

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00001/21

Presidente

Excmo. Sr. Almirante
**Don Francisco José Cortés
Uría.**

Vocales

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

Ilmo. Sr. Coronel Auditor
**Don Miguel Ángel Recio
Jaraba.**

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 veintitrés días de marzo de dos mil veintiuno.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **11/2020**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada el día 8 de agosto de 2020 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**” a la embarcación de recreo de bandera italiana, “**XANADÚ**”, de 17,92 metros de eslora, 5 metros de manga y 30,20 TRB, propiedad y armada el día de autos por DON P. J. G.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 8 de Valencia, de 12 de marzo de 2020 (folio 39), 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 ese mismo día 12 de agosto por 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 65 vuelto), relativo al servicio prestado el día 8 de agosto de 2020 por la embarcación de salvamento

“**SALVAMAR DIPHDA**” a la embarcación de recreo (marca “Nawtor Swan”, modelo 59-021), de bandera italiana, “**XANADÚ**”.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 2010 del 8 de agosto de 2020 la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**” estaba remolcando a una embarcación en la bocana del puerto de Denia, cuando recibió una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Valencia en la que se le comunicaba que la embarcación de recreo “**XANADÚ**” tenía una vía de agua y precisaba asistencia. A las 2020 la embarcación de salvamento atracó en Denia y solicitó información al CCS de Valencia sobre el “**XANADÚ**”. Recibida esta, a las 2026 salieron a toda máquina hacia la que se encontraba la embarcación siniestrada, preparando la motobomba. A las 2100 llegaron al costado del “**XANADÚ**”, en posición 39º, 0.2,5' N, 000º, 02' E, a nueve millas de Gandía, y comprobaron que este tenía su habitáculo inundado, sin que se pudiera acceder a él, con su línea de flotación a 0,5 metros por debajo de la superficie del mar y que sus tres tripulantes estaban en cubierta. Inmediatamente se abarloadon y pasaron una motobomba que arrancaron a las 2105, comenzando a achicar. A las 2115 se hace firme un cabo de remolque y a las 2125 transbordan dos tripulantes del “**XANADÚ**” con sus equipajes, quedando a bordo de este su patrón y el mecánico de la “**SALVAMAR DIPHDA**”. A las 2135 se inicia el remolque en demanda de Gandía. Como no baja el nivel del agua embarcada, se aumenta la potencia de la embarcación de salvamento, hasta el máximo de la seguridad posible y se comunica con el CCS de Valencia lo crítico de la situación y se les pide que se pongan en contacto con el *travelift* de Gandía para que esté preparado a su llegada. Siendo las 2250, con el “**XANADÚ**” abarloado al costado de Br. De la “**SALVAMAR DIPHDA**”, se deja a la embarcación asistida en el foso del *travelift*. A las 2305, la “**SALVAMAR DIPHDA**” atraca en el puerto de Gandía.

La asistencia, que no se califica en el parte, tuvo, según se reseña en este, una duración de dos horas y nueve minutos minutos, y la distancia navegada en la misma fue de veintitrés millas.

Segundo.

Por escrito de 9 de septiembre de 2020 (folios 113 y 114), se persona en el expediente la representación letrada de DON P. J. G., propietario de la embarcación de recreo “**XANADÚ**”.

Tercero.

Al folio 108 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 1600 del 8 de agosto de 2020 y las 0300 del siguiente día

9, que se concretan de la siguiente manera: “*Viento: Dirección variable con fuerza 2 a 4 (4 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Estado del mar: Marejada, con altura significativa de olas de 0,5 a 1 metro, del Este (110°)*”.

Cuarto.

En el folio 18 de las actuaciones figura copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 8 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 222, de 18 de agosto de 2020.

Quinto.

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Capitanía Marítima de Valencia, tras reconocerla, a la vista de las características de la misma, y teniendo en consideración que no han podido realizarse pruebas de funcionamiento de los equipos del barco, lo cifra en un valor de mercado, estimado, de **DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL euros (285.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 148, efectuando, asimismo, una valoración de las partidas que hubieran podido verse afectadas: maquinaria, equipos de habilitación, sistema de gobierno, mobiliario interno, equipos eléctricos y sistema de distribución eléctrico, por un importe total de **SETENTA Y NUEVE MIL euros (79.000 €)**.

SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, coincide con la anterior valoración (folio 509).

Por último, la representación letrada del armador de la embarcación asistida, estima que la valoración que de dicha embarcación realizó la Capitanía Marítima de Valencia no se corresponde con la realidad, pues considera que se ha producido una más que considerable depreciación de la misma, que deja su valor en **VEINTE MIL euros (20.000 €)**, tal y como pone de manifiesto en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 298 a 302) y en su escrito de alegaciones obrante a los folios 512 a 517.

