

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00026/19

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 cinco días del mes de diciembre 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 **06/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 10 de mayo de 2019 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR BETELGEUSE”** al pesquero de bandera española, **“EL PATRÓN”**, de 19 metros de eslora, 4,80 metros de manga y 30,72 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por DON V. P. B.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, de 16 de mayo de 2019 (folio 55), se dio inicio a la instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 14 de mayo de 2019 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 4 a 7) relativo al servicio prestado el día 10 de mayo de 2019 por la

embarcación de salvamento **“SALVAMAR BETELGEUSE”** al pesquero palangrero de bandera española, **“EL PATRÓN.”**

En la versión dada en el referido parte de asistencia, se pone de manifiesto que a las 03.55 del día 10 de mayo de 2019, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR BETELGEUSE”** recibió una llamada del Centro de Coordinación de salvamento (CCS) de Finisterre, por la que se le informaba que el pesquero **“EL PATRÓN”** había varado en la bocana de la Ría de Cedeira, por lo que debían salir en su auxilio. A las 04.20, salieron de su base y a las 05.35 llegaron a la zona en la que se había producido la varada, en la que estaban, además del pesquero varado, otro pesquero denominado **“NUEVO NAUTILUS”** y dos embarcaciones de la Cruz Roja. Personal de la Cruz Roja amarró un cabo a la popa de **“EL PATRÓN”**, que se hizo firme en la **“SALVAMAR BETELGEUSE”**, que en ese momento empezó a tirar. A las 06.00, encontrándose ya en el interior de la ría, se hubo de cambiar el punto de tiro, afianzándose el cabo de remolque a proa de la embarcación asistida. A las 06.30, **“EL PATRÓN”** fue abarloado a la **“SALVAMAR BETELGEUSE”**, que procedió a llevarlo al varadero de Cedeira. A las 07.40 la embarcación asistida quedó en seco y a las 09.15, la embarcación de salvamento emprendió el regreso a su base, en la que quedó atracada a las 10.50.

En el citado parte, no se califica a asistencia, pero se mantiene que aquella tuvo una duración de seis horas y treinta minutos y que la distancia navegada en la misma fue de sesenta millas.

Segundo.

Consta al folio 66 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 6 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 121, de 21 de mayo de 2019.

Tercero.

Respecto a la valoración del pesquero asistido, el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol, previa inspección de la embarcación asistida, emite informe (folio 69) en el que determina un valor estimado de la misma que asciende a la cantidad de **DOSCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL euros (259.000 €)**, explicitándose los criterios de valoración: *“valor inicial, edad, valor de mercado, y estado actual, teniendo en cuenta las averías sufridas”*, en el informe que consta al folio 190.

La parte asistente acepta en su escrito de conclusiones (folios 339 a 345) la valoración efectuada por la Capitanía Marítima de Ferrol, pero la representación letrada de la parte asistida disiente de la misma, aportando

informe pericial (folios 213 a 326), elaborado “ABACO INTERNATIONAL ADJUSTERS”, que cifra el valor del pesquero asistido en la cantidad aproximada de **CIENTO SESENTA MIL euros (160.000 €.)**

Cuarto.

Al folio 124 consta informe meteorológico emitido por el Jefe de la Unidad de Meteorología Marítima del Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes entre las 02.00 horas y las 12.00 horas del día 10 de mayo de 2019 en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento de dirección SW rolando progresivamente a W. Fuerza 5-6 con rachas de fuerza 7-8. Marejada a fuerte marejada. Mar de fondo del noroeste en torno a 1,5 m.”*

Quinto.

La representación letrada de la embarcación asistente, considera, en su escrito de conclusiones (folios 339 a 345), 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 una cantidad no inferior a **CINCUENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS euros (51.800 €)**. Asimismo, en escrito anexo al de alegaciones (folio 161) detalla que los gastos ocasionados como consecuencia del salvamento han ascendido a la cantidad de **CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE euros con OCHENTA Y SEIS céntimos (449,86 €)**, de los que 361,12 corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 88,74 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Por su parte, la representación letrada del armador propietario de la embarcación asistida considera que la asistencia prestada no reviste las características propias del salvamento, pero, que, de considerarlo así este Tribunal Marítimo, el premio correspondiente nunca debería superar la cuantía del 4% del valor de lo salvado, que, como ya ha quedado expuesto, ascendería a 160.000 €.

