

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/18

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

D. F. Javier Franco Suanzes

En Madrid a los cinco días del mes de febrero del año dos mil dieciocho.

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Música Ruiz

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **4/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 4 de abril de 2017 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MARKAB**” a la embarcación de recreo de bandera española, “**GOA 4**”, con matrícula 6ª IB-1-6-14, de la Provincia Marítima de Ibiza, de 15,03 metros de eslora, 3,63 metros de manga y 15,03 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por “G., C., S.L.”

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

Representante de la Marina Mercante

D. Juan Ignacio Arribas

Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, por oficio de 10 de abril de 2017 (folio 9), a la recepción de escrito, de fecha 7 de abril de 2017, de la representación legal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 6 vuelto), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**”, con base en el puerto de Ibiza, relativo al servicio prestado el día 4 de abril de 2017 a la embarcación de recreo (marca “JEANNEAU” modelo “PRESTIGE 34”) “**GOA 4**”, instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de

copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte queda reseñado que la “**SALVAMAR MARKAB**” sale a la mar a las 12.35 horas, (todas las horas reseñadas en la presente resolución son UTC), del día 4 de abril de 2017, movilizada por una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma, para que se dirigiera a la posición 38° 51,019’ N, 001° 16,812 E, en la que la embarcación de recreo “**GOA 4**”, que llevaba un tripulante a bordo, tenía una vía de agua y había quedado a la deriva. A las 13.15, desde la embarcación de salvamento, se comprueba que la “**GOA 4**” deriva hacia tierra, por lo que se hace necesario embarcar a su mecánico para evaluar la situación de la embarcación asistida. Asimismo, el patrón de la “**GOA 4**” comunica al de la “**SALVAMAR MARKAB**” que los equipos de achique de su barco no funcionan y que no puede arrancar los motores. El tripulante de la embarcación de salvamento informa a su patrón que no puede localizar la vía de agua y que la entrada de agua es importante. Por tal motivo, este tripulante vuelve a la embarcación asistida con un equipo de achique que pone en funcionamiento a las 13.30. A la vez, se coloca un tren de remolque que queda firme a las 13.35, arrumbándose a Sa Caleta para quedar al redoso hasta poder controlar el aumento de la entrada de agua que se ha producido como consecuencia del oleaje. A las 14.15 el tripulante de la embarcación de salvamento que ha embarcado en la “**GOA 4**”, informa que ha estabilizado la entrada de agua, pero que no ha podido localizar la vía. En esta situación, se procede a efectuar un remolque de la embarcación asistida hasta el puerto de Ibiza. A las 14.45, ya en la bocana del puerto, la “**SALVAMAR MARKAB**” recoge el tren de remolque y se abarloa a la “**GOA 4**.” A las 15.05 se deja a la “**GOA 4**” en el Travelift del varadero de Ibiza, en donde sus operarios se hacen cargo del mismo para proceder a su izado. A las 15.15 la “**SALVAMAR MARKAB**”, atraca en su base, sin más novedad.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de dos horas y cuarenta minutos, siendo la distancia navegada de 24 millas, referenciándose en el parte de asistencia los pertinentes extremos respecto al armador y al patrón de la embarcación de recreo “**GOA 4**”, “G. C., S.L.” y don G. B. M., respectivamente, y haciéndose constar que la entidad aseguradora es “GENERALI A.I.E.”, y que la póliza suscrita es la 0-0-000000.

Segundo

En oficio del Juzgado Marítimo Permanente de Baleares, de 25 de abril de 2017 (folio 16) se solicita a la Capitanía Marítima de Ibiza la anotación de prohibición de venta de la embarcación asistida en la hoja de asiento de la misma. En relación con lo solicitado, obra al folio 21, copia certificada actualizada de la Hoja de Asiento del Registro Marítimo Español, relativa a la embarcación asistida, con la anotación de la medida cautelar señalada.

Asimismo, consta la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 39 se une copia de solicitud de publicación de edicto en el B.O.E., publicado el 29.05.17 núm. 127) , la petición de valoración de la embarcación asistida a la empresa armadora (folio 22) y a la Ayudantía Naval de Ibiza (folio 68), la solicitud de informe meteorológico (folio 33) y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho fueran pertinentes.

Tercero

El asiento registral de la embarcación de recreo “**GOA 4**” refleja, junto a los datos de su construcción en 2006 y sus características principales, que el 25 de octubre de 2013 pasó a ser propiedad de “G. C., S.L.”

Respecto a valoración de la embarcación asistida, SASEMAR, teniendo en cuenta el precio al que asciende una embarcación de las mismas características a las de la siniestrada, y la depreciación habida, entiende que el valor de la embarcación asistida se concreta en la cantidad de **CIEN MIL euros (100.000,00-€)** (folio 47).

