

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00025/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante
Don José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los cinco días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve.

Vocales

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

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **01/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada el día 24 de diciembre de 2018 por la embarcación de salvamento "**SALVAMAR NUNKI**" a la embarcación de recreo de bandera polaca, "**SIFU OF AVON**", de 13,56 metros de eslora, 2,36 metros de manga y 20,02 toneladas de registro bruto, propiedad y armada el día de autos por DON M. P.

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

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 de Canarias, de 3 de enero de 2019 (folios 1 y 1 vuelto), se dio inicio a la instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 27 de diciembre 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 5 a 8) relativo al servicio prestado el día 24 de diciembre de 2018 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR NUNKI**” a la embarcación de recreo a vela y motor (tipo “Segelyacht Bruceo 44”), de bandera polaca, “**SIFU OF AVON**”.

En la versión dada en el referido parte de asistencia, se pone de manifiesto que, en la mañana del día 24 de diciembre de 2018, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR NUNKI**” estaba en la zona de la playa de Alcaravaneras, a donde había acudido, tras ser alertada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria, para auxiliar a un catamarán que había quedado varado en las escolleras situadas al Sur del Real Club Náutico de Gran Canaria. Dicho catamarán estaba semihundido, y cuando la embarcación de salvamento permanecía a la espera de recibir instrucciones del CCS, a las 11.16, desde tierra, una persona les indicó que un velero que estaba fondeado en esa zona estaba garreando hacia la escollera del Real Club Náutico. Recibida esa información, la trasladaron al CCS y se dirigieron a esa zona. A las 11.43 se dio remolque a un velero, que resultó ser el “**SIFU OF AVON**”, que estaba sin tripulación y había llegado a varar por unos momentos en la escollera. Para posibilitar el remolque, un marinero de la “**SALVAMAR NUNKI**” hubo de saltar a bordo del “**SIFU OF AVON**” y cortar la cadena del ancla, bajando al fondo cadena y ancla. En el transcurso de la maniobra, la “**SALVAMAR NUNKI**” embistió de proa al “**SIFU OF AVON**”, por lo que perdió parte del cintón de proa, mientras que el “**SIFU OF AVON**” sufrió daños en sus candeleros, pues dos de la banda de babor se doblaron como consecuencia del impacto. A las 12.30, la embarcación de salvamento quedó atracada en su base, después de haber dejado atracada a la embarcación asistida en el muelle deportivo de Las Palmas. Para hacerlo, la “**SALVAMAR NUNKI**” llevó abarloado al “**SIFU OF AVON**” ya que, debido a las malas condiciones meteorológicas, no pudieron llevarlo a remolque. En el transcurso de esa maniobra, la embarcación asistente recibió diversos golpes en la banda de estribor que le produjeron daños en la barandilla y en el cintón.

En el citado parte, no se califica a asistencia, pero se mantiene que aquella tuvo una duración de una hora y veintiún y que la distancia navegada en la misma fue de tres millas.

Segundo.

A los folios 45 y 45 vuelto consta escrito de personación de la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, la entidad “ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALITY S.E.”, de fecha 14 de enero de 2019.

Tercero.

Al folio 36 consta informe meteorológico emitido por la Sección de Operaciones del Mando Naval de Canarias, elaborado con la información proporcionada por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes entre las 11.00 horas del día 24 y las 11.00 horas del día 25 de diciembre de 2018 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que se concretan de la siguiente manera: *“Aguas costeras de Gran Canaria: SE 5 temporalmente 6 en costa Nordeste al principio, amainando 2 a 4 de madrugada. Fuerte marejada disminuyendo a marejada. Mar de fondo del NW de 1 a 2 metros. Calima. En costa Noroeste, variable 1 a 3 y rizada o marejadilla”*.

Cuarto.

Consta al folio 68 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 9 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 18, de 21 de enero de 2019.

Quinto.

