

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00018/19**

#### **Presidente**

Excmo. Sr. Almirante  
**Don José Antonio Ruesta Botella.**

#### **Vocales**

Ilmo. Sr. Capitán de Navío  
**Don José María Martín Dapena**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor  
**Don Jesús Méndez Rodríguez.**

Representante de la Marina Mercante  
**Don Juan Ignacio Arribas Ruiz-Escribano.**

#### **Secretario-Relator**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor  
**Don Joaquín Ruiz Díez del Corral.**

En Madrid a los dieciséis días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **17/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 2 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" a la embarcación de recreo de bandera holandesa, "**CORSO UNO**", de 16,02 metros de eslora, 4,60 metros de manga y 31,85 TRB, propiedad y armada el día de autos por DON J. C. A.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 9 de agosto de 2018 (folio 11), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 7 de agosto de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial "SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA." (SASEMAR), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 6 a 10), relativo al servicio prestado el día 2 de agosto de 2018 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR**

**MARKAB**” a la embarcación de recreo (marca “YACHTWERF ANNE V”, modelo “TRINTELLA 53”), **“CORSO UNO”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 12.35 del día 2 de agosto de 2018 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), la **“SALVAMAR MARKAB”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca, indicándosele que la embarcación **“CORSO UNO”** estaba con una vía de agua que no podía controlar, en situación 38°, 53 N y 001° 10 E. A las 12.55, la embarcación de salvamento larga cabos y arrumba a la posición indicada, a la que arriba a las 13.45 y comprueban que el **“CORSO UNO”**, en cuyas inmediaciones se encuentra el velero **“CORCHO ONCE”**, tiene una vía de agua producida al colisionar con el bajo de la Bota, por la que embarca gran cantidad de agua que no son capaces de achicar. Por tal motivo, personal de la embarcación de salvamento embarca en el **“CORSO UNO”** provisto de una motobomba que, inmediatamente, pone en funcionamiento. Además, desde dentro de la embarcación asistida se trata de taponar la vía de agua, y, también desde fuera, para lo que un hombre debe sumergirse para intentarlo. Mientras trabaja la motobomba se coloca en la vía de agua un pallete de colisión, pero no se logra impedir la continua entrada de agua. Ante el peligro de hundimiento, el equipaje y pertenencias de la tripulación de la embarcación asistida se traslada a la **“SALVAMAR MARKAB”**, en la que embarca parte de la tripulación, pasando otros componentes de la misma a una embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil que allí ha hecho acto de presencia. El patrón y un miembro de la tripulación del **“CORSO UNO”** permanecen a bordo, junto con un tripulante de la embarcación de salvamento y con los tres a bordo la **“SALVAMAR MARKAB”** da inicio al remolque de la embarcación asistida hasta el varadero del puerto deportivo de Marina Ibiza, donde se les espera para proceder a poner en dique seco al **“CORSO UNO.”** El remolque se lleva a cabo a poca distancia de la costa por si la entrada de agua fuera completamente incontrolable y se hiciera necesario varar en alguna playa a la embarcación asistida. Por efecto del remolque, la proa del **“CORSO UNO”** se levanta un poco, de modo que se detiene la entrada de agua, desplazándose a popa la que ya había entrado. A las 16.05, el tripulante de la **“SALVAMAR MARKAB”** que dirige las labores de achique en el **“CORSO UNO”**, informa que se ha perdido el pallete de colisión, por lo que se ha incrementado considerablemente la entrada de agua, por lo que debe largarse el cabo de remolque y ponerse la embarcación de salvamento al costado de la embarcación asistida para llevarla hasta el puerto de Ibiza, después de improvisar un nuevo pallete. A las 17.30, el **“CORSO UNO”** está en el foso del varadero donde se le prepara para ser izado, mientras la motobomba sigue en funcionamiento, sin parar de achicar. A las 19.00 se desconecta la motobomba y el **“CORSO UNO”** entra en el dique seco. En este momento, la **“SALVAMAR MARKAB”** se dirige a su base, en la que queda atracada.

La asistencia, que no se califica en el parte, tuvo, según este, una duración de seis horas y cinco minutos, y la distancia navegada fue de setenta millas.

