

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/19

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

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 4/2018, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 1 de Barcelona, relativo a la asistencia prestada el día 26 de noviembre de 2017 por la embarcación de salvamento “**LS-AM-6**” a la embarcación a vela de regatas de bandera española, “**DUENDE 52**”, con matrícula ESP-7452, de 15,80 metros de eslora, 4,39 metros de manga y 28,50 toneladas de registro bruto, propiedad y armado el día de autos por D. J. R. S.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 1 de Barcelona, de 26 de febrero de 2018 (folio 64), 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 22 de febrero de 2018 por la representación legal de la entidad “ASSOCIACIÓ VOLUNTARIS SALVAMENT MARITIM DE CATALUNYA” (SALVACAT), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 4 a 10), formulado por SALVACAT, relativo al servicio prestado el día 26 de noviembre de 2017 por la embarcación “**LS-AM-6**” a la embarcación de recreo a vela dotada de motor (marca EG500110B307, modelo “TP 52 BOTIN & CO”) “**DUENDE 52**”, y en el que instaba su personación en las actuaciones e interesaba que se acordase la anotación

preventiva del inicio del expediente y la inmovilización de la embarcación asistida. Al folio 55, consta la prohibición de venta de la embarcación asistida, acordada por el Sr. Juez Marítimo instructor.

En el referido parte asistencia se afirma que a las 15.52 del día 26 de noviembre de 2017, SALVACAT recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Barcelona, en la que se ponía de manifiesto que en las proximidades de Arenys de Mar había varado una embarcación, por lo que se solicitaba la salida inmediata hacia la zona, para lo que se movilizó a la embarcación de salvamento **“LS-AM-6”**, que llegó a la indicada zona a las 16.11, en la que ya se encontraban dos embarcaciones neumáticas del Club Náutico de Arenys de Mar, tirando de la embarcación **“DUENDE 52”** para sacarla de la varada, aunque sin conseguirlo. A las 16.15 la **“LS-AM-6”** entrega un cabo de remolque a una de las embarcaciones neumáticas para que lo haga llegar a la embarcación asistida, pero aquel cae al mar en el momento de ser entregado, así como un tripulante de la embarcación asistida, al intentar cobrarlo, que es recogido del agua, inmediatamente por la embarcación de la Cruz Roja **“LS-POLARIS”** A las 16.19 se entrega un cabo de remolque a la **“DUENDE 52”** para que se haga firme. A las 16.20, un tripulante de la **“LS-POLARIS”** intenta pasar a bordo de la embarcación asistida, pero cae al agua, aunque inmediatamente, consigue subir. A las 16.23 se hace firme el cabo de remolque y a las 16.29, la **“LS-AM-6”** comienza a tirar, faltando el cabo de remolque a las 16.32, que, una vez cobrado, vuelve a afianzarse a las 16.37, aunque vuelve a faltar a las 16.39. A las 16.45 se entrega a la **“LS-POLARIS”** la estacha de remolque de la **“LS-AM-6”** para hacerla llegar al **“DUENDE 52”** y poder hacer firme el remolque, lo que se consigue cinco minutos después, pero el cabo de remolque falta por tercera vez a las 16.55. A las 17.00 vuelve a afianzarse el cabo, pero, inmediatamente, vuelve a faltar. A las 17.11 la **“LS-POLARIS”** entrega la estacha de la **“LS-AM-6”** al **“DUENDE 52”** y a las 17.30 la **“LS-POLARIS”** hace firme una driza en el mástil de la embarcación asistida para tirar de ella y escorarla, para así sacarla de la varada. A las 17.38, el **“DUENDE 52”** comienza a salir del banco de arena en el que había varado, gracias a la combinación de escora y remolque que le prestan las dos citadas embarcaciones de salvamento. A las 18.02 la embarcación asistida llega al varadero y a las 18.34 la **“LS-AM-6”** atraca en su base y da cuenta al CSS de Barcelona.

El servicio prestado se califica por el asistente como de “salvamento” y sostiene que tuvo una duración de dos horas y cuarenta y dos minutos, siendo la distancia navegada de dos millas.

Segundo

A los folios 128 y 129 consta personación de la representación letrada de “AXA SEGUROS GENERALES, S.A.”, entidad aseguradora de la embarcación

asistida y a los folios 173 a 176, la del armador del “**DUENDE 52**”, DON J. R. S.

Tercero

Al folio 106 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: *“Viento: el viento sopló predominantemente del norte (360° a 010°), con fuerza media Beaufort 3 (7 a 10 nudos) y ocasionalmente fuerza 4 (11 a 16 nudos), excepto entre las 12 y las 18 horas, cuando la dirección fue del sur y suroeste (180° a 240°. Estado del mar: El oleaje fue de marejada, con altura significativa de olas de 1 metro”.*

Cuarto

Consta al folio 120 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 1 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 54, de 2 de marzo de 2018.

Quinto

La representación legal de SALVACAT, en su escrito de conclusiones (folios 549 a 565) califica la asistencia prestado como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **SESENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS euros (64.500 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **VEINTE MIL CIENTO SESENTA Y SEIS euros con SESENTA Y SIETE céntimos (20.166,67 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados, que se determinan, sin especificar ni desglosar, en la factura expedida por dicha entidad (folio 37).

