

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00019/18

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Coronel Auditor

**D. José Manuel Gutiérrez del Álamo
y del Arco**

Representante de la Marina Mercante

**Don Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Coronel Auditor

Don Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los trece días del mes de diciembre del año dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **03/2015**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 22 de enero de 2015 por las embarcaciones de salvamento **“SAR GAVIA”** y **“SALVAMAR MIRFAK”** a la pontona de bandera holandesa, **“NP-440”**, de 80 metros de eslora, 26 metros de manga y 3.334 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “N. E. B.V”.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, mediante providencia de 23 de enero de 2015 (folios 8 y 9) dictada a la recepción del parte de asistencia suscrito el 23 de enero de 2015 por el patrón de la embarcación de salvamento **“SAR GAVIA”** (folios 2 a 7) basado en La Coruña, relativo al servicio prestado el día 22 de enero de 2015 a la gabarra de bandera holandesa **“NP-440”**.

En el citado parte, queda reseñado que a las 17.56 del día 22 de enero de 2015, la embarcación de salvamento "**SAR GAVIA**" recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña en la que se le ordenaba hacerse a la mar para asistir al remolcador "**MTS VICTORY**", al que le había faltado el remolque de la pontona "**NP-440**" en situación 43º, 25,25' N, 008º, 24,82 W, a 2,4 millas al NNW de la Torre de Hércules. A las 18.42 ya se encuentran fuera de puntas y a las 18.49 el CSS les comunica que ha sido movilizada la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MIRFAK**" para trasladar a personal de la Base Estratégica de Salvamento (BEC) de Ferrol, que deberá embarcar en la pontona, y que deben esperarla en las proximidades de la "**NP-440**." A las 20.45 la "**SALVAMAR MIRFAK**" se coloca al costado de la pontona y, poco después, tres personas del BEC embarcan en la misma y hacen firme un cabo de remolque. A las 20.55, firme el cabo, comienza a largarse. A las 22.20, embarca práctico en la pontona y a las 23.00 se larga el remolque. A las 23.40, la embarcación de salvamento queda amarrada en su base.

El servicio prestado, que se califica por el asistente como "salvamento", tuvo una duración de cinco horas y treinta minutos, siendo la distancia navegada de quince millas.

Segundo

A los folios 15 y 16 consta escrito de personación formulado por la representación letrada de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ("SASEMAR"), entidad armadora de las unidades de salvamento "**SAR GAVIA**" y "**SALVAMAR MIRFAK**".

Tercero

Asimismo, el patrón de la "**SALVAMAR MIRFAK**" remite parte de asistencia (folios 23 a 26) por su participación en los hechos que nos ocupan. En el mismo, se pone de manifiesto que a las 20.25 horas del día 22 de enero de 2015, alertados por el CSS de La Coruña, aplicaron el procedimiento de salida B2 y, después de embarcar personal de la Base Estratégica de Salvamento (BEC), salieron de Ferrol para asistir a una gabarra que se encontraba a la deriva en las proximidades de los bajos de las Yacentes. A las 20.45 ya estaban al costado de la gabarra (la "**NP-440**"), y a las 20.55, después de realizar varias aproximaciones, consiguieron embarcar a tres personas del BEC en dicha pontona. Hecho esto, permanecieron en la zona, apoyando el remolque y acompañando al "**SAR GAVIA**" mientras remolcaba a la "**NP-440**." A las 22.50, se encontraban a resguardo del dique de abrigo "Barrié de la Maza". A las 23.55 embarcaron al personal del BEC, al que desembarcaron a las 00.05 en el muelle de REPSOL, atracando en su base a las 00.25.

Califica al servicio prestado como “salvamento” y afirma que la asistencia tuvo una duración de cinco horas y quince minutos y que la distancia navegada fue dieciséis millas.

Cuarto

Consta en el expediente la notificación a los interesados del inicio de la instrucción y de la exposición y publicación de edictos, (al folio 152 se une una copia de su publicación en el B.O.E. número 37, de 12 de febrero de 2015).