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el Sr. Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, previa inspección de la embarcación asistida, emite informe (folio 77) en el que determina un valor estimado de la misma que asciende a la cantidad de **SESENTA Y TRES MIL euros (63.000 €)**, importe que es aceptado por las representaciones letradas de los armadores de la embarcación asistente y de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en sus escritos de alegaciones obrantes, respectivamente, a los folios 160 a 162 vuelto y 164 a 166 vuelto.

Sexto.

La representación letrada de la embarcación asistente, considera, en su referido escrito de conclusiones, que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento” y que el premio que correspondería al mismo sería el apropiado para esta clase de asistencias, indicando que este debería concretarse en el 20% del valor de lo salvado, **DOCE MIL CUARENTA Y TRES euros con NOVENTA Y TRES céntimos (12.043,93 €)**. Asimismo detalla que los gastos ocasionados como consecuencia del salvamento han ascendido a la cantidad de **NOVENTA Y TRES euros con CUARENTA Y TRES céntimos (93,43 €)**, de los que 75 corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 18,43 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, en su referido escrito de conclusiones, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, estimando que su intervención ha sido constitutiva de un mero remolque, que, según sus cálculos tras aplicar la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, cantidad que deberá ser incrementada en la cuantía de los gastos presentados por SASEMAR.

Séptimo.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 3 de junio de 2019, (folios 102 a 104 vuelto), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) Acuerdo de retención y prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida, 3º) Solicitud de reducción de fianza y correspondiente acuerdo del Juzgado Marítimo instructor, 4º) Partes personadas, 5º) Publicación de edictos en el B.O.E., 6º) Informe meteorológico remitido por la Sección de Operaciones del Estado Mayor del Mando Naval de Canarias, consultada la AEMET, 7º) Documentación relativa a la embarcación asistida, 8º) Valoración de la embarcación asistida, según la Capitanía Marítima de Las Palmas, 9º) Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, así como los planes obrantes en tal sentido, 10º) Documentación proporcionada por el CCS de Las Palmas de Gran Canaria, incluyendo un CD.

Octavo.

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 112 a 118), pone de manifiesto que, como consecuencia de la ejecución de la asistencia, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR NUNKI”**, al golpear al velero asistido con la proa, sufrió una serie de daños que se especifican en las facturas que aporta. La obrante al folio 124, se refiere al suministro de tres tramos de cintón, y asciende a la cantidad de **TRES MIL SETECIENTOS TREINTA euros con OCHENTA céntimos (3.730,80 €)**, y la segunda, que consta al folio 125, se expide por la renovación de un tramo de regala y por otros extremos referentes al mantenimiento de la embarcación, y lo es por un importe de **MIL QUINIENTOS SETENTA euros (1.570 €)**.

Noveno.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 28 de junio de 2019 (folio 133), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Décimo.

Practicada la referida prueba, por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 30 de septiembre de 2019 (folios 168 y 169), y al haber expresado la parte asistida su falta de interés en la celebración de la reunión conciliatoria, se acordó no celebrarla.

HECHOS

Primero.

Habida cuenta de que existe una divergencia entre las partes personadas en la determinación de los hechos que configuraron la asistencia y en la calificación de los mismos, 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 el CCS de Las Palmas de Gran Canaria (folios 97 y 97 vuelto), así como por las declaraciones de DON O. R. A., patrón de la **“SALVAMAR NUNKI”** (folios 150 a 154) y de DON M. T., testigo de los hechos, que había dejado fondeado al **“SIFU OF AVON”** en el punto desde el que comenzó a garrear hacia la escollera. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 11.03 del día 24 de diciembre de 2018, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR NUNKI”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria, para que prestara auxilio a un catamarán, el **“MELEMELE MANU”**, que estaba varado en la escollera Sur del Real Club Náutico de Gran Canaria, en la zona de la playa de Alcaravaneras. Cuando la embarcación de salvamento permanecía a la espera de recibir instrucciones del CCS respecto al catamarán, que estaba semihundido, a las 11.16, desde tierra, una persona les indicó que un velero que había estado fondeado en esa zona, estaba garreando hacia la escollera del Real Club Náutico. Recibida esa información, la trasladaron al CCS y se dirigieron hacia donde les habían indicado. A las 11.43 se dio remolque a un velero, que resultó ser el **“SIFU OF AVON”**, que estaba sin tripulación, había perdido el fondeo y había llegado a impactar con la escollera del Real Club Náutico. Para posibilitar el remolque, un marinero de la **“SALVAMAR NUNKI”** saltó a bordo del **“SIFU OF AVON”** y cortó la cadena del ancla, bajando al fondo cadena y ancla. En el transcurso de la maniobra, la **“SALVAMAR NUNKI”** embistió de proa al **“SIFU OF AVON”**, y, como consecuencia de ello, perdió parte del cintón de proa, mientras que el **“SIFU OF AVON”** sufrió daños en sus candeleros, pues dos de la banda de babor se doblaron como consecuencia del impacto. A las 12.30, la embarcación de salvamento quedó atracada en su base, después de haber dejado atracada a la embarcación asistida en el muelle deportivo de Las Palmas. Para hacerlo, la **“SALVAMAR NUNKI”** llevó abarloado al **“SIFU OF AVON”**, ya que, debido a las malas condiciones meteorológicas, no pudieron llevarlo a remolque. En el transcurso