Sexto.

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 502 a 510, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente al mismo debería ser de **CUARENTA Y UN MIL DOSCIENTOS euros (41.200 €)**, cifra que deberá ser incrementada en la del importe de los gastos en los que se incurrió como consecuencia de la asistencia, que serían **de CIENTO OCHENTA Y UN euros con ONCE céntimos (181,11 €)**, gastos que se desglosan en 145,38 €, por combustible y lubricantes consumidos y 35,72 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 84).

Por su parte, la representación letrada del propietario del “**XANADÚ**”, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 512 a 517, si bien no impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sí difiere de la cuantía que debiera corresponder como premio, al estimar, como ya ha quedado expuesto, que la valoración que de dicha embarcación llevó a cabo la Capitanía Marítima de Valencia no se corresponde con la realidad, pues considera que se ha producido una más que considerable depreciación de la misma como consecuencia de los daños sufridos, por lo que entiende que la cuantía del premio correspondiente a la asistencia no debe superar la de **DOS MIL euros (2.000 €)**.

Séptimo.

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 9 de octubre de 2020, (folios 275 a 382 vuelto), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) auto de retención en puerto de la embarcación asistida, 3º) publicación de edictos en el B.O.E., 4º) notificación de inicio del expediente al Consulado de Italia, 5º) personación de las partes asistente y asistida, 6º) fotografías de la embarcación asistida en el varadero del puerto de Gandía, 7º) informe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, 8º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 9º) informe del CCS de Valencia y 10º) valoración de la embarcación asistida por la Capitanía Marítima de Valencia, y, según las partes personadas.

Octavo.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 30 de octubre de 2020 (folios 419 y 419 vuelto), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuesta por SASEMAR y la testifical interesada por el armador del “**XANADÚ**”.

Noveno.

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 17 de diciembre de 2020 (folios folio 351) y habiendo declinado la representación legal de la parte asistente celebrar la reunión conciliatoria, se estimó no ser necesario llevarla a cabo y elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Primero.

Aun cuando las versiones que de los hechos presentan las partes personadas no difieren sustancialmente, 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, este Tribunal Marítimo es de criterio que estas han de complementarse con el informe general de la emergencia

emitido por el CCS de Valencia (folios 416 y 417), por el informe del Servicio Marítimo Provincial de Valencia de la Guardia Civil (folio 169) y por la declaración de DON J. S. P., patrón de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR DIPHDA”** (folios 473 a 478.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 1950 del 8 de agosto de 2020 el Centro de Comunicación Radiomarítima (CCR) de Valencia, comunicó al CCS de la misma ciudad que había recibido una llamada de urgencia (PAN PAN) por canal 16 del velero **“XANADÚ”** en la que solicitaba asistencia por tener una vía de agua. Por tal motivo, el CCS contactó con la embarcación de salvamento **“SALVAMAR DIPHDA”** que estaba remolcando a una embarcación en la bocana del puerto de Denia. A las 2020, la embarcación de salvamento atracó en Denia y solicitó al CCS de Valencia información sobre el **“XANADÚ”**. Recibida esta, a las 2026 salieron a toda máquina hacia la posición en la que se encontraba la embarcación siniestrada, preparando la motobomba. A las 2028 el CCS contactó con el **“XANADÚ”**, desde donde se les comunicó que estaban embarcando mucha agua. A las 2030 el CCR comunicó al CCS que el velero **“CANISIIES”** estaba junto al **“XANADÚ”** y que allí permanecería hasta la llegada de ayuda. A esa misma hora, llegó a la posición en la que se encontraba el **“XANADÚ”** la embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil **“RÍO JÚCAR”**, que, a través del canal 16 de VHF había tenido conocimiento de la situación que atravesaba el **“XANADÚ”** y que había informado al CCS de Valencia que se dirigía a auxiliar a la embarcación en peligro. Dos tripulantes de la embarcación de la Guardia Civil embarcaron en el velero para tratar de taponar la vía de agua, pero no pudieron hacerlo debido a la cantidad de agua que lo anegaba. A las 2100, la embarcación de salvamento llegó a la posición 39º, 02,5' N, 000º, 02' E, a unas nueve millas de Gandía, y comprobaron que este tenía su habitáculo inundado, sin que se pudiera acceder a él, con su marca habitual de flotación a eso de medio metro bajo el agua y que sus tres tripulantes estaban en cubierta. Inmediatamente se abarloadaron y pasaron una motobomba que instalaron con la colaboración de los dos citados tripulantes del **“RÍO JÚCAR”**, la arrancaron a las 2105 y la bomba empezó a achicar. A las 2115 se hizo firme un cabo de remolque y a las 2125 transbordaron dos tripulantes del **“XANADÚ”** con sus equipajes, quedando a bordo de este su patrón y el mecánico de la **“SALVAMAR DIPHDA”**. A las 2135 se inició el remolque en demanda de Gandía. Como no bajaba el nivel del agua embarcada, se aumentó la potencia de la embarcación de salvamento, hasta el máximo de la seguridad posible y se comunicó con el CCS de Valencia lo crítico de la situación, pidiéndoles que se pusieran en contacto con el *travelift* de Gandía para que estuviera preparado a su llegada. Siendo las 2250, con el **“XANADÚ”** abarloado al costado de Br. de la **“SALVAMAR DIPHDA”**, se dejó a la embarcación asistida en el foso del *travelift*. A las 2305, la **“SALVAMAR DIPHDA”** atracó en el puerto de Gandía.