## **Segundo.**

Mediante correo electrónico de 29 de agosto de 2018 (folio 39), se persona en el expediente DON J. C. A., propietario de la embarcación de recreo “**CORSO UNO**”.

Por escrito de 19 de septiembre de 2018 (folio 113), se efectúa la personación de “ALLIANZ S.A., COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS”, empresa aseguradora de la embarcación asistida.

## **Tercero.**

Al folio 88 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes el 2 de agosto de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que se concretan de la siguiente manera: “*Viento: (...) Entre las 10 y las 21 horas, el viento sopló del este (090° a 100°), con fuerza 3 (7 a 11 nudos) y ocasionalmente 4 (11 a 16 nudos.) Entre las 21 y las 24 horas, el viento sopló del noroeste (320° a 330°), con fuerza 2 (4 a 6 nudos.) Oleaje: El estado de la mar fue de marejadilla, con altura significativa de las olas de 0,3 a 0,4 metros*”.

## **Cuarto.**

Consta al folio 89 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 217, de 7 de septiembre de 2018.

## **Quinto.**

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito de conclusiones (folios 385 a 393), que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo ascendería a la cantidad de **VEINTITRÉS MIL SETECIENTOS VEINTIÚN euros con DOS céntimos (23.721,02 €)**, cifra en la que se incluyen los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían de **CUATROCIENTOS VEINTIÚN euros con DOS céntimos (421,02 €)**, gastos que se desglosan en 337,97 €, por combustible y lubricantes consumidos y 83,05 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 97).

Por su parte, la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 373 a 383, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención se limita a un servicio de bomba de achique, cuya remuneración somete al criterio de este Tribunal Marítimo.

**Sexto.**

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Ayudante Naval de Ibiza, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **CIENTO OCHENTA Y SEIS MIL euros (186.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 131, significando que al referido importe deberá ser minorado una vez cuantificadas las reparaciones de los daños sufridos. SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, coincide con la anterior valoración, estimando que el valor contribuyente del “**CORSO UNO**” asciende a la cantidad de **CIENTO DIECISÉIS MIL QUINIENTOS CUARENTA euros (116.540 €)**, obtenida como resultado de la deducción de la cuantía de las reparaciones llevadas a efecto, 69.460 €, de los 186.000 € en los que se cifra la valoración oficial (folio 392).

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora y del armador de la embarcación asistida valora la misma, una vez deducido el importe de las reparaciones, en **CIENTO DIEZ MIL QUINIENTOS CUARENTA euros (110.540 €)**, tal y como se pone de manifiesto al folio 382.

**Séptimo.**

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 19 de noviembre de 2018, (folios 219 a 222), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta y de salida a la mar de la embarcación asistida, 3º) personación de la parte asistente, 4º) personación del armador de la embarcación asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 7º) Informe del CCS de Palma de Mallorca, 8º) Personación de la compañía aseguradora de la embarcación asistida y 9º) valoración de la embarcación asistida según la Ayudantía Naval de Ibiza y, según las partes personadas.

**Octavo.**

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 19 de diciembre de 2018 (folio 285), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por SASEMAR y por “ALLIANZ, S.A.” COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS”.

**Noveno.**

Practicada la referida prueba, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 2 de abril de 2019 (folio 394) y ya que la parte asistente no manifestó interés en llevar a cabo la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