Quinto

Respecto a valoración de la gabarra asistida hay que poner de manifiesto que esta se llevó a efecto por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de La Coruña, quien en su informe de 28 de enero de 2015 (folio 67), señala que la valoración de la misma ascendería a la cantidad de **TRES MILLONES QUINIENTOS MIL euros (3.500.000 €)** y que la de los elementos que están a bordo (una grúa de grandes dimensiones, siete contenedores y tres grandes anclas), asciende a la de **TRESCIENTOS MIL euros (300.000 €)**.

Sexto

El Sr. Juez marítimo, en su providencia de 29 de enero de 2015 (folios 70 y 71), acuerda fijar una fianza de **QUINIENTOS SETENTA MIL euros (570.000 €)**, para poder proceder al alzamiento de las medidas cautelares adoptadas en la providencia de inicio del presente expediente. A los folios obra providencia de 9 de febrero de 2015, de aceptación de la fianza prestada y levantamiento de las medidas cautelares previamente adoptadas.

Séptimo

Consta en los folios 213 a 216 de las actuaciones, informe general de emergencia relativo a los hechos que nos ocupan, elaborado por el CSS de la Coruña, en el que se reseña detalladamente el seguimiento de la asistencia.

Octavo

Al folio 68 consta un CD en el que se recogen las comunicaciones por radio que tuvieron lugar en la asistencia, y en el 292, CD en el que se contienen las grabaciones del Sistema de Identificación Automática (AIS) relativas a la asistencia.

Noveno

Al folio 131 consta informe meteorológico suscrito por el Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, elaborado para el día y punto geográfico en el que tuvo lugar la asistencia marítima que nos ocupa, y que se concreta como sigue: “*Viento del W-NW fuerza 2. Marejadilla con áreas de marejada. Mar combinada del NW en torno a 3.5 m*”.

Décimo

La representación letrada de “SASEMAR”, en su escrito de alegaciones (folios 206 a 212) califica los hechos como constitutivos de un “salvamento” y considera que el importe del premio al que estima que tiene derecho, sería el de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL euros (456.000 €)** y que los gastos en los que incurrió su representada en la asistencia ascendieron a **SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN euros con SESENTA Y SEIS céntimos (7.591,66 €)**, de los que **CUATRO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS euros con TREINTA Y UN céntimos (4.456,31 €)** corresponden al “**SAR GAVIA**” (2.728,88 por combustibles y lubricantes, 397,43 de gastos de personal y 1.330 por material dañado) y **TRES MIL CIENTO TREINTA Y CINCO euros con TREINTA Y CINCO céntimos (3.135,35 €)**, son los ocasionados al “**SALVAMAR MIRFAK**” (291,68 por combustibles y lubricantes, 71,67 de gastos de personal y 2.772 corresponden al personal de operaciones especiales del BEC de Ferrol, tal y como consta en los certificados obrantes a los folios 218 y 220, respectivamente. “SASEMAR” mantiene la calificación de la asistencia y la cuantía de los importes que consideran le son debidos, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 326 a 330.

Por su parte, la representación letrada de “N. E. B.V.”, considera, tanto en su escrito de alegaciones (folios 190 a 195), como en el de conclusiones (folios 315 a 324) que la asistencia ha consistido en un mero “remolque”, que debiera ser retribuido conforme a las tarifas oficiales de SASEMAR, o, que, subsidiariamente, pudiera ser constitutiva de un “remolque extraordinario”, cuya retribución no debiera exceder, en ningún caso, del 1,80% de la valoración de la gabarra objeto de la asistencia.

Undécimo

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 16 de noviembre de 2015 (folios 179 a 181), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) Fecha en la que ocurrieron los hechos, 2º) Puerto de arribada, 3º) Situación inicial de las embarcaciones asistentes y asistida, 4º) Duración del servicio, según los partes de asistencia, 5º) Distancia navegada, según las partes, 6º) Circunstancias meteorológicas, según la AEMET y las partes personadas, 7º) Valoración de la embarcación asistida, 8º) Medidas de garantía, 9º) Buques asistente y asistido, 10º) Personados en la asistencia, 11º) Gastos ocasionados y 13º) Calificación de la asistencia.

Duodécimo

Se practicó prueba testifical por haberlo solicitado las partes personadas, tomándose declaración a los patrones de la “**SAR GAVIA**” (folios 305 a 309) y de la “**SALVAMAR MIRFAK**” (folios 310 a 313).