Sexto.

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 24 de junio de 2019, (folios 135 a 138), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Fecha de la asistencia, 2º) Puerto de arribada, 3º) Situaciones iniciales de la embarcación asistida y de la embarcación asistente, duración del servicio y distancia navegada, según el parte de asistencia, 4º) Circunstancias meteorológicas, 5º) valoraciones de la embarcación asistida, 6º) Medidas de garantía, 7º) Buque asistente, 8º) Buque asistido, 9º) Partes personadas, 10º) Gastos, daños y perjuicios y 11º) Calificación de la asistencia.

Séptimo.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 6 de agosto de 2019 (folios 174 a 176), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuestas por las partes.

Octavo.

Practicada la referida prueba, por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 4 de noviembre de 2019 (folio 355), y al haber incomparecido las partes personadas en el presente procedimiento, se acordó no celebrar la reunión conciliatoria.

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 Finisterre (folios 131 a 133), así como por las declaraciones de DON V. A. P. B., patrón de “**EL PATRÓN**” (contenidas en dos CD obrantes a los folios 71 y 337) y de DON J. C. C., patrón de la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” y por las de DON J. R. F., perito designado por la compañía aseguradora de la embarcación asistida, contenidas en un CD obrante al folio 337, así como en el informe suscrito por dicho perito (folios 213 a 326). Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 00.21 (todas las horas reseñadas son en horario UTC) del día 10 de mayo de 2019, el CCS de La Coruña recibió una llamada de la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil “**RÍO MIÑO**” informando que había escuchado por canal 16 al pesquero “**EL PATRÓN**” que comunicaba que había varado. También por el mismo canal, a las 00.30, el pesquero “**NUEVO NAUTILUS**” avisó que el “**EL PATRÓN**” se encontraba encallado en las rocas, en la bocana de la Ría de Cedeira, pero que no podía acercarse a él. Por la misma vía, el CCS de Finisterre informó que asumía la coordinación de la operación. A las 0.28, el CCS de Finisterre movilizó al helicóptero “**HELIMER 402**” y a las 0.28, lo hizo con la embarcación de la Cruz Roja “**LANGOSTEIRA**”. A las 01.08, la “**LANGOSTEIRA**” anunció al CCS de Finisterre que los siete tripulante de “**EL PATRÓN**” están a bordo de la balsa salvavidas y que los están remolcando. A las 01.12, se instruyó al “**HELIMER 402**” para que regresara a su base. A las 01.14, la “**LANGOSTEIRA**” informó al CCS que llevaba a bordo a todos los tripulantes del pesquero asistido y que habían perdido la balsa salvavidas porque les faltó el cabo de remolque,

perdiendo, asimismo, la radiobaliza. A las 01.25, la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil “**RIO MIÑO**” comunicó al CCS que estaba llegando a la zona, abandonándola a las 02.30. A las 01.27, la “**LANGOSTEIRA**” informó que había desembarcado en Cedeira, sin novedad, a los tripulantes del pesquero varado. A las 01.35, el CCS de Finisterre informó de la situación a la Capitanía Marítima de Ferrol y acordó que la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” y la “**LANGOSTEIRA**” estuvieran en la zona sobre las 05.00, teniendo en cuenta que la hora prevista de la pleamar serían las 07.03. Por tal motivo, a las 03.55, la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” recibió una llamada del CCS de Finisterre, ordenándole que saliera en auxilio de “**EL PATRÓN**”, haciéndolo a las 04.20. A las 05.03, la “**LANGOSTEIRA**” salió de Cedeira para dirigirse a la zona de la varada, donde llegó a las 05.18, haciéndolo la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” a las 05.33. Por su excesivo calado, la embarcación de salvamento de SASEMAR no pudo acercarse lo suficiente a “**EL PATRÓN**” para hacer firme un cabo de remolque, por lo que fue personal de la tripulación de la “**LANGOSTEIRA**” quien lo hizo, proporcionando un cabo que amarró a la popa de “**EL PATRÓN**”, llevando el otro extremo hasta la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” en el que se hizo firme. Hecho esto, la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” empezó a tirar, encargándose del remolque, toda vez que la embarcación de la Cruz Roja carecía de potencia suficiente para hacerlo. A las 06.00, encontrándose ya en el interior de la ría, se hubo de cambiar el punto de tiro, afianzándose el cabo de remolque a proa de la embarcación asistida. A las 06.30, “**EL PATRÓN**” fue abarloado a la “**SALVAMAR BETELGEUSE**”, que procedió a llevarlo al varadero de Cedeira. A las 07.40, la embarcación asistida quedó en seco y a las 09.15, la embarcación de salvamento emprendió el regreso a su base, en la que quedó atracada a las 10.50.