## **HECHOS**

### **Primero.**

Siendo divergentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las versiones que de los hechos presentan las partes personadas, estas han de complementarse con el informe elaborado por general de la emergencia confeccionado por el CSS de Palma de Mallorca (folios 278 a 280) y por las declaraciones de DON M. M., patrón de la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB**" (folios 336 a 340), del brigada de la Guardia Civil DON J. G., patrón de la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil "**SA COSTERA**" (folios 345 a 348) y de DON C. G. H., patrón del "**CORCHO ONCE**", (folios 354 y 355.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 12.33 del día 2 de agosto de 2018 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Palma de Mallorca recibe una llamada de la embarcación "**CORSO UNO**" en la que se pone de manifiesto que tenía una vía de agua que no podía controlar, en situación 1.38º, 53 N y 001º 10 E. Por tal motivo, a las 12.35, el CCS movilizó a la embarcación de salvamento "**SALVAMAR MARKAB.**" A las 12.55, la embarcación de salvamento sale de su base y arrumba a la posición indicada, a la que arriba a las 13.46. En las inmediaciones del "**CORSO UNO**" se encuentra el velero "**CORCHO ONCE**" que ha embarcado a seis componentes de la tripulación del "**CORSO UNO.**" Una vez allí, desde la embarcación de salvamento se comprueba que el "**CORSO UNO**" tiene una vía de agua producida al colisionar con el bajo de la Bota, por la que embarca gran cantidad de agua que no se consigue achicar. Por tal motivo, personal de la embarcación de salvamento embarcó en el "**CORSO UNO**" provisto de una motobomba que, inmediatamente, puso en funcionamiento. Además, desde dentro de la embarcación asistida se procuró taponar la vía de agua, y, también desde fuera, para lo que el patrón de la embarcación de salvamento, DON M. A. M. N. se sumergió en el agua para intentarlo. Mientras trabajaba la motobomba, se colocó en la vía de agua un pallette de colisión, pero no se logró impedir la continua entrada de agua. Ante el peligro de hundimiento, el equipaje y pertenencias de la tripulación de la embarcación asistida fueron trasladados a la "**SALVAMAR MARKAB**", en la que embarcaron cinco miembros de la tripulación, trasbordando los seis componentes de la misma que estaban en el "**CORCHO ONCE**" a la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil "**SA COSTERA**", que allí había hecho acto de presencia. El patrón y un miembro de la tripulación del "**CORSO UNO**" permanecieron a bordo, acompañados por un tripulante de la embarcación de salvamento y, así, a las 14.30, la "**SALVAMAR MARKAB**" inició el remolque de la embarcación asistida con destino al varadero del puerto deportivo de Marina Ibiza, donde se les esperaba para proceder a poner en dique seco al "**CORSO UNO.**" El

remolque se llevó a cabo a poca distancia de la costa por si la entrada de agua hubiera sido completamente incontrolable y se hubiera hecho preciso varar en alguna playa a la embarcación asistida. Por efecto del remolque, la proa del “**CORSO UNO**” se levantó un poco, deteniéndose así la entrada de agua y desplazándose a popa la que ya había entrado. A las 16.05, el tripulante de la “**SALVAMAR MARKAB**” que dirigía las labores de achique en el “**CORSO UNO**”, informó que se había perdido el pallette de colisión, incrementándose considerablemente la entrada de agua, por lo que tuvo que largarse el cabo de remolque y abarloar la embarcación de salvamento al costado de la embarcación asistida para poder llevarla hasta el puerto de Ibiza, al que se puso rumbo a las 16.26, después de colocar un improvisado pallette. A las 17.19 entran en la bocana del puerto y a las 17.30, el “**CORSO UNO**” ya está en el foso del varadero, donde se le prepara para ser izado, mientras la motobomba sigue en funcionamiento, sin parar de achicar. A las 19.00 se desconectó la motobomba y el “**CORSO UNO**” entró en el dique seco. En este momento, la “**SALVAMAR MARKAB**”, finalizada su labor, se dirigió a su base, en el mismo puerto de Ibiza, en la que quedó atracada.

### **Segundo.**

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue la que se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución, en el que se reseña el informe emitido por la AEMET.

## **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, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un mera “servicio de bomba de achique”.