de esa maniobra, la embarcación asistente recibió diversos golpes en la banda de estribor que le produjeron daños en la barandilla y el cintón.

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 la Sección de Operaciones del Estado Mayor del Mando Naval de Canarias, según la información proporcionada 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 conceptualizar la naturaleza de la asistencia llevada a cabo. Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, 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 SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave para, que en una racional previsión de los acontecimientos se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, descartándose, por tanto, la pretensión de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, que considera la asistencia como una mera operación de remolque que debiera ser retribuida conforme a las tarifas oficialmente establecidas.

Llegados a este punto, es necesario, explicar porque este Tribunal Marítimo ha adquirido tal convicción. Pues bien, el **“SIFU OF AVON”** hacía varias semanas que había dejado el resguardo del muelle y se encontraba fondeado fuera del mismo, como atestigua el Sr. T., que fue quien lo sacó del muelle, tal y como consta en su declaración recogida en el folio 156. El día en el que se produjo la asistencia, el **“SIFU OF AVON”** perdió el fondeo y, debido a la acción del viento, comenzó a garrear, hasta llegar a impactar con la escollera del Real Club Náutico de Gran Canaria, como se pone de manifiesto en el parte de asistencia (folios 5 a 8), declara el Sr. R. A., patrón de la **“SALVAMAR NUNKI”** (folios 150 vuelto, 151, 153 y 153 vuelto) y queda acreditado en las fotografías obrantes a los folios 122 y 123. Es más, el citado Sr. R. A. sostiene que la embarcación asistida, no solo había impactado contra la escollera, sino que, además, había llegado a varar (folios 150 vuelto, 151, 153 y 153 vuelto.) Parece evidente que la situación por la que atravesaba el **“SIFU OF AVON”** era de peligro cierto y grave de perderse o de sufrir un grave deterioro, pues, al golpear reiteradamente contra los bloques de hormigón de la escollera, se hubieran producido daños de consideración en el casco, hasta llegar a la apertura de una vía de agua, que, incluso, hubiera podido causar su hundimiento. No resulta aventurada, en absoluto, esta previsión. Recordemos que cuando la **“SALVAMAR NUNKI”** se presentó en la zona de Alcaravaneras, lo hizo para prestar auxilio a un catamarán que estaba varado en la escollera Sur del Real Club Náutico de Gran Canaria. Pues bien, ese catamarán, el **“MELEMELE MANU”**, también había perdido el fondeo, (en ese mismo día, en la zona de Alcaravaneras, varias embarcaciones se encontraron con el mismo problema, como así se refleja en el informe general de la emergencia obrante a

los folios 97 y 97 vuelto), también había varado en la misma escollera y, como consecuencia de la varada, había acabado hundido, como atestiguan, con meridiana claridad, las fotografías que pueden verse en los folios 119, 120 y 121.