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 cuarto 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 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 parte asistida, que considera que la intervención de la embarcación de salvamento fue tardía, por lo que se produjeron daños que hubieran podido ser evitados o paliados si la intervención se hubiera adelantado, y, que, esta, calificada como mero remolque en su escrito de alegaciones (folio 165), únicamente de forma subsidiaria podría considerarse como un salvamento (folio 352).

Llegados a este punto, es necesario, explicar porque este Tribunal Marítimo ha adquirido tal convicción. Para ello, es necesario formular las siguientes consideraciones:

1.- Ha quedado acreditado en el presente expediente, que la asistencia que nos ocupa se inicia como consecuencia de una llamada de socorro efectuada por el pesquero **“EL PATRÓN”** a través del canal 16, canal reservado, exclusivamente, para ser utilizado para realizar avisos relativos a situaciones de emergencia o de posible peligro o riesgo. Dicha petición de auxilio dio lugar a un amplio despliegue de medios por parte de Salvamento Marítimo, movilizadas por el CCS de Finisterre, despliegue en el que fue alertado un helicóptero, el **“HELIMER 402”** y en el que intervinieron varias unidades de salvamento marítimo, como también queda constancia en el expediente. En la madrugada del 10 de mayo de de 2019, el referido pesquero sufrió una parada en sus máquinas cuando estaba entrando en la Ría de Cedeira, de modo que el barco, ya sin propulsión, se fue contra las piedras y en ellas quedó encallado, como pone de manifiesto su patrón, DON V. P. B., en su declaración contenida en el CD obrante al folio 71. En esta situación, varado, pero adrizado y con el alumbrado en funcionamiento, es como encuentra a **“EL PATRÓN”** la embarcación de la Cruz Roja **“LANGOSTEIRA”** cuando esta llega a la zona de la varada, tal y como lo describe su patrón en el informe que elabora al respecto y que consta al folio 119. Cuando a las 05.33 llega a zona la **“SALVAMAR BETELGEUSE”**, esta, por su excesivo calado, no puede aproximarse lo suficiente a la embarcación asistida, para darle un cabo de remolque, debiendo intervenir para hacerlo la **“LANGOSTEIRA”**, cuyos tripulantes consiguen hacerlo firme, que es cuando la embarcación de salvamento tira de **“EL PATRÓN”**, lo saca de la varada y lo remolca hasta el puerto de Cedeira, en el que ambas embarcaciones entran abarloadas, después de que, en el transcurso del remolque, se hubiera hecho necesario cambiar el punto de tiro para poderlo llevarlo a cabo correctamente. Independientemente de que en la zona en cuestión se encontraban diversas embarcaciones: la **“LANGOSTEIRA”**, de la Cruz Roja, la del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RÍO MIÑO”**, que estuvo en zona hasta las 02.30 y, al menos, otro pesquero, el **“NUEVO NAUTÍLUS”**, lo cierto es que fue la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** la embarcación que sacó de la varada a **“EL PATRÓN”**, y, por consiguiente, la que le libró del peligro grave que sobre él se cernía, de pérdida inminente, o al menos de que hubiera padecido daños de gran consideración, daños que ya se habían comenzado a producir desde el momento mismo en el que tuvo lugar la varada, al golpear constantemente **“EL PATRÓN”** contra las rocas, extremo este admitido tanto por el Sr. P. B., patrón de la embarcación asistida (CD del folio 69), como por DON J. C. C., patrón de la embarcación de salvamento (CD del folio 337) y por el perito DON S. F., (CD del folio 337), autor del informe encargado por la compañía aseguradora de la embarcación asistida (folios 213 a 326).

