

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00005/19

Presidente

Almirante

D. José Antonio Ruesta Botella

Vocales

Capitán de Navío

D. Salvador Múgica Ruiz

Coronel Auditor

D. Alfonso Barrada Ferreirós

Representante de la Marina
Mercante

**D. Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Díez del Corral

En Madrid a los veinte días del mes de marzo 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 **11/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, relativo a la asistencia prestada el día 9 de agosto de 2017 por la embarcación semirígida “**SERVISUB SEGUNDO**” y el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” a la embarcación de recreo de bandera española, “**KAINE**”, con matrícula 6ª BA-3-8-07, de la Provincia Marítima de Barcelona, de 16,08 metros de eslora, 4,91 metros de manga y 43,15 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por M. Y. E., S.L.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, de 16 de agosto de 2017 (folio 18), 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 16 de agosto de 2017 por la representación legal de la entidad mercantil “SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.” (SERVISUB), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 3 a 7), modificado por escrito de fecha 18 de agosto de 2017 (folios 23 y 24), formulado por DON F. F. P., empleado de la referida mercantil SERVISUB, relativo al servicio prestado el día 09 de agosto de 2017 por las embarcaciones

“**SERVISUB SEGUNDO**” y “**TENDER DESAFÍO**” a la embarcación de recreo a vela dotada de motor (marca HANSE, modelo 540) “**KAINE**”, y en el que instaba su personación en las actuaciones e interesaba que se acordase el embargo del buque asistido hasta la constitución de fianza suficiente para cubrir el premio de salvamento que en dicho escrito solicitaba. Al folio 20, consta la prohibición de venta de la embarcación asistida, acordada por el Sr. Juez Marítimo instructor.

En la versión definitiva del relato de la asistencia, queda reseñado que a las 20.00 horas del 9 de agosto de 2017, SERVISUB recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca comunicándoles que deberían dirigirse a la zona de Cala Saona, al W de Formentera, para auxiliar a las embarcaciones que, como consecuencia de un tornado con gran aparato eléctrico que azotaba la zona, habían quedado embarrancadas. Por tal motivo, salieron de su base la “**SERVISUB SEGUNDO**” y la “**TENDER DESAFÍO**” y se dirigieron a la zona indicada, a la que llegaron a las 21.30. Allí vieron que la “**KAINE**” golpeaba con el fondo marino y se encontraba escorada a estribor, por lo que unos buzos de SERVISUB se sumergieron para comprobar en que situación se encontraba la embarcación asistida, afirmando que tenía el timón y la quilla clavados en las grandes rocas del fondo. Embarcaron una motobomba en la embarcación asistida por si durante el desembarrancamiento fuera necesario su empleo, aunque no llegó a instalarse por no haber sido necesaria su utilización. Comprobada la inexistencia de vías de agua, se afirmó una driza al mástil del “**KAINE**” y los asistentes tiraron para poner a flote la embarcación, lo que consiguieron al cabo de tres horas de iniciada la operación. Seguidamente los buzos comprobaron el estado en el que se encontraba la obra viva de la embarcación asistida. Por decisión de la embarcación asistida, esta se dejó fondeada en la esa zona.

El servicio prestado se califica en el parte de asistencia como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de doce horas, siendo la distancia navegada de 28 millas.

Segundo

Al folio 76 consta personación de la representación letrada del armador del “**KAINE**”, la sociedad mercantil “M. Y. E., S.L.” y de “GENERALI SEGUROS”, entidad aseguradora de la embarcación asistida.

Tercero

Al folio 56 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 siguientes condiciones meteorológicas: “*Entre las 20 y las 21 horas del 9 de agosto de*

2017, el viento sopló este (070° a 090°) con fuerza Beaufort 6 a 7 (22 a 33 nudos) y rachas de 34 a 40 nudos, con tormentas. Entre las 21 horas del 9 de agosto de 2017 y las 01 horas del 10 de agosto de 2017, el viento sopló del este (070° 090°) con fuerza Beaufort 4 a 5 (11 a 21 nudos) y rachas de 22 a 27 nudos. Entre las 01 y las 02 horas del 10 de agosto de 2017, el viento sopló del norte (360° a 020°) con fuerza Beaufort 5 a 6 (17 a 27 nudos) y rachas de 34 a 40 nudos, con tormentas. El estado del mar durante el período solicitado fue de fuerte marejada, con altura significativa de las olas de 1,5 a 1,7 metros.”

Cuarto

Consta al folio 58 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 242, de 7 de octubre de 2017.

