, de modo que llegaron a puerto a las 20:30 horas donde la Guardia Civil esperaba para recabar información; que, llegada la "**SALVAMAR POLLUX**" con el "**HOBIE CAT 16**" sobre las 21:00 horas, apreciaron que el cabo de remolque ya no era el suyo pues, al parecer, se había roto y se utilizó otro de la propia Unidad; que tras soltar el remolque y firmar el parte de asistencia, la "**SALVAMAR POLLUX**" salió hacia su base; que, a las 22:30 horas y con ocasión de sacar al "**HOBIE CAT 16**" del agua para transportarlo, observaron algún desperfecto en el casco, piezas de timonería y estructura, siendo al día siguiente cuando, con luz solar, tomaron fotos de los daños estructurales graves ocasionados por la Unidad de Salvamento, que han dejado al catamarán inutilizable para navegar.

Tras el relato de lo ocurrido, el Sr. L. E. consideraba la asistencia prestada como un salvamento por dos personas en el agua, habiendo concurrido circunstancias de peligro por el viento y estado de la mar y, respecto al valor del "**HOBIE CAT 16**", que se encontraba en un local próximo a su domicilio, el mismo era el correspondiente a desguace (chatarra). Por último, y acompañando fotografías y fotocopias de su titulación náutica y de su póliza de seguro concertada con AXA SEGUROS GENERALES, indicaba que la misma era para responsabilidad civil general, folios 33 a 38.

#### **Quinto**

Por su parte la representación letrada de **SASEMAR** presentó escrito, de fecha 8 de marzo pasado, que corre unida a los folios 46 y 47, mediante el que, identificando al "**HOBBY CAT**" y señalando sus características, calificaba la asistencia como **salvamento** y, valorando lo salvado en **QUINIENTOS EUROS (500,00-€)**, reclamaba una remuneración no inferior al 5% del valor

consignado 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, acreditados mediante certificado que acompañaba, por importe de **DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (265,08-€)**.

#### **Sexto**

Con fecha 10 de marzo del año en curso se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 67 a 71, en la que se hizo constar como antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; el texto del Informe General de Emergencia del CCS Valencia; 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; y, por último, la comunicación efectuada, y su respuesta, al armador de la embarcación asistida. 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 el mismo día.

#### **Séptimo**

El letrado de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 24 de marzo, folios 77 a 83, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR POLLUX**” a la “**HOBBY CAT**”, y atendiendo a los extremos obrantes en las actuaciones, de los que extraía diversos pormenores en apoyo de su argumentación, tales como el hecho de hallarse sin tripulación a bordo, a la deriva y sin gobierno, las adversas condiciones meteorológicas, y la actividad de extrema vigilancia que la Unidad hubo de acometer en su tránsito por la canal de acceso al Puerto de Cullera al objeto de evitar que la punta del mástil, dada la posición invertida de la embarcación asistida, tocara con el lecho marino, calificaba el servicio prestado como **salvamento** conforme al artículo 358, apartados 1 y 4 de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y, a los fines de su remuneración, con invocación de los artículos pertinentes de la expresada Ley y CONSALVA 89, consideraba acreedora a la Entidad a la que representaba a un premio no inferior a **VEINTICINCO EUROS (25,00-€)**, que correspondería al 5% del valor contribuyente estimado. A la cifra consignada se sumarían los ya reflejados gastos de combustible y lubricantes consumidos y los gastos de personal en el servicio ocasionados, que importaban la suma de **DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (265,08-€)**, de lo que resultaría un total reclamado de **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (290,08-€)**.

En todo caso, y conocido el alegato de la parte asistida de responsabilizar a **SASEMAR** de daños estructurales sufridos por la “**HOBBY CAT**” con ocasión

de la asistencia, se rechazaba el mismo manifestando no haber sido producidos por la Unidad de Salvamento sino por el vuelco previo sufrido por el catamarán y por las malas condiciones meteorológicas reinantes.

### **Octavo**

No formuladas alegaciones por la parte asistida y 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 4 de abril, folio 88, notificada a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del 18 de mismo mes.

