

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/000016/17

Presidente

Almirante Excmo. Sr.

D. F. Javier Franco Suanzes

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

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 **24/2016**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente núm. 9 de Baleares, y relativo a la asistencia prestada a la embarcación de recreo, motora, de bandera alemana, nombrada "**CALIPO**", con matrícula BRB-MD-11, de 11,99 metros de eslora y 3,99 metros de manga, armada por la ciudadana alemana **D^a. A. S.**, por la Embarcación de Salvamento Marítimo "**SALVAMAR MARKAB**", hecho ocurrido el día 1 de septiembre de 2016 en aguas de Illes Balears, Ibiza.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente referenciado el 6 de septiembre 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 MARKAB**" relativo al servicio prestado el día 1 del mismo mes a la embarcación de recreo, motora, "**CALIPO**", instaba su personación en las actuaciones y la adopción de la medida cautelar de "prohibición de salida a la mar y de aguas españolas". En el meritado Parte de Asistencia se reflejaba, en horas UTC, haber salido de su puerto base en Ibiza la Embarcación de Salvamento a las 17:15 horas por orden del CCS Palma

para asistir a la “**CALIPO**” que, habiendo pegado contra el bajo de la Isla Espalmador, tenía una vía de agua. Llegada a zona veinte minutos más tarde y observado que el patrón de la motora estaba achicando la sala de máquinas con un balde al hallarse averiada una de sus bombas de achique y no controlarse la vía de agua, se embarcó en la misma la motobomba de la “**SALVAMAR MARKAB**” y se comenzó a achicar de modo que quedó controlada la vía de agua a las 18:00 horas, detectándose a su vez que la entrada había sido por el timón de babor. A continuación se pasó el tren de remolque y, hecho firme, se arrumbó a poca máquina hacia el puerto de La Savina al no conocerse entonces la entidad de los daños en la zona de propulsión y gobierno. Una vez en el puerto a las 18:45 horas, donde el Centro había ya gestionado el izado de la embarcación, se llevó a la “**CALIPO**” al travelift donde quedó a cargo de los operarios. Izada la motora a las 19:15 horas se detectó que tenía destrozadas las hélices de babor y estribor, con el eje de la hélice de babor totalmente doblado, el arbotante de babor doblado y sacado de su anclaje, habiendo desaparecido el timón de babor. Tras estas gestiones, y al recibir orden del Centro, a las 19:45 horas, de emprender otro servicio, la “**SALVAMAR MARKAB**” dio por finalizada la asistencia prestada a la motora.

El servicio prestado, que no se calificaba, tuvo una duración de 2 horas y 30 minutos, siendo la distancia navegada de 18 millas, referenciándose en el Parte de Asistencia los pertinentes extremos respecto al armador de la “**CALIPO**”, reflejándose la compañía aseguradora y póliza suscrita, aunque no se hacía constar ni la meteorología concurrente ni la posición en la mar de la asistida.

Segundo

Como medida cautelar y en consideración a la bandera de la embarcación asistida, el Juez Marítimo, mediante Auto obrante al folio 9, dispuso su “**Retención**” e interesó se llevase a cabo oficiando lo pertinente a la Capitanía Marítima de Palma/Formentera y al Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil de Baleares, constando al folio 20 Acta de Inmovilización y Precinto, de fecha 8 de septiembre de 2016, de la “**CALIPO**” en el Varadero Formentera; de lo así acordado y a fines de su notificación se cursó oficio al asistente y, respecto al asistido, se encomendó tal diligencia a la Administración Marítima Periférica.