Quinto

La representación legal de SERVISUB, en su escrito de conclusiones (folios 456 a 458), califica la asistencia prestado como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **OCHENTA Y UN MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y NUEVE euros (81.389 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **QUINCE MIL OCHOCIENTOS euros (15.800 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados, que se especifican en el escrito de alegaciones obrante a los folios 60 a 65.

Por su parte, la representación letrada de la parte asistida, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 114 a 119, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino un mero remolque y que la asistencia ha resultado inútil impugnando, además, la cuantía y conceptos de los gastos que la parte asistente sostiene haber sufrido.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Capitán Marítimo de Valencia, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de **CIENTO NOVENTA Y NUEVE MIL euros (199.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 221.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 27 de marzo de 2018, (folios 228 a 234), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) prohibición de venta de la

embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E, 4º) circunstancias meteorológicas, según la AEMET 5º) personación de la parte asistente, 6º) personación de la parte asistida, 7º) informe la asistencia emitido por el CSS de Palma de Mallorca, 8º) certificado del CSS de Palma de Mallorca sobre la transcripción de las comunicaciones que tuvieron lugar durante la asistencia y, 9º) valoración de la embarcación asistida según la Capitanía Marítima de Valencia y, según la parte asistente.

Octavo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 2 de mayo de 2018 (folio 352), se acuerda la práctica de la prueba testifical propuesta por las partes.

Noveno

Practicada la referida prueba testifical, por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 7 de diciembre de 2018 (folio 479) y ante la imposibilidad de asistencia de la parte asistida a 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. A este respecto, el Tribunal Marítimo Central debe poner de manifiesto que la versión que de los hechos presenta la parte asistente, no puede por menos que ser calificada como de poco precisa y confusa, pues, incluso, los hechos narrados en el parte de asistencia (folios 3 a 7), deben ser corregidos posteriormente en nueva versión elaborada por la representación letrada de la parte asistente (folios 23 y 24.) 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 general de la asistencia elaborado por el CSS de Palma de Mallorca, y por las declaraciones de los testigos DON P. D. C., DON A. V. R. , DON E. C. C., DON F. C. P., DON R. F. R., DON A. P. H. y DON O. C. R., así como la declaración formulada por DON A. T. S., autor del informe pericial obrante a los folios 254 a 267, que también se toma en consideración para la resolución del presente expediente. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

El día 9 de agosto de 2017 se desató una tromba marina al W de Formentera, caracterizada por los fuertes chubascos de agua y viento, el mal estado de la mar (fuerte marejada) y un considerable aparato eléctrico, que ocasionó que garrearan las anclas de numerosas embarcaciones que se habían resguardado en Cala Saona, provocando su abatimiento y que impactaran unas con otras,

para acabar embarrancando en la costa o en el fondo de la cala. A las 20.00 horas del 9 de agosto de 2017, la empresa de servicios submarinos y portuarios SERVISUB recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Palma de Mallorca comunicándoles que deberían dirigirse a la zona de Cala Saona para auxiliar a las embarcaciones que allí habían quedado embarrancadas. Por tal motivo, salió de su base en Ibiza la embarcación semirígida **“SERVISUB SEGUNDO”** dirigiéndose a la zona indicada, donde llegó entre las 21.30 y las 22.00. El **“KAINE”** se encontraba fondeando en Cala Saona y como consecuencia del temporal le había garreado el ancla, para acabar embarrancado en las rocas del fondo, escorado a estribor, con el Génova desplegado y después de haber perdido el toldo de la cubierta (bimini.) En esta situación, embarcaron dos tripulantes de la **“SERVISUB SEGUNDO”** en la embarcación asistida, y el buzo de SERVISUB DON O. C. R. fue al agua para verificar cuál era el estado en el que se encontraba la obra viva de la embarcación asistida, comprobando la existencia de daños de consideración en el timón y de abolladuras y raspones en la orza y parte del casco. Se procedió a embarcar una motobomba en la embarcación asistida, por si al salir de la varada, se provocara la aparición de alguna vía de agua que hiciera necesaria su utilización. Hecho esto, se afirmó una driza al mástil del **“KAINE”** y la embarcación asistente tiró para desembarancar a la embarcación asistida, lo que consiguió, dejándola fondeada a unos ciento cincuenta metros de la playa, sobre fondo de arena. Hecho esto, la **“SERVISUB SEGUNDO”**, sobre las 23.00 salió para auxiliar a otras embarcaciones. Con posterioridad, sobre las 01.00 del día 10, cuando el temporal volvió a arreciar, el **“KAINE”** volvió a abatir en dirección a las piedras, aunque su patrón, DON P. F. D. , consiguió evitar una nueva varada y, alejados de la costa, a las 03.48, fueron asistido por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MARKAB”**, que los remolcó hasta el fondeadero de Cala Saona.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de fuerte marejada y fuertes vientos, tal y como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

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 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 mero remolque.