Segundo.

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

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Los hechos relatados pudieran constituir una asistencia marítima cuyo conocimiento y resolución corresponde a este Tribunal Marítimo Central, de conformidad con lo dispuesto el artículo 31 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, en vigor en calidad de norma reglamentaria conforme a la previsión de la disposición derogatoria única, letra f), y a lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Segundo.

En el supuesto que ahora nos ocupa, la primera cuestión que se ha de dilucidar es la de conceptualizar la naturaleza de la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un “salvamento”, mientras que la parte asistida no efectúa calificación alguna al respecto.

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 registrará por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Definición de “salvamento”, trasunto de la que nos proporciona el artículo 1.a) del Convenio de Londres de 1989. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero

riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, el Tribunal Marítimo Central considera ajustada a Derecho la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, por acreditarse la concurrencia del indispensable requisito de peligro, pues, efectivamente, se dio una situación de peligro real, inminente y grave para la seguridad de la embarcación asistida, pues en una racional previsión de los acontecimientos, se hubiera producido su pérdida o grave deterioro. Y esto es así, porque la vía de agua que tenía el **“XANADÚ”** provocaba una considerable entrada de agua, que su tripulación se veía incapaz de achicar. Solo se consiguió controlar la entrada de agua cuando el mecánico de la **“SALVAMAR DIPHDA”** embarca en el **“XANADÚ”** y pone en funcionamiento la bomba que había llevado para achicar el agua embarcada, lo que redundó positivamente en la flotabilidad de la embarcación asistida. La situación por la que atravesaba el **“XANADÚ”** revestía una evidente gravedad, y esto se evidencia en el relato de los hechos que se recoge en el propio parte de asistencia (folio 7), en el que se reseña que el habitáculo del **“XANADÚ”** se encontraba totalmente inundado y que el velero estaba con la línea de flotación muy baja y que sus tres tripulantes se encontraban en cubierta, siendo necesario desembarcar a dos de ellos con sus equipajes. Todo esto viene confirmado en la declaración del patrón de la embarcación de salvamento, Sr. S. P. (folios 473 a 478), quien afirma que debido a la entrada de agua era imposible acceder al interior del **“XANADÚ”**, que los sistemas de achique de dicha embarcación eran incapaces de contener la entrada de agua y que la situación era de peligro inminente, pues la embarcación asistida carecía de propulsión y de medios de achique y se encontraba a nueve millas de la costa, de modo que, por sus propios medios, su tripulación no hubiera sido capaz de solventar tan difícil situación.

La versión sostenida por la parte asistente respecto al peligro cierto, grave e inminente que se cernía sobre el **“XANADÚ”**, en ningún momento se ha tratado de desvirtuar por la parte asistida. Es más, en el informe pericial elaborado a instancia de la parte asistida por el **“GABINETE PERICIAL BONAFONT, S.L.”**, se pone de manifiesto que *“la unidad (el **“XANADÚ”**) ha sufrido un hundimiento casi por completo y que gracias a Salvamento Marítimo se pudo evitar el hundimiento completo de la embarcación”* (folio 201).

Llegados a este punto, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, y, en virtud a los razonamientos expuestos, hay que convenir, y así se conviene, que nos encontramos ante 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 por el Capitán Marítimo de Valencia 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).