### **Tercero.**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que las dos partes asistentes formulan, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que 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...”* Definición de “salvamento”, trasunto de la que nos proporciona el artículo 1.a) del Convenio de Londres de 1989. 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.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, el Tribunal Marítimo Central considera ajustada a Derecho la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la seguridad de los tripulantes de la embarcación asistida, generándose, asimismo, peligro de esa misma entidad, de que en una racional previsión de los acontecimientos se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida. Y esto es así, porque la vía de agua que tenía el **“CORSO UNO”** provocaba una masiva entrada de agua, que su tripulación se veía incapaz de achicar. Sólo se consigue aminorar el caudal de agua entrante cuando personal de la tripulación del **“SALVAMAR MARKAB”** embarca en el **“CORSO UNO”**, pone en funcionamiento la motobomba que había traído consigo, y, coloca, por dos veces, un pallete de colisión. La situación del **“CORSO UNO”** revestía una gravedad tal, que, como ha quedado expuesto, ante el riesgo de que pudiera hundirse en el transcurso del remolque al puerto de Ibiza, la navegación tuvo que hacerse lo más cerca posible de la costa, para, si el peligro de hundimiento

hubiera llegado hasta el punto que no quedara otra opción para salvar el barco, poder vararlo en alguna playa. Resultan elocuentes a este respecto, varios extremos: que la tripulación de la embarcación asistida desembarcara de la misma y pasara al **“SA COSTERA”** y al **“CORCHO ONCE”**, que en ningún momento de la asistencia cesara la necesidad de dejar de achicar el **“CORSO UNO”**, pues la motobomba aportada por la **“SALVAMAR MARKAB”** no dejó de estar en funcionamiento desde el momento en el que se inició la asistencia, poco antes de las 14.00, hasta que esta finalizó a las 19.00, cuando el **“CORSO UNO”** entró en el dique seco, o que el remolque no pudo llevarse a cabo normalmente, sino que fue necesario hacerlo con las dos embarcaciones abarloadas la una a la otra.

La circunstancia de peligro por la que atravesó la embarcación asistida no tiene un carácter genérico o de mera posibilidad más o menos cercana, sino que se concretó con absoluta nitidez. No solo sostiene tal extremo el patrón de la **“SALVAMAR MARKAB”** en el parte de asistencia rendido (folios 13 a 17) y en sus declaraciones (folios 336 a 340), sino que así lo reconoce el propio patrón del **“CORSO UNO”**, Sr. C. A., en su correo electrónico de 29 de agosto de 2018 (folio 39), cuando afirma que *“Fue un salvamento y un remolque. El capitán del salvamento así como su tripulación actuaron de forma ejemplar y sin duda gracias a ellos hoy el CORSO podrá seguir navegando”* y lo corroboran el patrón de la **“SA COSTERA”**, brigada G. U., cuando declara que *“(el “CORSO UNO”)... tenía una vía muy grande y se estaba hundiendo...”* (folio 345), y, *“la embarcación sí tenía peligro para mantenerse a flote”*, *“Era evidente que la embarcación se hundía, por la vía de agua tan grande que tenía a proa”* (folio 347), y el Sr. G. H., patrón del **“CORCHO ONCE”**, quien afirma que **“CORSO UNO”** *“Desde luego que NO”* podía haber superado la situación por la que atravesaba por sus propios medios (folio 354).

Llegados a este punto, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, hay que convenir, y así se conviene, que nos encontramos ante un supuesto de “salvamento marítimo”.

#### Cuarto.

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 lo 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.

En el caso que ahora se somete a nuestro conocimiento, 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 Naval 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).

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **CIENTO OCHENTA Y SEIS MIL euros (186.000 €)**, cantidad a la que hay que deducir la 86.460 € correspondiente al importe de la reparaciones efectuadas, lo que da un valor contribuyente de **CIENTO DIECISEIS MIL QUINIENTOS CUARENTA euros (116.540 €)**.

#### Quinto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MARKAB**” en favor de la embarcación de recreo “**CORSO UNO**”, considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el citado 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.” Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **DOCE MIL CIEN euros (12.100 €.)**

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta y que ascienden a la cantidad de **CUATROCIENTOS VEINTIÚN euros con DOS céntimos (421,02 €)**, gastos respecto a los que la parte asistida nada alega en contrario y, que, este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

#### Sexto.

Al tratarse el “**SALVAMAR MARKAB**” de un buque de salvamento adscrito 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** el servicio prestado por el buque de salvamento marítimo “**SALVAMAR MARKAB**” en favor de la embarcación de recreo “**CORSO UNO**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOCE MIL QUINIENTOS VEINTIÚN euros con DOS céntimos (12.521,02 €)**, 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 del buque 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.