Tercero

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...”* 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.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, ha de aceptarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SERVISUB, por acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SERVISUB SEGUNDO”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“KAINE”** se encontraba varado, se daba una situación de peligro real, inminente y grave de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, ya que esta había acabado encallando en las

rocas y no le resultaba posible salir de la varada por sí misma, varada de la que sólo pudo salir tras la intervención, ya expuesta, de la “**SERVISUB SEGUNDO.**” La varada produjo daños de consideración en el “**KAINE**”, fundamentalmente en el timón y desperfectos menores en orza y casco. En el transcurso de la asistencia, las condiciones meteorológicas no fueron buenas, aunque en el momento en el que esta se llevó a cabo, se había dado una “ventana de tiempo” en la que se había producido una mejora de aquellas, pues el viento había amainado considerablemente, tal y como se refleja en el referido informe de la AEMET, aunque, con posterioridad, volvieron a agravarse.

Cuarto

Una vez calificada la asistencia marítima como un “salvamento”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuida el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central. En tal sentido y siendo así que, por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima, se establece que el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado, y que la disposición adicional segunda en relación con el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma, atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna, tomando en consideración para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, situación de nocturnidad, duración de la asistencia y distancia navegada).

Previamente a la determinación del precio justo, este Tribunal Marítimo Central estima conveniente formular tres consideraciones previas:

1.- Ha quedado sobradamente acreditado en las actuaciones que la única embarcación que prestó la asistencia al “**BEAGLE**” fue la “**SERVISUB SEGUNDO.**” En contra de lo sostenido en el parte de asistencia (folios 3 a 7), o en el escrito de conclusiones formulado por la representación letrada de SERVISUB (folios 456 a 468), el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” no participó en la asistencia. Ni los trabajadores de SERVISUB, SRS. C. P. (folio 435), C. R. (DON R.) (folio 436), P. H. (folio 438) y C. R. (DON O.) (folio 438), ni el patrón y los tripulantes del “**KAINE**”, SRS. E. D. C. (folios 385 a 387), V. R. D. M. (folios 390 a 392) y C. C. (folios 396 y 397), mencionan la más mínima intervención del remolcador en la asistencia, o, siquiera, su mera la presencia en la zona en la que aquella se llevó a cabo. Simplemente, de forma vaga e indeterminada, se hace referencia a su participación en los dos documentos

antes citados, pero sin concretar o describir, siquiera mínimamente, en que consistió la asistencia, ni como se llevó ésta a efecto.

2.- La representación letrada de SERVISUB sostiene que fueron siete los buzos de su empresa los que intervinieron en la asistencia. Tal afirmación no resulta confirmada, en absoluto, puesto, que, como ya se ha expuesto, el único que tomó parte en ella fue el ya citado DON O. C. R., quien, preguntado (folio 436) si fue él quien realizó la inmersión para comprobar el estado en el que se encontraba la obra viva del “**KAINE**”, respondió afirmativamente, sin referirse a la participación de ningún otro buzo. Los SRS. E. D. C. (folio 385) y V. D. M. (folio 391) mantienen que fue un único buzo el que realizó la inmersión. Y, aunque el empelado de SERVISUB DON R. C. R. afirma que los buzos fueron dos, a los que identifica como al ya citado DON O. C. R. y como DON L. M. C., pero, a la vista de lo actuado, nada prueba la intervención de este último, quien, ni siquiera ha prestado declaración en las actuaciones.

3.- De la información obtenida durante la instrucción del presente expediente, no puede establecerse con exactitud la duración de la asistencia. Pero, desde luego, no fue la de doce horas, como se afirma en el parte de asistencia, ni la de seis, como se mantiene en el escrito de conclusiones de la parte asistente. Independientemente del tiempo transcurrido desde que la “**SERVISUB SEGUNDO**” fue alertada en su base en Ibiza a las 20.00, hasta que arribó a Cala Saona, la duración de la asistencia, en sí misma, difícilmente pudo exceder de una hora, la transcurrida entre, aproximadamente, las 21.30 y las 22.30 horas del día de autos.