Por su parte, la representación letrada del armador del “**DUENDE 52**” y de la entidad aseguradora de dicha embarcación, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 540 a 546, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino un mero remolque, rechazando, 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 Jefe de Programa de Expedientes Sancionadores de la Capitanía Marítima de Barcelona, tras reconocerlo y a la vista de las características del mismo, después de un pormenorizado estudio, lo cifra en un valor estimado de **SESENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS VEINTICINCO**

euros (65.825 €), tal y como consta en su informe obrante a los folios 122 a 124.

Por su parte, la Comandancia Naval de Barcelona valora la embarcación asistida en **CIENTO SETENTA MIL euros (170.000 €)**, tal y como queda acreditado al folio 231 de las actuaciones.

Séptimo

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 3 de mayo de 2018, (folios 335 a 341), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) auto de retención y de prohibición de salida a la mar 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 del armador de la embarcación asistida y de la entidad aseguradora de dicha embarcación, 7º) certificado de las transmisiones habidas durante la asistencia emitido por el CSS de Barcelona y, 8º) valoración de la embarcación asistida según las partes asistente y asistida, la Comandancia Naval de Barcelona y la Capitanía Marítima de Barcelona.

Octavo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo, de 29 de mayo de 2018 (folio 383), 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 21 de noviembre de 2018 (folio 566) y habida cuenta que la parte asistida no estimó necesario la celebración de 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 general de la asistencia elaborado por el CSS de Barcelona, y por las declaraciones de los testigos DON J. R. S. (folios 479 y 480), DON F. I. S. (folios 484 a 487), DON J. D. S. (folios 492 a 496), DON S. C. S. (folios 500 a 504), DON M. S. (folios 508 a 511), DOÑA L. P. X. (folios 515 a 518) y DON M. M. E. (folios 524 a 527), así como la declaración formulada por DON J. F. J.,

autor del informe pericial obrante a los folios 303 a 323, 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:

A las 15.50 del día 26 de noviembre de 2017, el Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Barcelona recibió una llamada del servicio 112 en el que se le comunicaba que un velero de regatas había embarrancado en las inmediaciones de la bocana del puerto de Arenys de Mar, por lo que movilizaron una unidad de salvamento y contactaron con diversas entidades relacionadas con las asistencias marítimas. A las 15.52 lo hicieron con la base de SALVACAT en la referida localidad, quien manifestó disponer de una embarcación que podría asistir al velero. SALVACAT movilizó a la embarcación de salvamento “**LS-AM-6**”, que salió de su base a las 16.08 y llegó a la indicada zona a eso de las 16.11; allí se encontraban dos o tres embarcaciones neumáticas, intentando sacar de la varada a la embarcación “**DUENDE 52**”, aunque sin conseguirlo. El “**DUENDE 52**”, cuando regresaba de participar en una regata, y ya próximo a la bocana del puerto de Arenys de Mar, arrió el *spinnaker*, y la escota de este cayó al agua, enredándose en el eje de la hélice, quedando así sin propulsión, circunstancia que le impidió zafarse de la varada, cuando esta se produjo poco después mientras navegaba a vela. A las 16.15 la “**LS-AM-6**” entregó un cabo de remolque a una de las embarcaciones neumáticas para que lo hiciera llegar a la embarcación asistida, pero el cabo cayó al agua en el momento de ser entregado. Un tripulante de la embarcación asistida, al intentar cobrar el cabo, se apoyó en el balcón de proa y este cedió, por lo que cayó al agua, siendo recogido, inmediatamente, por una de las embarcaciones neumáticas. A las 16.18 se presentó la embarcación semirrígida de la Cruz Roja “**LS-POLARIS**.” A las 16.19, la embarcación de SALVACAT facilitó un cabo de remolque a la “**DUENDE 52**” para que se hiciera firme. A las 16.20, un tripulante de la “**LS-POLARIS**” intentó pasar a bordo de la embarcación asistida, pero cayó al agua, aunque inmediatamente pudo subir a la embarcación asistida. A las 16.23 se hace firme el cabo de remolque y a las 16.29, la “**LS-AM-6**” comienza a tirar, faltando el cabo de remolque a las 16.32, cabo, que, una vez cobrado, a las 16.37, vuelve a afianzarse, aunque, a las 16.39, falta nuevamente. A las 16.45 se entrega a la “**LS-POLARIS**” la estacha de remolque de la “**LS-AM-6**” para que la haga llegar al “**DUENDE 52**” y poder hacer firme el remolque, lo que se consigue cinco minutos después, pero el cabo de remolque falta por tercera vez a las 16.55. A las 17.00 vuelve a afianzarse el cabo, pero, inmediatamente, falta. A las 17.11 la “**LS-POLARIS**” entrega la estacha de la “**LS-AM-6**” al “**DUENDE 52**”, y a las 17.30 la “**LS-POLARIS**”, hace firme una driza del génova de la embarcación asistida, para tirar de ella y escorarla, para así poder sacarla de la varada. A las 17.38, el “**DUENDE 52**” comienza a salir del banco de arena en el que había varado, gracias a la combinación de escora y remolque que le prestan las dos citadas embarcaciones de salvamento. A las 18.02 la embarcación asistida llega al varadero y a las 18.34 la “**LS-AM-6**” atraca en su base y da cuenta de la asistencia al CSS de Barcelona.