Decimotercero

Transcurrido el periodo de alegaciones, proposición y práctica de pruebas y constando en el expediente y no compareciendo ninguna de las partes personadas a la reunión conciliatoria, el Sr. Juez Marítimo, en su providencia de 30 de octubre de 2018 (folio 344), acordó no ser necesaria la celebración de dicha reunión, así como la elevación del expediente a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Primero

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, órgano que, a la vista de los partes de asistencia formulados por los patrones de las embarcaciones asistentes (folios 2 a 7 y 23 a 26), de las declaraciones testificales de los mismos (folios 305 a 309 y 310 a 313), de los escritos de conclusiones de las representaciones legales de los armadores de la pontona “**NP-440**” (folios 315 a 324) y de la entidad armadora de las embarcaciones de salvamento “**SAR GAVIA**” y “**SALVAMAR MIRFAK**” (folios 326 a 330), del informe general de la asistencia elaborado por el CSS de La Coruña (folios 213 a 216) y de las grabaciones de comunicaciones y del Sistema de Identificación Automática AIS, contenidas en los CD, obrantes en los folios 168 y 296, así como del resto de la documentación obrante en el expediente, declara probado lo siguiente:

A las 17.55 del día 22 de enero de 2015, el remolcador de bandera británica “**MTS VICTORY**” informó por radio al Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de La Coruña, que había perdido el remolque de la gabarra de bandera holandesa “**NP-440**” cuando estaba en situación 43º, 25,25’ N, 008º, 24,82 W, a 2,4 millas al NNW de la Torre de Hércules; por tal motivo, el CSS, a las 17.56, alertó a la embarcación de salvamento “**SAR GAVIA**”, ordenándole que se hiciera a la mar para asistir al “**MTS VICTORY.**” A las 18.02 el CSS contactó con el remolcador británico y este le dijo que no podía acercarse a la gabarra hasta que terminara de recoger el cable de remolque roto, y que no puede confirmar la posibilidad de realizar un remolque de emergencia. En ese momento, la “**NP-440**” se encuentra a 3,4 millas de la costa y dispone de luces de navegación, pero no de las que indican que está sin gobierno. A las 18.10, la “**SAR GAVIA**” informa al CSS que está saliendo de su base y que a las 18.25 lo está haciendo de la ría de Ferrol; a las 18.28, el CSS contacta, nuevamente, con el “**MTS VICTORY**”, y, este, le indica que debido a las condiciones meteorológicas no puede enviar a nadie de su tripulación a que suba a bordo de la gabarra para hacer firme un nuevo cabo de remolque. A las 18.36, el “**MTS VICTORY**” informa al CSS que la “**NP-440**” dispone de dos

escalas a cada costado y confirma que con las condiciones meteorológicas reinantes, se podría acceder a la pontona desde una embarcación neumática pequeña, pero que ellos no tienen ninguna a su disposición, que su personal es muy reducido, cinco hombres, y que han tratado de recuperar el cabo de emergencia, pero que no han podido hacerlo. A las 18.38 el **“SAR GAVIA”** indica al CSS que podrían arriar su embarcación auxiliar, pero que no disponen del personal suficiente para hacerlo. A las 18.49 el CSS comunica al **“SAR GAVIA”** que ha sido movilizada la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MIRFAK”** para trasladar a personal de la Base Estratégica de Salvamento (BEC) de Ferrol, que deberá embarcar en la pontona, y que deben esperarla en las proximidades de la **“NP-440.”** A eso de las 19.00, la **“SAR GAVIA”** llega al lugar en el que se encuentra la gabarra a la deriva y queda en espera de la **“SALVAMAR MIRFAK.”**A las 20.45 la **“SALVAMAR MIRFAK”** se coloca al costado de la pontona y, poco después, tres personas del BEC embarcan en la misma para hacer firme un cabo de remolque. A las 21.05, se hace firme el remolque por la **“SAR GAVIA.”** A las 22.20, embarca práctico en la gabarra, a las 22.51 los hacen amarradores del puerto y, a esa misma hora, desembarca de la gabarra el personal del BEC. A las 23.00 se larga el remolque. A las 23.20 la **“SALVAMAR MIRFAK”** atraca en su base, y a las 23.40 lo hace la **“SAR GAVIA.”** Prácticos de La Coruña informa al CSS que, a las 00.15, la pontona queda atracada en el muelle de La Palloza, sin novedad.