La intervención de la “**SALVAMAR NUNKI**” se concretó en un resultado útil, ya que fue indispensable para conjurar el peligro que se cernía sobre el velero británico. La embarcación de salvamento no solo llevó abarloado al “**SIFU OF AVON**” hasta el muelle deportivo, sino que, previamente, lo sacó de la varada, o, en su caso, de la peligrosa posición en la que se encontraba en la escollera, y para hacerlo tuvo que operar en aguas someras, haciéndose preciso que uno de sus tripulantes embarcara en la embarcación asistida para cortar la cadena del ancla, pues, de lo contrario, hubiera sido imposible sacarlo de la zona de peligro. Toda esta maniobra revistió una evidente complejidad, pues confluían dos circunstancias que dificultaban la asistencia: la poca profundidad de las aguas en las que tuvo lugar, y unas condiciones meteorológicas no precisamente favorables. Resulta indicativo de la complejidad de la maniobra el hecho de que, como ya ha quedado expuesto, en el transcurso de la misma, ambas embarcaciones sufrieron daños. Daños que se incrementaron en la “**SALVAMAR NUNKI**” cuando se abarloado al “**SIFU OF AVON**” para llevarlo a puerto, pues, como se indica en el parte de asistencia, el reducido espacio en el que hubo de llevarse a cabo el atraque y las malas condiciones meteorológicas, imposibilitaron que se pudiera entrar a remolque.

Pues bien, en virtud a los razonamientos anteriormente esgrimidos y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, hay que convenir, y así se conviene, que ha concurrido en la asistencia un grado de peligro tal, que esta no puede ser calificada mas que como 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 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 Sr. Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Las Palmas (folio 77), 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). En el referido informe de valoración se pone de manifiesto que *“la obra viva de la embarcación no se ha podido reconocer por estar el barco a flote, con lo cual pudiera tener averías que no habrían sido detectadas en la vista llevada a cabo...”* Pues bien, la compañía aseguradora de la embarcación asistida sostiene en sus escritos de alegaciones a la cuenta general de gastos (folio 129 vuelto) y en el de conclusiones (folio 165), que el casco del **“SIFU OF AVON”** no ha sufrido daños, por lo que no debe ser minorada cantidad alguna de la fijada como valoración de dicha embarcación de recreo.

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, SESENTA Y TRES MIL euros (63.000 €), peritación oficialmente practicada, que goza de 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).

Cuarto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR NUNKI”** en favor de la embarcación de recreo **“SIFU OF AVON”**, vistos los gastos y pérdidas sufridas por los asistentes, 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”, f) “los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores” y h) “prontitud con que se hayan prestado los servicios”.

Entiende este Tribunal Marítimo que, además de la situación de peligro que atravesó la embarcación asistida, han quedado acreditadas tanto la eficaz y pronta intervención de la embarcación asistente, como el esfuerzo y pericia desplegado por los salvadores.

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 **SEIS MIL euros (6.000 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, que han ascendido a la cantidad de **NOVENTA Y TRES euros con CUARENTA Y TRES céntimos (93,43 €)**, de los que 75

corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 18,43 a los generados por el personal que prestó el servicio.

También es preciso tomar en consideración como criterio para determinar el premio, la cuantía de **CINCO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA euros con OCHENTA céntimos (5.350,80 €)**, correspondiente al importe de las reparaciones que hubieron de efectuarse a la “**SALVAMAR NUNKI**” como consecuencia de los daños sufridos durante la asistencia, de los que la cantidad de 3.730,80 € corresponde a la reparación del cintón, y 1.570 € a la renovación de un tramo de regala y a otros extremos referentes al mantenimiento de dicha embarcación de salvamento.

Quinto.

Al tratarse la “**SALVAMAR NUNKI**” 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 la embarcación de salvamento “**SALVAMAR NUNKI**” en favor de la embarcación de recreo “**SIFU OF AVON**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **ONCE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CUATRO euros con VEINTITRÉS céntimos (11.444,23 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, DON M. P., a la entidad pública empresarial “**SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**” (SASEMAR), como armador de la embarcación de recreo asistente.

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.