Segundo

La meteorología marítima del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fue de marejada y vientos de fuerza 3 a 4, 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 rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SALVACAT, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“LS-AM-6”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“DUENDE 52”** se encontraba varado, no parece que se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara encallada. A este respecto, resulta significativa la unanimidad de todas las declaraciones testificales obrantes en el expediente, que coinciden en no apreciar la existencia de peligro alguno, debiendo traer a colación, en este punto, las declaraciones escritas que dichos testigos realizaron con anterioridad la práctica de la prueba, y que constan a los folios 317 a 323. Ha quedado acreditado que la varada se produjo en la proximidad de la costa, a unos cuatrocientos o quinientos metros de la misma, en un bajo de arena, extremo este que hacía muy difícil que pudieran producirse daños de consideración en el casco o en la orza del **“DUENDE 52”** y que las condiciones meteorológicas existentes durante la asistencia no eran malas, tal y como se refleja en el referido informe de la AEMET, de tal modo que la asistencia pudo llevarse a cabo sin excesiva dificultad. Asimismo, cuando la **“LS-AM-6”** llegó al lugar en el que se encontraba la embarcación asistida, ya estaban allí varias embarcaciones neumáticas que trataban de ayudar a la embarcación varada y que su presencia reducía, aún más, el hipotético peligro que hubiera podido cernirse sobre la embarcación varada y su tripulación.

Cuarto

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la **“LS-AM-6”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en los hechos antes expuestos en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente, teniendo en cuenta, además, que la parte asistida califica a la asistencia como de una mera operación de remolque.

Pues bien, a este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el

que *“el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...”* Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna” y lo regula del siguiente modo: *“Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...”*

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal.

En el presente supuesto, descartada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en él una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten incardinarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el **“DUENDE 52”**, se encontraba encallada y sin que sus tripulantes pudieran hacer nada para, por sí mismos, liberarla de la varada. Además, la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación.

Quinto

Una vez calificada la asistencia marítima como un “remolque de fortuna”, 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).

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **TRES MIL TRESCIENTOS euros (3.300 €)**.

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 que seguidamente se expondrán, este Tribunal Marítimo, no los considera ajustados a Derecho.

SALVACAT presenta al armador del “**DUENDE 52**” una factura de fecha 9 de diciembre de 2017 (folio 37), por el concepto “Salvamento de su embarcación “DUENDE-52”, por un importe de VEINTE MIL CIENTO SESENTA Y SEIS euros con SESENTA Y SIETE céntimos (20.166,67 €.) Con posterioridad, en su escrito de conclusiones formulado el 20 de noviembre de 2018 (folios 549 a 565), SALVACAT sostiene que su intervención en la asistencia que nos ocupa ha sido constitutiva de un salvamento, por lo que considera que le corresponde un premio de SESENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS euros (64.500 €), así como el abono de los gastos ocasionados por la asistencia, que ascienden a una cantidad que ya nos resulta conocida: VEINTE MIL CIENTO SESENTA Y SEIS euros con SESENTA Y SIETE céntimos (20.166,67 €.) Esta cantidad se presenta “en bruto”, sin que se aduzca razonamiento justificativo alguno, ni se presente el correspondiente desglose de tales supuestos gastos. Todo parece indicar que dicha cifra se obtenido calculando el tercio de SESENTA MIL QUINIENTOS euros (60.500 €), que fue el precio por el que el “**DUENDE 52**” fue adquirido por su propietario, DON J. R. S., en mayo de 2014, tal y como se acredita en la factura expedida por el vendedor, que obra al folio 288 de las actuaciones.

Obviamente, la prestación de la asistencia ha generado diversos gastos a SALVACAT (combustible, lubricantes, personal, etc.), pero, a la vista de todo lo anteriormente expuesto, y teniendo en consideración la duración de la asistencia y la actividad desplegada en la misma por la “**LS-AM-6**”, este Tribunal Marítimo estima que tales gastos han sido calculados de forma tan arbitraria como manifiestamente exorbitante, por lo que no se ajustan a Derecho, debiendo ser este mismo Tribunal quien proceda a su fijación,

considerando que, en ningún caso podrían superar los **DOSCIENTOS euros (200 €)**.

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 “**LS-AM-6**” corresponderá a su armador y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de dicha embarcación de salvamento, salvo que los contratos laborales de la tripulación, la normativa reguladora de la actividad desempeñada por SALVACAT o su propia reglamentación interna dispongan otra cosa.

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 **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación “**LS-AM-6**” a favor de la embarcación de recreo “**DUENDE 52**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL QUINIENTOS euros (3.500 €)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, a la entidad “ASSOCIACIÓ VOLUNTARIS SALVAMENT MARITIM DE CATALUNYA” (SALVACAT), como armadora de la embarcación de salvamento “**LS-AM-6**”.

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.