Segundo

Las condiciones de meteorología marítima imperantes en la fecha, situación y tramo horario en el que se prestó la asistencia, ya han quedado reseñadas con anterioridad con la reproducción de lo informado por la AEMET (folio 96.)

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 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), de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma norma legal.

Segundo

En el supuesto que nos ocupa, la representación letrada de la entidad armadora de las unidades de salvamento **“SAR GAVIA”** y **“SALVAMAR MIRFAK ”**, articulan su postulación para calificar los servicios prestados por sus representados como “salvamento”, en los extremos consignados

anteriormente en el antecedente de hecho décimo, mientras que la de los armadores de la parte asistida, según lo reflejado en el mismo antecedente de hecho, mantiene que la asistencia prestada a la “**NP-440**” no ha constituido más que un mero “remolque”, o, subsidiariamente, un “remolque extraordinario.”

Tercero

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las partes asistentes formulan, es necesario determinar si en la asistencia prestada han concurrido los requisitos que para ello exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o en abstracto, como una mera circunstancia que puede ser posible, sino que esta debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias 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, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que conlleven un riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando, además, que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o de sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de “**SASEMAR**”, por entender que no ha quedado acreditada la concurrencia del indispensable requisito de existencia de un peligro cierto, inminente y grave en la asistencia, como se expondrá en las siguientes consideraciones:

Resulta obvio que la pontona “**NP-440**”, sobre las 18.00 horas del día de autos, pierde el remolque que le proporciona el remolcador “**MTS VICTORY**” y, que, por las razones que han quedado expuestas en la narración de los hechos, el remolcador no puede afirmar un nuevo cabo de remolque, por lo que

la “**NP-440**”, que carece de medios de propulsión propios, queda a la deriva. Pero, también lo es, que el punto en el que la gabarra queda al garete, dista de la costa un trecho lo suficientemente grande para que la posibilidad de embarrancar en la misma, en un corto espacio de tiempo, no pueda ser contemplada, como tampoco hacia bajos en los que corriera peligro de embarrancar. Según el informe general de la asistencia elaborado por el CSS de La Coruña, en ese momento, la gabarra está situada a 3,4 millas de la costa (folio 214), (a 2,4 según la representación letrada de sus armadores, tal y como consta en el folio 190), lo que, a la vista de las condiciones de mar y viento antes reseñadas, elimina el posible peligro cierto, grave e inminente de pérdida o menoscabo de la misma. En este punto hemos de traer a colación una abundante y conocida jurisprudencia que nos indica que el mero hecho de quedar una embarcación al garete, no conlleva, por sí mismo, la existencia de un peligro que cualifique a la asistencia marítima como un salvamento.

Y, a mayor abundamiento, hemos de recordar que poco después, sobre las 19.00, hizo su aparición en el escenario de los hechos la embarcación de salvamento “**SAR GAVIA**”, que permaneció en las proximidades de la pontona asistida a la espera de la llegada de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MIRFAK**”, que trasladaba a personal del BEC para que este pudiera subir a bordo de la “**NP-440**”, y desde allí poder realizar las labores necesarias para habilitar el remolque, como, efectivamente se llevó a efecto, de tal modo que, a eso de las 21.00 el remolque se estaba realizando con total normalidad. La visión de la grabación del AIS antes citado, resulta muy esclarecedora sobre la posición, nada peligrosa, en la que se encontró la “**NP-440**.” Pero es, que, además, que en supuesto de que se hubiera hecho necesario su intervención, antes de la llegada del personal del BEC, la actuación del “**MTS VICTORY**” y de la propia “**SAR GAVIA**”, hubiera podido conjurar cualquier hipotético peligro que hubiera aparecido.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la asistencia prestada en la fecha de autos por las embarcaciones de salvamento “**SAR GAVIA**” y “**SALVAMAR MIRFAK**” no pueden calificarse como salvamentos marítimos, se hace necesario incardinar dichas intervenciones en alguna de las figuras que al respecto prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente.

Pues bien, a este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”* Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como

relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna”, que regula de la siguiente manera: *“Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...”*

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal.

Llegados a este punto, y descartada la calificación de salvamento a cualquiera de las actuaciones llevadas a cabo por los remolcadores asistentes, debe el Tribunal Marítimo determinar cuál ha sido la asistencia marítima prestada por cada uno de los asistentes.