Quinto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación “**SERVISUB SEGUNDO**” en favor de la embarcación de recreo “**KAINE**”, 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, debemos comenzar por un criterio fundamental a ponderar: el valor del buque y el de los bienes salvados. En el presente supuesto, existe controversia entre las partes respecto a la valoración del buque asistido. Consta en el expediente informe oficial de valoración efectuado por el Sr. Capitán Marítimo de Valencia (folio 221), de fecha 20 de febrero de 2018, que tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, lo cifra en un valor estimado de CIENTO NOVENTA Y NUEVE MIL euros (199.000 €).

No obstante lo anterior, ha de traerse a colación que por parte del perito y comisario de averías DON A. T. S., con anterioridad a la valoración efectuada por la Capitanía Marítima de Valencia, se emitió pormenorizado informe pericial de fecha 19 de octubre de 2017 (folios 254 a 267), basado en la inspección realizada el 3 de octubre de ese mismo año, en el que se pone de manifiesto que las reparaciones que a que la embarcación asistida debía someterse, ascendían a la cantidad de CIENTO DOS MIL SEISCIENTOS TRES euros (102.603 €). Aunque no ha quedado determinado con claridad cuáles de los daños sufridos por el “**KAINE**” se produjeron antes de llevarse a cabo la asistencia y cuáles después, del expediente se desprende con nitidez, que, la mayor parte de éstos se produjo antes de la realización de la asistencia, puesto que, una vez que la embarcación asistida fue liberada de la varada, esta no volvió a encallar, ni abordó o fue abordada por otras embarcaciones, sin sufrir nuevos percances distintos a los propios de una navegación difícil hasta quedar fondeada, nuevamente, en Cala Saona. Por tanto, este Tribunal Marítimo deberá tener en cuenta para determinar el valor de la embarcación salvada, la considerable depreciación que esta había sufrido en el momento de producirse la asistencia.

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 **NUEVE MIL QUINIENTOS euros (9.500 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que la parte asistida impugna. Por las razones expuestas, este Tribunal Marítimo, no los considera como ajustados a Derecho.

SERVISUB afirma que los gastos en los que ha incurrido ascienden a la cantidad de QUINCE MIL OCHOCIENTOS euros (15.800 €) y, los desglosa de la siguiente forma: 1º) 9.800 euros correspondientes al trabajo desempeñado por siete especialistas subacuáticos, durante cuatro horas continuadas, a razón de 350 euros por hora, 2º) 4.500 euros por la actividad desplegada por el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” y 3º) 1.500 euros por la de la “**SERVISUB SEGUNDO**”.

Habida cuenta que este Tribunal Marítimo considera probado que el remolcador “**TENDER DESAFÍO**” no ha tomado parte en la asistencia y que únicamente ha sido un buceador quien ha intervenido en la misma y que su actuación no ha alcanzado la duración de una hora, es por lo que estima que la cuantía de gastos que debe reconocerse a la parte asistente debe adecuarse a lo anteriormente expuesto, de modo que esta debe concretarse en la cantidad de **MIL SEISCIENTOS SETENA Y CINCO euros (1.675 €)**.

Sexto

Llegados a este punto, resulta necesario hacer patente que el artículo 7 de la Ley 60/1962, preveía que se efectuara el reparto de la remuneración establecida por la prestación de una asistencia, entre el armador del buque asistente y los miembros de la tripulación del mismo, correspondiendo un tercio de esa cuantía al primero y los otros dos tercios a los segundos. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, deroga el Título I de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y por tanto, entre los preceptos derogados, se encuentra el citado artículo 7. Así las cosas, queda a la libre determinación del Tribunal Marítimo Central la fijación del reparto de este tipo de remuneraciones. Pues bien, razones de equidad aconsejan, en el presente supuesto, el mantenimiento del criterio de reparto contenido en el derogado precepto, esto es, que un tercio del premio asignado a la “**SERVISUB SEGUNDO**” corresponderá a su armador y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de aquel y a los especialistas subacuáticos que intervinieron en la asistencia.

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 “**SERVISUB SEGUNDO**” a favor de la embarcación de recreo “**KAINE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **ONCE MIL CIENTO SETENTA Y CINCO euros (11.175 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad mercantil “**SERVICIOS SUBACUÁTICOS DE IBIZA, S.L.**” (**SERVISUB**) como armadora de la embarcación “**SERVISUB SEGUNDO**”.

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.