Por otra parte, y para una debida integración de las actuaciones, por el Juez Marítimo se dispuso la práctica de diligencias tales como: exponer y publicar edictos,- al folio 88 obra el insertado en B.O.E. nº 241 de 05.10.2016-; recabar de la Capitanía Marítima de Ibiza la valoración de la motora,- *anticipemos que, tras diversas vicisitudes, tal valoración la acabaría haciendo el Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Alicante-*; solicitar a **SASEMAR** como Entidad promotora del Expediente los exigibles extremos referidos a la asistencia prestada, diligencia esta también reclamada al armador

de la embarcación asistida si bien la misma se llevaría a cabo a través de la entidad “Y S B MALLORCA (Yacht-Salvage & Survey-Bureau)”,- Peritación Naval & Rescate de Yates-; y, por último, requerir a la Delegación de la Agencia Estatal de Meteorología en Baleares certificación del estado del tiempo reinante el día del suceso.

Por lo que respecta al armador de la “**CALIPO**”, a quien, como va dicho, se pretendió notificar la apertura del Expediente y la medida cautelar acordada, lo cierto es que sería D. C. G. N., de la mencionada entidad “**Y S B MALLORCA**” quien mediante correo electrónico de 26 de septiembre de 2016, obrante al folio 50, aportaría documento referido al seguro de la embarcación asistida, folios 52 a 54, y quien, a su vez y según Diligencia de Constancia de 11 del siguiente mes,- referida a llamada telefónica recibida en el Juzgado Marítimo, que corre unida al folio 61-, diciendo actuar en nombre de la aseguradora “Allianz ESA Euroship GmH”, comunicaría haberse completado las reparaciones de la motora y solicitaría la fijación de fianza para enervar la medida cautelar adoptada. Sobre tal solicitud, y atendiendo a la libertad de criterio del Juez actuante, se fijó la fianza en la cifra de **CINCO MIL QUINIENTOS EUROS (5.500,00-€)**, que se constituyó en debida forma, folio 67, acordándose por Providencia de 17 de octubre del pasado año quedase sin efecto la “Retención” en su momento dispuesta, determinación que se comunicó a las partes.

Hay que reseñara que, a solicitud del Juez Marítimo actuante, el Sr. G. N. facilitó tasación de la embarcación asistida, según valor en el mercado de compraventa, cifrado en **SETENTA Y CINCO MIL EUROS (75.000,-€)**, que corre unida al folio 82.

En relación con lo solicitado a Organismos Oficiales, obra a los folios 59 y 60 el informe de meteorología; al folio 110 el Certificado expedido por el Jefe del CCS Palma sobre el Informe General de Emergencia abierto con ocasión del suceso; y, por último, a los folios 112 y 113, el informe sobre valoración en peritaje oficial de la “**CALIPO**”, de todos los que se tratará a continuación.

Tercero

En lo referido a la información oficial señalada, el informe de la AEMET reflejaba que, entre las 16:00 y las 19:00 horas del día de autos y en la posición 38°47’N-1°26’E, la dirección del viento fue Este, 090° a 100° con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y rachas de fuerza 5 (11 a 16 nudos), siendo el estado de la mar de marejadilla, con altura significativa de olas de 0,4 metros.

Por otra parte, en el IGE del CCS Palma se certifican, en horas UTC, diversos extremos referidos a las anotaciones del seguimiento efectuado, de los que se sintetizan los siguientes: que, a las 16:55 horas, el Centro conoció por llamada de la motora “**CALIPO**”, a través de la Estación Costera de Ibiza Radio, que

solicitaba asistencia por estar a la deriva con un cabo enredado en las dos hélices, dando su posición e indicando ser dos los tripulantes, por lo que se movilizó de inmediato a la “**SALVAMAR MARKAB**”, que salió de su base en Ibiza a las 17:15 horas; que, a las 17:20 horas, se escuchó decir desde la motora que tenían vía de agua, por lo que se le contactó e indicó que acudía la Embarcación de Salvamento, al tiempo que el Centro informaba a esta de la incidencia; que, en zona la “**SALVAMAR MARKAB**” a las 17:49 horas, informó que la “**CALIPO**” tenía inundada su sala de máquinas y se activaba la motobomba de la Unidad, reportando a las 18:00 horas que, tras controlarse la vía de agua, se procedía hacia La Savina, requiriendo se gestionase el travelift; que, a las 18:40 horas, la “**SALVAMAR MARKAB**” informó de haber atracado, quedado 10 minutos después la “**CALIPO**” en el travelift; y, por último, que la Unidad regresó a su base a la 19:30 horas.

