

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00002/21**

#### **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 Diez 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 **13/20**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 8 de Valencia, relativo a la asistencia prestada el día 29 de agosto de 2020 por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR DIPHDA**” a la embarcación de recreo de bandera estadounidense, “**MORAIRA**”, con matrícula 1216370 Toms River, Nueva Jersey, (U.S.A.) de 11,3 metros de eslora, 4 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON I. L. G.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Se inició el presente expediente por acuerdo de 2 de septiembre de 2020 de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 8, de Valencia, (folio 21) a la recepción de escrito, de fecha 2 de septiembre de 2020, de la representación legal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) (folios 2 y 3) que, trasladando el parte de asistencia, (folios 4 a 8), formulado por el patrón de la unidad de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**”, relativo al servicio prestado el día 29 de agosto de 2020 a la embarcación de recreo de bandera

estadounidense “**MORAIRA**”, (Modelo “Catalina” 375), instaba su personación en las actuaciones, que se acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador, a fin de acreditar su valor, la aportación de copias de sus pólizas de seguro de Casco y Máquinas y de Responsabilidad Civil.

En el citado parte queda reseñado que el día 29 de agosto de 2.020 el CCS de Valencia indicó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR DIPHDA**” que fuera a auxiliar al velero “**MORAIRA**”, que en la noche del día 28 se había soltado de la boya en la que estaba amarrado y había varado en la extremo de levante de la playa del Portet de Moraira, muy próxima a las rocas. La “**SALVAMAR DIPHDA**” no había podido asistir con anterioridad al “**MORAIRA**” por no darse las condiciones adecuadas y existir poco calado para actuar por la noche. Señala el parte que el CCS de Valencia indicó a la embarcación de salvamento que el armador de la embarcación siniestrada les exoneraba de responsabilidad si se producía algún percance en el transcurso de la asistencia. Una vez en el lugar de los hechos, desde la “**SALVAMAR DIPHDA**” se solicitó el apoyo de una embarcación auxiliar del Club Náutico de Moraira, para que llevara el cabo de remolque hasta el “**MORAIRA**”, a bordo del que se encontraba su armador, para que este lo amarrara a las bitas de popa. Una vez firme el cabo de remolque, la embarcación de salvamento empezó a tirar del velero varado, lo que se hizo con dificultad, debido a la proximidad de las rocas con el costado de Br. de la “**SALVAMAR DIPHDA**”, al escaso calado y a la dificultad de la maniobra por tratarse de un canal angosto reservado al acceso de embarcaciones menores y a la existencia de una línea de boyas de balizamiento que podía engancharse en sus *jets* de propulsión y maniobra. Como resultado de la tracción, se consiguió girar al velero, que puso proa a la mar. Hecho esto, se cambió la maniobra, afirmando el cabo de remolque a proa de la embarcación asistida. Desde la embarcación de salvamento se solicitó al armador del “**MORAIRA**” que consiguiera voluntarios que ayudaran en la maniobra. Una vez estos se personaron, amarraron un cabo en la parte alta del mástil del velero, tirando de él para escorarlo y facilitar así la salida de la varada. Durante el remolque, el cabo faltó en dos ocasiones y algunas boyas de la línea de balizamiento se engancharon en la hélice de la embarcación asistida, pero su armador, desde el agua, consiguió desenredarlas. La embarcación auxiliar del Club Náutico de Moraira finalizó la aproximación del velero, llevándolo hasta el *travelift* de Marina de Moraira. La “**SALVAMAR DIPHDA**” entró en el Club Náutico de Moraira y atracó en el muelle del gasoil, desde donde informó al CCS de Valencia.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de una hora y cincuenta minutos, siendo la distancia navegada de 11 millas.

### **Segundo.**

A través de un correo electrónico de 4 de septiembre de 2020 (folio 79), se personó en el presente expediente de asistencia marítima DON I. L. G., propietario del “**MORAIRA.**”

Asimismo lo hizo la representación legal de la compañía aseguradora del “**MORAIRA**”, la entidad mercantil “GENERALI ESPAÑA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS”, tal y como consta al folio 122.

### **Tercero.**

Al folio 115 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 0400 y las 1200 del día 29 de agosto de 2020, que se concretan de la siguiente manera: *“Viento: Entre las 04 y las 05 h, viento del noroeste (310° a 320°) con fuerza 3 (7 a 10 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Entre las 05 y las 12 h, viento del norte (010° a 020°) con fuerza 4 a 5 (11 a 21 nudos) y rachas de 22 a 27 nudos. Estado de la mar: Fuerte marejada, con altura significativa de olas de 1,5 a 2 metros, del sureste (120°).”*

### **Cuarto.**

En el folio 98 de las actuaciones figura 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 240, de 8 de septiembre de 2020.