## **HECHOS**

### **Primero**

El día 15 de octubre de 2016, tras ser movilizada por CCS Valencia la “**SALVAMAR POLLUX**” al tenerse noticia de que el catamarán de vela ligera de la marca “**HOBBY CAT 16**” precisaba asistencia al haber volcado, con dos personas a bordo, y quedar con su quilla al sol frente a Cullera, sin que dieran resultado sus intentos de adrizarlo, salió de su base en Valencia a las 16:45 horas UTC, conociendo durante la travesía que una embarcación menor, la “**HANAHUKA**”, estaba prestando auxilio llevando a los dos tripulantes a bordo y, tras fallar un nuevo intento de adrizarlo, remolcaba al catamarán, con dificultad por la meteorología reinante y a escasa velocidad. Llegada la “**SALVAMAR POLLUX**” a zona a las 17:45 horas UTC, desde la misma se lanzó el cabo guía para que se amarrase al que se estaba usando para remolcar el catamarán, y hecho esto, dio avante hacia el Puerto de Cullera; a su vez, la “**HANAHUKA**”, con los tripulantes de la asistida a bordo, puso rumbo hacia dicho puerto a mayor velocidad. Al poco de iniciarse la tracción del catamarán por la “**SALVAMAR POLLUX**” faltó el remolque por las condiciones meteorológicas obrantes y hubo de rehacerse la maniobra y, para ello, la Unidad se abarloó al catamarán volcado y le fue pasado un cabo por su nervio central, continuando de este modo el tránsito hacia el puerto de destino a las 1820 horas UTC. Dada la situación invertida de la embarcación objeto de asistencia, por la “**SALVAMAR POLLUX**” se entró, a las 1820 horas UTC, por la canal del puerto con la necesaria precaución y buscando mantenerse en el medio a fin de conseguir el mayor calado posible y tratar de evitar que el mástil del catamarán tocara con el fondo. A las 1853 horas UTC el convoy así conformado atracó en el muelle de espera del Puerto de Cullera, quedando asegurada la asistida a la que, posteriormente, se le apreciarían daños evidentes en su estructura. La “**SALVAMAR POLLUX**”, a las 19:08 horas UTC y terminada su actividad, salió hacia su puerto base de La Marina Real, donde atracó a las 20:35 horas UTC.

El servicio prestado por la “**SALVAMAR POLLUX**” tuvo una duración de 3 horas y 50 minutos, siendo la distancia navegada de 48 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 POLLUX**”, de las manifestaciones del armador del catamarán de vela ligera de la marca “**HOBBY CAT 16**”, de particulares del Informe General de Emergencia del CCS Valencia levantado con ocasión del incidente sobre las circunstancias concurrentes en este suceso y del informe de la meteorología relativa a las horas y zona solicitados por el Juzgado Marítimo actuante.

## **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, y en sede de tal conjunto normativo ha de ser entendido el cometido a que es llamado.

### **Segundo**

Consignado en el anterior Fundamento Jurídico el alcance de nuestra competencia para ver y fallar este Expediente y atendiendo a los Hechos declarados probados, la primera cuestión a tratar será la relativa a la calificación de la asistencia que nos ocupa. Así, y dado que por la representación letrada de la Entidad promotora de las actuaciones se demanda la de salvamento mientras que la parte asistida, que usa idéntico término aunque, debemos matizar, con la expresa referencia a “dos personas en el agua”,- *actuación esta de salvamento no susceptible de remuneración*-, y que, sin perjuicio de lo dicho, ninguna otra conceptualización atribuye al servicio prestado por la Embarcación armada por **SASEMAR** a la que, incluso, viene a atribuir la causación o producción de daños irreversibles durante la actividad llevada a cabo sobre el catamarán,- de lo que posteriormente se tratará-, debe examinarse si se dio la necesaria circunstancia de concurrencia de situación de peligro.

Reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en Sentencias entre otras de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, así lo demanda cuando expresa que para que una asistencia sea considerada salvamento, es preciso que exista una situación de peligro caracterizada por factores que en mayor o menor medida acarreen verdadero riesgo y que concurren circunstancias de verdadero peligro, que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en inminente trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo por otra parte que el peligro además de real y grave debe ser inminente (Sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero de 1966, 15 de junio de 1982 y de 16 de mayo de 1988). A título informativo, y por su reseña de la doctrina configurada sobre las notas de “salvamento”, debe también citarse la STS, Sección Cuarta de su Sala Tercera, de 18 de octubre de 2011.