Respecto a la intervención de las dos embarcaciones de salvamento empleadas en la asistencia a la **“NP-440”**, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco aquella puede considerarse como constitutiva de un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en tal actuación una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que, aunque no alcancen la pretendida conceptualización de salvamento bajo los parámetros configurados jurisprudencialmente para tal conceptualización, sí permiten incardinarla, con nitidez, dentro del concepto de remolque de fortuna.

La operación de remolque que se efectúa no está acordada con anterioridad a la asistencia, sino que se genera a causa de la concurrencia de circunstancias extraordinarias. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria viene dada por el hecho de que la embarcación asistida, la pontona **“NP-440”**, se encontraba al garete en el momento en el que se dio inicio a la operación de asistencia, y que, el **“MTS VICTORY”**, como ha quedado acreditado, no pudo por sí mismo, embarcar persona a bordo de la gabarra por no disponer de personal suficiente, ni poseer esta la cualificación necesaria y, por no tener una embarcación neumática en la que trasladarlo. Resulta evidente que, una vez perdido el remolque de la pontona, el remolcador británico no fue capaz de hacer firme un remolque de emergencia, y que por tal motivo contactó con el CSS de La Coruña. La grabación de las transmisiones que consta en el CD obrante al folio 168, resulta, a este

respecto, más que elocuente, concretamente la conversación mantenida entre el capitán del “**MTS VICTORY**” y el CSS de La Coruña, iniciada a las 18 horas, 36 minutos y cuarenta segundos. Una vez que la parte asistida comunicó con el CSS, este decide activar el dispositivo de emergencia, y como consecuencia del mismo entran en acción las embarcaciones de salvamento “**SAR GAVIA**” y “**SALVAMAR MIRFAK**”, en la forma en que anteriormente se ha descrito.

Por lo que a la vista de las consideraciones expuestas, a juicio de este Tribunal Marítimo, la actividad de las referidas embarcaciones de salvamento debe incardinarse dentro de la figura del remolque de fortuna.

Quinto

Una vez calificadas las asistencias marítimas prestadas a la “**NP-440**”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo entre las partes, acuerdo al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuido el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central.

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 remolque, han de tomarse por base para fijar la remuneración de los servicios prestados, como tales el resultado obtenido, los esfuerzos, pericia y mérito de los prestadores del auxilio, el peligro corrido por el buque auxiliado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas, la prontitud de la asistencia, el tiempo empleado en la misma, el riesgo de responsabilidad, las condiciones meteorológicas, la duración de la asistencia y la distancia navegada. Seguidamente, se procederá a la fijación individualizada de las pertinentes retribuciones.

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada y habida cuenta la similitud de las operaciones realizadas con las propias de un remolque ordinario, este Tribunal Marítimo también somete a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo.

Asimismo, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de CINCUENTA MIL euros (50.000 €), reconociendo la existencia de unos gastos por SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN euros con SESENTA Y SEIS céntimos (7.591,66 €), de los que CUATRO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS euros con TREINTA Y UN céntimos (4.456,31 €) corresponden al “**SAR GAVIA**” (2.728,88 por combustibles y lubricantes, 397,43 de gastos de personal y 1.330 por material dañado) y TRES MIL CIENTO TREINTA Y CINCO euros con TREINTA Y CINCO céntimos (3.135,35 €), son los ocasionados al “**SALVAMAR MIRFAK**” (291,68 por combustibles y lubricantes, 71,67 de gastos de personal y 2.772 corresponden al personal de operaciones especiales del Base Estratégica de Salvamento de Ferrol.

Al tratarse las dos citadas embarcaciones de salvamento de unas unidades adscritas 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 **remolque de fortuna** el servicio prestado por las embarcaciones de salvamento marítimo “**SAR GAVIA**” y “**SALVAMAR MIRFAK**” a favor de la gabarra “**NP-440**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN euros con SESENTA Y SEIS céntimos (57.591,66 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la parte asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de las embarcaciones de salvamento marítimo “**SAR GAVIA**” y “**SALVAMAR MIRFAK**.”

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 Orden Ministerial 1601/1977, 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 citada Ley 60/1962, de 24 de diciembre y de los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.