### **Quinto.**

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Capitanía Marítima de Valencia, tras reconocerla y a la vista de las características de la misma, lo cifra en un valor de mercado estimado de **CIENTO VEINTE MIL euros (120.000 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 106, valor al que debe deducirse el correspondiente a las reparaciones efectuadas por los daños sufridos, **QUINCE MIL euros (15.000 €)**, lo que hace que el valor del “**MORAIRA**” en el momento en el que se llevó a cabo la valoración pericial ascendiera a la cantidad de **CIENTO CINCO MIL euros (105.000 €)**.

SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistente, coincide con la anterior valoración (folio 215).

Por último, la representación letrada de la compañía aseguradora de la embarcación asistida, considera que el valor de la misma en el momento en el que se produjo la asistencia se cifraba en **CIENTO DOCE MIL QUINIENTOS euros (112.500 €)**.

**Sexto.**

La representación letrada de SASEMAR, en sus escrito de alegaciones y de conclusiones obrantes, respectivamente, a los folios 203 a 216 y 431 a 441, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente al mismo debería ser de **VEINTIÚN MIL euros (21.000 €)**, 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 ONCE euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (111,89 €)**, gastos que se desglosan en 89,82 €, por combustible y lubricantes consumidos y 27,07 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 84).

Por su parte, la representación letrada de la aseguradora del “**MORAIRA**”, en sus escritos de alegaciones y de conclusiones provisionales obrantes, respectivamente, a los folios 221 a 228 y 443 a 449, entiende que la asistencia debe ser calificada como un “remolque de fortuna”, sin que especifique concretamente cual debe ser la cuantía de la retribución correspondiente.

**Séptimo.**

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 14 de octubre de 2020, (folios 176 a 184), 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 los Estados Unidos de América, 5º) personación de las partes asistente y asistida, 6º) informe del Club Náutico de Moraira, 7º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 8º) informe del CCS de Valencia y 9º) valoración de la embarcación asistida por la Capitanía Marítima de Valencia.

**Octavo.**

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 5 de noviembre de 2020 (folios 294 y 295), se acuerda la práctica de las pruebas testifical y documental propuesta por SASEMAR y la testifical interesada por la aseguradora del “**MORAIRA**”.

**Noveno.**

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 14 de enero de 2021 (folio 451) y habiendo declinado las partes celebrar la

reunión conciliatoria, se estimó no ser necesario llevarla a cabo y elevar lo actuado a este Tribunal Marítimo Central.

## **HECHOS**

### **Primero.**

Al objeto de fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, este ha de tomar en consideración para hacerlo, no solo del parte de asistencia (folios 4 a 8), por lo demás, en exceso impreciso, sino, también, el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de Valencia (folios 46 a 48), los informes elaborados por el Club Náutico de Moraira (folio 79) y por DON I. L. G., armador de la embarcación asistida (folios 93 y 94), el informe pericial elaborado a instancia de la compañía aseguradora del **“MORAIRA”** por DON C. T. C. (folios 229 a 241) así como la declaración prestada por dicho perito (folios 402 a 410) y las declaraciones formuladas por los testigos DON J. A. R. I., patrón de la **“SALVAMAR DIPHDA”** (folios 377 a 380), DON A. S., contraamaestre del Club Náutico de Moraira (folios 384 a 386), DOÑA C. T. G. (folio 390), DON J. V. C. (folios 392 y 393), DON J. E. Á. (folio 394), voluntarios estos tres últimos en las operaciones llevadas a cabo para posibilitar salir de la varada al **“MORAIRA”** y DON I. L. G., armador de la embarcación asistida (folios 397 a 400). A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 2017 del 28 de agosto de 2.020, a través del 112 se informó al CCS de Valencia que el velero **“MORAIRA”** estaba a la deriva muy próximo a las rocas de Cala Portet en Moraira, por lo que el CCS realizó diversas gestiones para localizar al armador del mismo. A las 2206, el contraamaestre de guardia del Club Náutico de Moraira, DON A. S. F., comunicó al CCS que el patrón del **“MORAIRA”** iba a ponerse en contacto con ellos y que el barco a la deriva había estado amarrado a una boya del canal de entrada, de la que se había soltado. A las 2241 se contacta con el armador del **“MORAIRA”**, DON I. L. G., que solicita al CCS de Valencia que se preste asistencia a su barco, por lo que a las 2242 es movilizada la embarcación de salvamento **“SALVAMAR DIPHDA”**, que a las 2348 llegó a zona e informó que no podía realizar la asistencia con seguridad, por lo que regresó a su base en Jávea. Cuando el Sr. L. G. tuvo noticia por el Sr. S. F. que su barco había quedado a la deriva para acabar varado, se dirigió al lugar donde se había producido la varada, el extremo de levante de la playa del Portet de Moraira, y, acompañado por DON DON J. V. C. echó un ancla para evitar que el **“MORAIRA”** pudiera irse contra las piedras. A las 0555 del siguiente día 29, el armador del **“MORAIRA”** llamó al CCS de Valencia para, nuevamente, solicitar ayuda para salir de la varada, indicando que la luz del día y la mar en calma facilitarían la operación y exonerando de responsabilidad si se producía algún percance en el transcurso