Por su parte, el informe evacuado por el Ayudante Naval de Ibiza, tras reconocer a la “**GOA 4**” y a la vista de las características de la misma, cifra su valor estimado en **NOVENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (91.875,00-€)** (folio 70).

A su vez, el informe pericial de valoración emitido por la entidad aseguradora de la “**GOA 4**”, considera que el valor real de dicha embarcación, en el momento en el que se llevó a cabo la asistencia marítima, era el de **CUARENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTE euros con NOVENTA Y TRES céntimos (48.620,93-€)** (folio 116).

Cuarto

Al folio 53 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de las Islas Baleares de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), 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: El viento fue del suroeste (210° a 220°) con fuerza Beaufort 3 a 4 (7 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Estado de la mar: Marejadilla, con altura significativa de olas de 0,4 metros).

Quinto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada 23 de noviembre de 2017, (folios 85 a 88 vuelto), en la que se hicieron constar los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) edictos publicados, 4º) informe meteorológico, según la AEMET 5º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET, 6º) personación de SASEMAR, valoración que efectúa del buque auxiliado y relación de gastos

7º) personación del armador del buque asistido, 8º) valoración del buque auxiliado, según la Ayudantía Naval de Ibiza y 9º) certificado del Centro Regional de Salvamento Marítimo de Palma, con la copia de las transcripciones de las comunicaciones por radio efectuadas por la embarcación de salvamento.

Sexto

En el parte de asistencia (folios 4 a 6), el patrón de la unidad de salvamento, no realiza calificación alguna de la asistencia prestada, aunque la representación letrada del armador de la misma, SASEMAR, en su escrito de alegaciones (folios 95 a 101) lo conceptúa como un “salvamento”, por lo que, consecuentemente, considera que se ha generado un derecho a la percepción de un premio, que, entiende, debe ascender a la cantidad de **DIECIOCHO MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (18.375,00-€)**. Asimismo, considera que a dicha cuantía deberá sumarse la de **CIENTO OCHENTA Y CUATRO euros con CINCUENTA Y SEIS céntimos (184,56-€)**, cantidad correspondiente a la totalidad de los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, (148,15 euros por el importe del combustible y lubricantes consumidos y 36,41 euros relativos a los gastos de personal). Dicha cuantía se lleva a cabo tomando en consideración la valoración que la Ayudantía Naval de Ibiza realiza respecto de la embarcación asistida.

Por su parte, la representación legal del armador de la embarcación de recreo “**GOA 4**”, “G. C., S.L.”, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 106 a 112, estima que la actividad desarrollada por la “**SALVAMAR MARKAB**” consistió en un salvamento y que la remuneración que le correspondería no debería superar la cifra de **CINCO MIL CUARENTA Y SEIS euros con SESENTA Y SEIS céntimos (5.046,66-€)**. Dicha cuantía ha sido calculada teniendo en consideración la valoración efectuada por la entidad aseguradora, respecto de la embarcación asistida, en el momento en el que se llevó a cabo la asistencia.

Si bien es cierto que las partes personadas coinciden en la calificación de la asistencia como constitutiva de un salvamento marítimo, también lo es que tal coincidencia no se da en la descripción de los hechos que configuran dicho salvamento, pues en las alegaciones formuladas por la representación legal del armador de la “**GOA 4**” se significa que el patrón de embarcación siniestrada había conseguido estabilizar la vía de agua en el momento en el que hizo su aparición la “**SALVAMAR MARKAB**”, que agravó la situación existente por el oleaje producido al hacer acto de presencia.

Séptimo

No se practicó prueba pericial o testifical alguna, por no haberlo solicitado las partes personadas.

Octavo

Transcurrido el período de alegaciones, proposición y práctica de pruebas y constando en el expediente que SASEMAR, la parte asistente, no tenía interés en la celebración de la reunión conciliatoria, el Juez Marítimo dispuso por providencia de 19 de diciembre de 2017 (folio 150), no ser necesaria la celebración de la misma.

HECHOS

Primero.