Sentado lo anterior, hemos de recordar que el informe elaborado por el Capitán Marítimo de Valencia, tras reconocer al “**XANADÚ**” y a la vista del valor de mercado de embarcaciones deportivas similares, cifra su valor en **DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL euros (285.000 €)**, efectuando, asimismo, una valoración de las partidas que hubieran podido verse afectadas: maquinaria, equipos de habilitación, sistema de gobierno, mobiliario interno, equipos eléctricos y sistema de distribución eléctrico, por un importe total de **SETENTA Y NUEVE MIL euros (79.000 €)**, lo que vendría en dar un valor aproximado de **DOSCIENTOS DIECISIETE MIL euros (217.000 €)**.

No obstante lo anterior, es necesario destacar que la parte asistida discrepa de la anterior valoración, aduciendo que de la documentación aportada al expediente, en la que se incluye un informe pericial encargado por esa parte al “GABINETE PERICIAL BONAFONT, S.L.” (folios 175 a 274), se desprende que el importe de los gastos necesarios para la reparación del “**XANADÚ**” disminuye grandemente el valor que el informe de la Capitanía Marítima de Valencia atribuye a la embarcación asistida, afirmando que dichos gastos serían de tal magnitud que llegarían a sobrepasar el valor del barco en el momento en el que se llevó a cabo la asistencia.

Pues bien, entiende este Tribunal Marítimo Central que debe desecharse por completo esa argumentación y para ello reitera lo ya convenido en su acuerdo 03/20, de 15 de diciembre de 2020, por el que se desestimó el recurso de alzada interpuesto por la representación legal de la parte asistida contra la resolución de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 8 por la que se fijaba la cuantía de la fianza impuesta a dicha parte, cuya copia consta a los folios 524 a 527 vuelto, y cuyos razonamientos reproduciremos a continuación: “... *que el informe pericial aportado se limita a presentar varios presupuestos de*

las reparaciones que, a su juicio, debe someterse la embarcación asistida, pero no presenta valoración de la misma en el momento en el que finaliza la asistencia. A este respecto, tal y como queda expuesto en la valoración efectuada por la Capitanía Marítima de Valencia, la obra viva y el interior de esa embarcación se encuentra en buen estado, no pudiendo afirmarse, por tanto, que tales elementos carezcan de valor alguno. Es más, en las diversas fotografías que de la embarcación asistida constan en el expediente, puede comprobarse que esta conserva su aparejo en buen estado. Pero es que, admitiendo que el motor del “XANADÚ” haya quedado afectado como consecuencia de la entrada de agua, en el propio informe pericial de parte (folio 229), se reconoce que “lo que nos va a dar la vida útil de la embarcación es su propio casco y su estructura, la cual no está afectada, estimando que al tratarse de un velero aunque el motor esté afectado, se considera que este es un motor de maniobra no de navegación principal.” No cabe duda que las averías del motor implican una depreciación de la embarcación, pero, también, que la misma no puede conllevar una pérdida total de valor de la embarcación asistida. Por el contrario al informe pericial de parte, por la Capitanía Marítima de Valencia, sí se ha llevado a cabo una valoración de la embarcación asistida, así como de los elementos que no pudieron ser probados, motor, equipos de habilitación, sistema de gobierno, mobiliario interno, equipos eléctricos y sistema de distribución eléctrico...”

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor aproximado de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **DOSCIENTOS DIECISIETE MIL euros (217.000 €)**.

Cuarto.

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**” en favor de la embarcación de recreo “**XANADÚ**”, que, como ya ha quedado expuesto, contó con la colaboración de personal del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, y considerando como valor contribuyente el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el citado artículo 13.1) del Convenio de Londres de 1989, concretamente a los expuestos en sus apartados a) “valor del buque salvado”, c) “éxito logrado”, d) “naturaleza y grado del peligro”, e) “pericia y esfuerzo desplegado por los salvadores” y h) “prontitud con que se hayan prestado los servicios.” Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **DIECISIETE MIL euros (17.000 €)**.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta y que ascienden a la cantidad de **CIENTO OCHENTA Y UN euros con DIEZ céntimos (181,10 €)**, gastos que se desglosan en 145,38 €, por combustible y

lubricantes consumidos y 35,72 €, correspondientes a los gastos del personal en el servicio (folio 84), gastos respecto a los que la parte asistida nada alega en contrario y que este Tribunal Marítimo considera ajustados a Derecho.

Quinto.

Al tratarse la “**SALVAMAR DIPHDA**” 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 marítimo “**SALVAMAR DIPHDA**” en favor de la embarcación de recreo “**XANADÚ**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DIECISIETE MIL CIENTO OCHENTA Y UN euros con DIEZ céntimos (17.181,10 €)**, que habrá de ser abonada por DON P. J. G., armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora de la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR DIPHDA**”.

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.