Por último, y en cuanto a valoración de la “**CALIPO**”, el informe resultante del peritaje oficial efectuado, de fecha 20 de febrero de 2017, la cifraba, tras visitarla donde se encontraba amarrada y señalar sus características, en **NOVENTA Y CINCO MIL EUROS (95.000,00-€)**.

Cuarto

Respecto a lo interesado a la representación letrada de **SASEMAR**, a los folios 90 y 91 figura escrito, de fecha 3 de noviembre de 2016 en el que, identificando a la “**CALIPO**”, y señalando sus características, se valoraba la misma en **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**, y se reclamaba una remuneración no inferior al 20% 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 **CIENTO SETENTA Y TRES EUROS CON DOS CÉNTIMOS (173,02-€)**, calificando la misma como salvamento.

A su vez y por lo que respecta a la información requerida al armador de la “**CALIPO**” sobre las cuestiones interesadas por el Juez Marítimo actuante, inicialmente el 22 de septiembre del pasado año, como se ha indicado en el Antecedente de Hecho Segundo, y por nueva comunicación de 23 de noviembre, folios 96 y 97, ninguna se facilitó salvo la ya consignada como aportada a través del ya citado Sr G. N.

Quinto

Con fecha 13 de marzo de 2017, y tras incorporarse información complementaria requerida tanto a **SASEMAR** como a la Sección de Operaciones del Cuartel General de la FAM (COVAM), referida a posiciones en la mar de las embarcaciones involucradas en estas actuaciones, y que obran, a los folios 115, 123 y 126, respectivamente, se redactó por el Juez Marítimo Cuenta General de Gastos, folios 127 a 131, en la que se hizo constar como

antecedentes de hecho: la transcripción literal del Parte de Asistencia; la medida cautelar adoptada y su posterior levantamiento al señalarse fianza; la personación de la parte asistente con sus manifestaciones sobre extremos requeridos para integración de las actuaciones; la asunción de gestiones atinentes a la parte asistida llevadas a cabo por intermedio del perito de la entidad “**Y S B MALLORCA (Yacht-Salvage & Survey-Bureau)**”, entre ellas la tasación de la embarcación asistida; el informe de la AEMET; la certificación del IGE del CCS Palma; y la valoración dada por peritaje oficial. 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 al día siguiente si bien, y respecto al armador/propietario del velero asistido, la dirigió al correo electrónico del Sr G. N.

Sexto

La representación letrada de **SASEMAR**, mediante escrito del pasado 27 de marzo, folios 140 a 146, presentó sus alegaciones en las que, tras dar su versión sobre la asistencia llevada a cabo por la “**SALVAMAR MARKAB**” a la “**CALIPO**”, 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 a la deriva con pérdida de su propulsión y, posteriormente, detectarse una vía de agua cuyo achique no podía controlarse por avería de una de sus bombas, lo que generaba un gran riesgo para su flotabilidad, calificaba el servicio prestado como **salvamento** conforme al artículo 358, apartado 1 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 **DIECINUEVE MIL EUROS (19.000,00-€)**, que correspondería al 20% del valor atribuido al peritaje oficial. 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 **CIENTO SETENTA Y TRES EUROS CON DOS CÉNTIMOS (173,02-€)**, de lo que resultaría un total reclamado de **DIECINUEVE MIL CIENTO SETENTA Y TRES EUROS CON DOS CÉNTIMOS (19.173,02-€)**.

En este estado procedimental de las actuaciones de trámite de audiencia, la parte asistida tampoco hizo alegación o manifestación alguna.

Séptimo

Sondeada con la parte asistente la celebración de Reunión Conciliatoria, la misma se excusó, por lo que el Juez Marítimo, por Providencia del pasado 4 de abril del año en curso, notificada a las partes, acordó elevar las actuaciones al Tribunal Marítimo Central, lo que efectuó por escrito del día 18 del mismo mes.