Coinciden las partes personadas en la calificación de la asistencia marítima como un “salvamento”, pero difieren en la cuantificación del premio que debe corresponderle y discrepan en el relato de los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, que debe fijarlos con la mayor objetividad posible y que a la vista de lo actuado, declara como probados los siguientes:

La embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” salió a la mar a las 12.35 horas del día 4 de abril de 2017, tras ser movilizada por una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma, para que se dirigiera a la posición 38° 51,019' N, 001° 16,812 E, en la que la embarcación de recreo “**GOA 4**”, que llevaba un tripulante a bordo, tenía una vía de agua y había quedado a la deriva. A las 13.15, una vez que la embarcación de salvamento llegó al punto en el que se encontraba la embarcación asistida, se comprobó que la “**GOA 4**” tenía averiado el motor y derivaba hacia tierra, por lo que se hizo necesario embarcar en ella al mecánico de la “**SALVAMAR MARKAB**” para evaluar la situación en la que se encontraba. Hasta ese momento, el patrón de la “**GOA 4**”, don G. B. M., había tratado de taponar la vía de agua y había estado achicando el agua que había entrado abundantemente a bordo, utilizando para ello una bomba de achique de accionamiento manual. El tripulante de la embarcación de salvamento informó a su patrón que no podía localizar la vía de agua y que la entrada de agua era de consideración. Por tal motivo, de la “**SALVAMAR MARKAB**” se pasó a la embarcación asistida un equipo de achique, una motobomba, y el referido tripulante lo puso en funcionamiento a eso de las 13.30. A la vez, se colocó un tren de remolque que quedó firme a las 13.35, arrumbándose seguidamente a Sa Caleta para quedar al socaire hasta poder controlar el aumento de la entrada de agua que se había producido como consecuencia del oleaje. A las 14.10 el tripulante de la embarcación de salvamento que había embarcado en la “**GOA 4**”, informó que había conseguido estabilizar la entrada de agua, pues la motobomba estaba funcionando, pero que no había podido localizar la vía. En esta situación, se

procedió a remolcar a la embarcación asistida hasta el puerto de Ibiza. A las 14.45, ya en la bocana del puerto, la “**SALVAMAR MARKAB**” recogió el tren de remolque y se abarloó a la “**GOA 4**”. A las 15.05 se deja a la “**GOA 4**” en el pórtico “Marina Travelift” del varadero SERVINAUTIC (Varaderos y Construcciones Navales Ibicencas, S.L.) en el puerto de Ibiza, en donde sus operarios se hicieron cargo de la misma para proceder a su izado. A las 15.15 la “**SALVAMAR MARKAB**” atracó en su base, dándose por finalizada la asistencia.

La meteorología marítima de día 4 de abril de 2017, entre las 12.00 y las 15.00 horas, en la zona costera cuya latitud es 38°, 51' N y longitud 001°, 18' E, era de marejadilla con olas de 0,4 metros y viento del suroeste (210° a 220°) con fuerza 3 a 4 de la escala de Beaufort (7 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos.

El servicio prestado por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” a la embarcación asistida tuvo una duración de dos horas y cuarenta minutos.

Segundo

Los hechos que se declaran probados se obtienen del relato contenido en el parte de asistencia formulado por el patrón de la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” (folios 4 a 6 vuelto), de las alegaciones formuladas por la representación legal del armador de la embarcación de recreo “**GOA 4**” (folios 106 a 112), de las manifestaciones del patrón de dicha embarcación de recreo (folio 49) y del certificado expedido por el Jefe del CCS de Palma relativo a la transcripción de las comunicaciones realizadas el día 4 de abril de 2017 entre el citado CSS y las embarcaciones asistente y asistida (folio 83).

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), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo

En el supuesto que ahora nos ocupa las partes personadas coinciden en su conceptualización como de “salvamento”, difiriendo en la cuantía a la que debe ascender la remuneración que debe corresponderle. Así pues, y aunque no sea una cuestión debatida, es necesario determinar si en la asistencia marítima que

nos ocupa han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia para que sea considerada como un supuesto de salvamento.

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 como una mera circunstancia posible, sino que 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 suponga 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 sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

Dicho lo anterior y a la vista de lo actuado, lo cierto es que en la **“GOA 4”**, por causas que no han quedado esclarecidas, empezó a embarcarse agua, agua que inundó la sala de máquinas y llegó hasta el camarote de proa, provocándose a su vez una avería en un motor. Ante tal situación, el tripulante de dicha embarcación de recreo se puso en contacto con un familiar, y este, a su vez, llamó al CSS de Palma, que inició el procedimiento oportuno para auxiliar a la embarcación de recreo siniestrada. Cuando la **“SALVAMAR MARKAK”** llegó al punto en el que se encontraba la **“GOA 4”**, esta se encontraba a la deriva. La embarcación de salvamento se aproximó a la **“GOA 4”** para que uno de sus tripulantes pasara a la embarcación de recreo; hecho esto, comprobó que dicha embarcación tenía un motor averiado y que había embarcado una considerable cantidad de agua. Por tal motivo, se trasladó a la embarcación asistida una motobomba de achique, que estuvo funcionando, aproximadamente, desde las 13.30 a las 15.05 horas, momento en el que se entregó la **“GOA 4”** al varadero de Ibiza. La **“GOA 4”** carecía de propulsión, por lo que debido a la acción del viento, derivaba hacia la costa. Por tal motivo, por la **“SALVAMAR MARKAB”** hubo de procederse a su remolque hasta el varadero del puerto de Ibiza que le había sido indicado.