2.- La parte asistida sostiene reiteradamente, tanto en las preguntas que formula al patrón de la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** (CD del folio 337), como en su escrito de conclusiones (folios 347 a 352), que se produjo un retraso en la asistencia, y que ese retraso acrecentó los daños que sufrió **“EL PATRÓN”**. No acierta este Tribunal Marítimo Central a percibir la existencia de tal retraso

en la actuación de la embarcación de salvamento de SASEMAR. Recordemos que, esta, la **“SALVAMAR BETELGEUSE”**, fue movilizada por el CCS de Finisterre a las 03.55, que salió de su base, una vez alistada, a las 04.20, que llegó a la bocana de la Ría de Cedeira a las 05.33, y, que, en unos quince o veinte minutos, como reconoce la representación letrada de la parte asistida, logra hacerse firme el cabo de remolque (folio 348); y tengamos presente, asimismo, que la embarcación de salvamento fue movilizada a la hora en la que lo fue, porque la pleamar estaba prevista para las 07.03. Es cierto que **“EL PATRÓN”** encalló en las rocas horas antes de que interviniera la **“SALVAMAR BETELGEUSE”**, pero, también lo es, que habida cuenta el lugar de la varada, en el que existían numerosos bajos, y el calado de la embarcación de salvamento, esta solo intervino desde el momento en el que pudo hacerlo por permitírsele así el ciclo alto de la marea.

3.- Es necesario destacar que la intervención llevada a cabo por la embarcación de salvamento no solo se llevó a cabo con la máxima celeridad posible, sino que revistió una complejidad especial debido, fundamentalmente, a la abundante presencia de algas, que podían afectar al funcionamiento de la turbina de dicha embarcación y a la existencia de numerosos bajos en la zona, que dificultaban grandemente la maniobra, llegando la **“SALVAMAR BETELGEUSE”** a impactar en una ocasión con uno de ellos, como resalta su patrón Sr, C. C. (CD del folio 337).

4.- Debe señalarse que la embarcación de la Cruz Roja **“LANGOSTEIRA”** desempeñó un papel de suma importancia en el desarrollo de la asistencia y en la obtención de un resultado útil de la misma, tanto, que podemos afirmar, que sin su intervención, la asistencia no habría podido llevarse a cabo eficazmente, puesto que fue esa embarcación, la que, debido a su poco calado, pudo aproximarse hasta la embarcación asistida, desembarcar a sus tripulantes, trasladarlos a tierra y luego volver al punto en el que se había producido la varada, y con la estacha que proporcionó, afianzarla en la embarcación asistida y llevar el otro chicote a la embarcación asistente para que, una vez firme, esta poder efectuar el remolque. Si bien es cierto que todo lo anterior queda absolutamente acreditado, también lo es que la falta de personación de la Cruz Roja o de los componentes de la tripulación de dicha embarcación en el presente expediente, hace que tal actuación no pueda someterse al conocimiento de este Tribunal Marítimo y a su consiguiente pronunciamiento sobre la misma.

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. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Ferrol (folio 69), 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 se determina un valor estimado del pesquero “**EL PATRÓN**” en una cantidad de **DOSCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL euros (259.000 €)**, explicitándose que los criterios de valoración son: *“valor inicial, edad, valor de mercado, y estado actual, teniendo en cuenta las averías sufridas”*, como se señala en el informe que consta al folio 190.

Cuarto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR BETELGEUSE**” en favor del pesquero “**EL PATRÓN**”, 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 **QUINCE MIL euros (15.000 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, que han ascendido a la cantidad de **CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE euros con OCHENTA Y SEIS céntimos (449,86 €)**, de los que 361,12 corresponden a los combustibles y lubricantes consumidos y 88,74 a los generados por el personal que prestó el servicio.

Quinto.

Al tratarse la “**SALVAMAR BETELGEUSE**” 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 BETELGEUSE**” en favor del pesquero palangrero “**EL PATRÓN**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **QUINCE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE euros con OCHENTA Y SEIS céntimos (15.449,86 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, DON V. P. B., a la entidad pública empresarial “**SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**” (SASEMAR), como armador de la embarcación de salvamento 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.