HECHOS

Único

A tenor de lo actuado, y siendo determinante en tal sentido la versión contenida en el Parte de Asistencia del Patrón de la “**SALVAMAR MARKAB**” ya que la parte asistida no ha formulado manifestación alguna que la contradiga, se declara probado que el servicio prestado en la tarde del día 1 de septiembre de 2016 por tal Embarcación de Salvamento, armada y propiedad de **SASEMAR**, a la embarcación de recreo, motora, “**CALIPO**” desde la que se había demandado asistencia tras haber golpeado contra un bajo de la Isla de Espalmador,- lo que le ocasionó desperfectos y le produjo vía de agua que, inundando su sala de máquinas, no podía ser controlada al tener averiada una de sus bombas de achique-, quedando a la deriva en posición 38°41’N-000°24’E y en las condiciones meteorológicas que refleja el informe de la AEMET incorporado, lo fue mediante la recuperación de la misma, a la que se le pasó la motobomba de la “**SALVAMAR MARKAB**” hasta conseguir achicar el agua embarcada, con su posterior traslado mediante remolque al puerto de La Savina donde, en su travelift y una vez izada, se apreció la grave entidad de los daños sufridos, operación toda ella en la que la “**SALVAMAR MARKAB**” invirtió 2 horas y 30 minutos y hubo de navegar 18 millas, datos todos ellos que se obtienen de la documentación obrante en el Expediente.

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 al Hecho Único declarado probado, la primera cuestión a tratar será la relativa a la calificación de la asistencia. Así, y mientras que la parte asistida, a la que por el Juez Marítimo se le ha ofrecido en cada estado procedimental de las actuaciones el derecho a alegar, manifestar y probar lo que a su interés conviniere, ha omitido el ejercicio de tales derechos,- *salvo en lo referido al valor de lo salvado e, incluso, sobre tal cuestión nada relaciona o indica sobre un posible desvalor de la embarcación “CALIPO” a consecuencia del suceso-*, la representación

letrada de **SASEMAR** 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 Sexto.

Siendo este Tribunal Marítimo Central el llamado, por mor de la competencia a que se ha hecho mérito en el anterior Fundamento de Derecho, a conceptualizar la asistencia, hay que dejar ya por sentado que este Órgano de la Armada, 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 promotora de estas actuaciones y ello es así porque, a tenor de la jurisprudencia consolidada, la situación de peligro real, inminente y grave del buque a salvar, bien por el estado de la mar, bien por las circunstancias del barco,- por todas la STS de 15 de febrero de 1988 a la que cita como doctrina jurisprudencial la de la Sección Cuarta de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2011-, es innegable en el supuesto que examinamos de modo que, en una racional previsión de los acontecimientos, era de temer la pérdida de la motora “**CALIPO**” si no hubiera intervenido la “**SALVAMAR MARKAB**”, si bien la actividad desempeñada por esta y su tripulación no puede estimarse excepcional por exceder de lo normalmente exigible y no suponerles riesgo alguno.

Tercero

La segunda cuestión a tratar vendrá necesariamente determinado por la fijación del premio. A tal fin resulta necesario señalar que 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, volviendo atrás de su inicial valoración de **CIENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00-€)**, hace girar la cuantía del premio sobre el valor de la “**CALIPO**” reflejado en el peritaje oficial, cifrado en **NOVENTA Y CINCO MIL EUROS (95.000,00-€)**, y solicita como remuneración total entre premio y gastos ocasionados a la Entidad representada la cantidad que se ha señalado en nuestro ya citado Antecedente de Hecho Sexto, mientras que la parte asistida, que no cuantifica el importe de tal remuneración, simplemente indica un valor en el mercado de compraventa cifrado en **SETENTA Y CINCO MIL EUROS (75.000,-€)**. Pero tanto uno como otro valor, el dado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Alicante y el dado por el Sr G. N., de la entidad “Y S B MALLORCA (Yacht-Salvage & Survey-Bureau)”, Peritación Naval & Rescate de Yates, aparentemente realizado por la mercantil “Philipo Invest S.L. Yachtbroker”, parecen omitir toda referencia a que

uno u otro valor se obtuvieran cuando la motora “**CALIPO**” ya había sido objeto de la reparación de los graves desperfectos sufridos en su momento.