La situación en la que se encontraba la embarcación asistida y las vicisitudes por las que pasó, según se ha expuesto con anterioridad, en una racional previsión de los acontecimientos, no nos indican con absoluta certeza, sumándole, en todo caso, la favorable situación meteorológica concurrente, que la “**GOA 4**” fuera a perderse o sufrir daños graves pero, sin duda, la perentoria necesidad de trasladarle a bordo el equipo de achique que el “**SALVAMAR MARKAB**” le traspasó, sí es manifiestamente indicativo de que la embarcación de recreo estuvo en un momento determinado en riesgo real y de cierta notoriedad en cuanto a su gravedad, del que pudo salir por la presencia del buque asistente y sus medios.

Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de “auxilio marítimo”, concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concudiesen todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no concurrir en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente, pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y en base a esta normativa calificar la asistencia que nos ocupa como salvamento, término omnicomprendivo recogido en el artículo 358.1 de la LNM, trasunto, como ya ha quedado expuesto anteriormente, del artículo 1.a) del citado Convenio de Londres de 1989, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, hay que convenir, y así se conviene, en coincidencia con la calificación que de la asistencia prestada hacen las dos partes personadas, que nos encontramos ante un supuesto de salvamento marítimo.

Tercero

Expuesta nuestra calificación sobre la asistencia sometida a examen, la segunda cuestión viene determinada por la cuantificación del premio. Sobre este particular resulta necesario señalar que el letrado de SASEMAR, en su exposición de los criterios que el Convenio de Londres de 1989 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, toma en consideración para su cálculo el valor según peritaje oficial, la cantidad que se ha señalado en el párrafo tercero del antecedente de hecho tercero, **(91.875,00 euros)** mientras que el asistido, a los fines que ahora nos interesan,

concreta el valor de lo salvado en la cifra que se ha reflejado en el párrafo cuarto del mismo antecedente de hecho (**48.620,93 euros**), correspondiente al informe pericial realizado por la entidad aseguradora.

Cuarto

En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, y aunque este Tribunal Marítimo Central ha venido manteniendo el criterio de 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 el Ayudante de Marina de Ibiza, 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), hay que señalar que en tal peritaje no se refleja el desvalor resultante por los daños sufridos por el “**GOA 4**”, daños que, siguiendo a la mejor doctrina y jurisprudencia, profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa, han de tenerse en cuenta para determinar el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia mediante la 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.

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **NOVENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO euros (91.875,00-€)**, del que se deducirán los gastos de reparación señalados en el informe pericial emitido por la entidad aseguradora, con el IVA correspondiente al acometerse los trabajos en España, **TREINTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y OCHO euros con DOCE céntimos (32.578,12-€)**, lo que da un valor total de lo salvado cifrado en **CINCUENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS euros con OCHENTA Y OCHO céntimos (59.296,88-€)**.

Quinto

El artículo 358.1) de la Ley de Navegación Marítima 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 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.

Sexto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” a favor de la embarcación de recreo “**GOA 4**”, considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio de Londres de 1989, concretamente a los expuestos en sus apartados a) “valor del buque salvado”, c) “éxito logrado”, d) “naturaleza y grado del peligro”, e) “pericia y esfuerzo desplegado por los salvadores” y h) “prontitud con que se hayan prestado los servicios.” Así, por una parte, y de modo expreso, se ha tenido en consideración la meteorología concurrente, certificada por centro oficial y, de otra parte, a que la embarcación asistida, con una vía de agua y con un motor averiado, hubo de precisar del auxilio facilitado por la unidad de salvamento citada, que tuvo que embarcar a un miembro de su tripulación en la embarcación asistida, proporcionar un equipo de achique a motor y proceder a la labor de remolque, en los términos que ya han quedado expuestos. Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, resulta pertinente señalar como premio, la suma de **SIETE MIL CIENTO DIECISÉIS euros (7.116,00-€)**, cantidad a la que deberá adicionarse la de **CIENTO OCHENTA Y CUATRO euros con CINCUENTA Y SEIS céntimos (184,56-€)**, por los conceptos reclamados de combustible y lubricantes consumidos y los de personal en el servicio por parte del “**SALVAMAR MARKAB.**”

Séptimo

Al tratarse el “**SALVAMAR MARKAB**” de un buque adscrito a un servicio público, como es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y estar armado y equipado 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** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR MARKAB**” a favor de la embarcación de recreo “**GOA 4**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SIETE MIL TRESCIENTOS euros con CINCUENTA Y SEIS céntimos (7.300,56-€)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la

Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo **“SALVAMAR MARKAB.”**

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.