En el supuesto sometido a nuestro conocimiento, y sin negarse los extremos referidos a los daños sufridos por la embarcación de recreo de la marca **“HOBBY CAT 16”** que, por haber volcado y quedar con su quilla al sol, se hallaba en situación de evidente apuro, habida cuenta, además, de la meteorología reinante y del estado de la mar, lo cierto es que la inminencia de su pérdida no se aprecia pues, como ha quedado acreditado en las actuaciones,- así se aprecia en dos de las fotografías incorporadas a los folios 36 y 37-, ambos patines del catamarán permanecieron estancos con flotabilidad positiva, situación que se mantuvo desde el inicio del suceso hasta su finalización.

Al hilo de lo antes reseñado y referido a la imputación que la parte asistida formula de responsabilidad de la Embarcación de Salvamento en cuanto a la producción de los daños detectados en el catamarán, mientras que, por contrario, la parte asistente argumenta que tales daños ya se habían completado antes de la llegada de la **“SALVAMAR POLLUX”**, tanto por el propio vuelco sufrido como por la mala meteorología concurrente, ninguna prueba se nos ha aportado por el armador del **“HOBBY CAT 16”**, salvo sus expresiones de “quedar inutilizable para la navegación” y darle “valor desguace (chatarra)”. Ante ello es necesario señalar que, tras la derogación del artículo 1214 del Código Civil por la Disposición Derogatoria Única, apartado 2.1º, de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil, el artículo 217 de esta última, **que atribuye al actor la carga de probar la certeza de los hechos**, ha incorporado criterios ya sentados, en su momento, por la jurisprudencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, (Sentencias de 30 de junio de 2000, 8 de septiembre de 2000, y 22 de septiembre de 2000) al sentar doctrina sobre la carga de la prueba en los términos que reflejaba el citado artículo 1214, motivo este por el



que no puede darse por acreditada la citada alegación de imputación de tales daños a la parte asistente.

En su consecuencia y a juicio de este Tribunal Marítimo Central, en el desarrollo de la asistencia prestada, en la que no existió peligro de pérdida de la embarcación asistida, catamarán de vela ligera de la marca “**HOBBY CAT 16**”, ni riesgo o circunstancias de peligro para la “**SALVAMAR POLLUX**” y sus tripulantes involucrados en tal maniobra derivadas bien del propio estado de la mar, bien del propio estado del catamarán, debe rechazarse la pretensión de calificar tal asistencia como **salvamento**.

Dicho lo anterior, la asistencia marítima que nos ocupa debe calificarse, y así lo hace este Órgano de la Armada, y remunerarse como **Remolque de Fortuna**, a tenor del artículo 305 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Tercero**

Así calificada la asistencia sometida a nuestro conocimiento, la segunda cuestión a dilucidar, y porque 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, correspondiendo, por tanto, a este Tribunal Central el entrar a resolver por la competencia legalmente atribuida, viene determinada a la fijación de cuantía justa que retribuya el servicio prestado. En tal sentido y siendo así que por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima se establece que “el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado”, y que la Disposición Adicional Segunda en relación con el párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera de la misma atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio de remolque,- meteorología, duración y distancia navegada, en los términos declarados probadas-, a los fines de determinación del importe de la remuneración y estimando como valor de la embarcación de recreo asistida el estimado por la parte actora dado que nada ha dicho la parte asistida por un importe de **QUINIENTOS EUROS (500,00€)**, se señala como precio justo, que no premio, la cantidad de **VEINTICINCO EUROS (25,00-€)**, 5% de tal valor. A su vez, y por lo que respecta a gastos reclamados, los mismos se admiten en su totalidad ascendiendo a **DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (265,08-€)**, de lo que resultaría un total reclamado de **DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (290,08-€)**.

#### **Cuarto**

Al tratarse la Embarcación de Salvamento “**SALVAMAR POLLUX**” de embarcación adscrita a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**), 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 remolque de fortuna el servicio prestado por la Embarcación de Salvamento Marítimo “SALVAMAR POLLUX” a favor del catamarán de vela ligera de la marca “HOBBY CAT 16”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de DOSCIENTOS NOVENTA EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (290,08-€), que habrá de ser abonada por D. R. L. E., como armador/propietario de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de la “SALVAMAR POLLUX”.**

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.