Cuarto

Teniendo en cuenta los dos valores reflejados en el Antecedente de Hecho inmediato anterior y aunque es 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, no obstante ello se estima por este Tribunal Marítimo Central que el informe redactado por el Técnico de la Administración, fechado a 20 de febrero de este año y resultante de la visita e inspección de la motora “**CALIPO**” el 15 del mismo mes y, en su consecuencia, realizado casi cuatro meses y medio después de estar tal embarcación reparada,- dato que se obtiene de la Diligencia de Constancia reseñada en el párrafo tercero de nuestro Antecedente de Hecho Segundo-, y que, comprensiblemente, no incorpora otro extremo que el del valor de la motora en estado operativo, es decir, el actual o de mercado en tal momento, sin tener en cuenta el desvalor que a consecuencia de los daños tuvo el día de la asistencia, no responde al criterio de considerar como valor contribuyente el que la mejor doctrina, Profesores G. G. y R. S., y la jurisprudencia han configurado como el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia con deducción, en su caso, de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida, y, en su consecuencia, el valor de peritaje oficial no puede ser asumido.

Lo mismo, quizás, podría decirse de la valoración que, a través del agente de la aseguradora de la motora, se ha incorporado a las actuaciones pero, en este caso, y dado que la parte asistida ha tenido ocasión de argumentar sobre el valor concreto de lo salvado, y no lo ha hecho, habrá de presumirse que su tasación o valor facilitado se ha llevado a cabo teniendo en cuenta el desvalor de los desperfectos.

En su consecuencia, se estima como valor de lo salvado o contribuyente el de **SETENTA Y CINCO MIL EUROS (75.000,-€)**.

Quinto

A tenor de lo reseñado y conforme a los artículos 357 y 358.1 de la Ley de Navegación Marítima la asistencia que nos ocupa debe ser calificada por este Tribunal Marítimo Central como **salvamento**, desempeñado en los términos que se han relatado pero sin exigencia de trabajos excepcionales que supusieran riesgo para la “**SALVAMAR MARKAB**” y su tripulación y con la duración y distancia navegada señalada en el Hecho Único probado.

Sexto

Así calificada la prestación, 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,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables,...”, y que el artículo 362.1) de la Ley citada 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”, 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 Marítimo 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.

Séptimo

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la “**SALVAMAR MARKAB**” a favor de la motora “**CALIPO**”, considerando como valor contribuyente el consignado en el último párrafo de nuestro Fundamento de Derecho Cuarto, y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Londres 1989), se señala en concepto de **premio**, sobre la base del valor de lo salvado, la cantidad de **NUEVE MIL EUROS (9,000,00-€)**, - 12% del valor contribuyente-, admitiendo a su vez y en su totalidad la cifra solicitada por el concepto de **gastos** reclamados y no impugnados en la suma de **CIENTO SETENTA Y TRES EUROS CON DOS CÉNTIMOS (173,02-€)**.

Octavo

Al tratarse la “**SALVAMAR MARKAB**” 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 MARKAB**” a la embarcación de recreo, motora, de bandera alemana, denominada “**CALIPO**”, y fija como remuneración total por el servicio prestado la cantidad total de **NUEVE MIL CIENTO SETENTA Y TRES EUROS CON DOS CÉNTIMOS (9.173,02-€)** comprensiva de las cantidades antes referenciadas.

La expresada cantidad habrá de ser abonada por **D^a A. S.** como armador de la embarcación “**CALIPO**” 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.