de la asistencia. Por tal motivo, a las 0626 se movilizó a la “**SALVAMAR DIPHDA**”, que salió de su base a las 0655 y llegó a zona a las 0740, y una vez allí, y como por su calado no podía acercarse al “**MORAIRA**”, solicitó el apoyo de una embarcación auxiliar del Club Náutico de Moraira, para que esta llevara el cabo de remolque hasta el velero, a bordo del que se encontraba su armador, y este lo amarrara a las bitas de popa. El citado Sr. S. F. y DON J. E. A., a bordo de una embarcación “Zodiac” del club náutico, llevaron un cabo de remolque hasta la embarcación siniestrada. Inmediatamente después, unos voluntarios afianzaron un cabo de escota en lo alto del mástil del “**MORAIRA**” y llevaron el otro hasta la “Zodiac”, y esta empezó a tirar para escorar lateralmente al velero para así librar su quilla, operación en la que también intervino personal voluntario desde la playa. Hecho esto, la embarcación de salvamento, que se había mantenido en la entrada del canal balizado de acceso a la playa, tiró del velero varado. Como resultado de la tracción, se consiguió cambiar la posición del velero dejándolo con la proa hacia fuera. Seguidamente, se cambió el punto de tiro de remolque, afianzándose el cabo de a proa de la embarcación asistida. Durante la realización del remolque, el cabo faltó en dos ocasiones y algunas boyas de la línea de balizamiento se engancharon en la hélice de la embarcación asistida, pero su armador, desde el agua, consiguió librarlas. La embarcación auxiliar del Club Náutico de Moraira llevó al velero, que estaba sin gobierno con la pala del timón doblada, hasta el *travelift* de la Marina de Moraira. La “**SALVAMAR DIPHDA**” entró en el Club Náutico de Moraira y atracó a las 0845 en el muelle del gasoil, para salir después hacia su base, a la que llegó a las 1126.

### **Segundo.**

Las condiciones meteorológicas del día 29 de agosto de 2020 fueron las expresadas 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”, o, en su caso, como un “auxilio”, mientras que la asistida la considera como un “remolque de fortuna”.

## **Tercero.**

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si 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 SASEMAR, pues, en el momento en el que hizo acto de presencia la **“SALVAMAR DIPHDA”** en el lugar de los hechos, no existía peligro para la vida o integridad física de las personas y porque ha quedado suficientemente acreditada la no concurrencia de un peligro cierto, grave e inminente que hiciera temer la pérdida o deterioro grave del **“MORAIRA”**, requisito este indispensable para poder hablar de un salvamento, puesto que la embarcación asistida se encontraba varada en un fondo de arena a unos pocos metros de la costa y a

unos treinta metros de las rocas, con un ancla largada, y las condiciones meteorológicas reinantes en aquel momento eran lo suficientemente bonancibles para no incidir negativamente en la varada.

#### **Cuarto.**

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR DIPHDA”** no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención 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 “remolque de fortuna”.

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 **“MORAIRA”**, se encontraba varado en el momento en el que se dio inicio a la

operación de remolque. Además, la asistencia se realizó a instancia del armador del “**MORAIRA**”, sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo ni respecto al precio que iba a importar dicha actuación.

Llegados a este punto es necesario resaltar que en la asistencia no solo participó la “**SALVAMAR DIPHDA**”, sino, que, como ha quedado sobradamente acreditado, también lo hicieron otros intervinientes, que coadyuvaron decisivamente en su éxito. Así, lo hizo el propio Sr. L. G., armador del “**MORAIRA**”, que, previamente a la asistencia, junto con el Sr. V. C. aseguró su barco con un ancla para evitar su posible deriva hacia las rocas y que, en el transcurso de las actuaciones que se llevaron a cabo, estuvo a bordo de su barco y fue quien afianzó el cabo de remolque que le proporcionaron para que la embarcación de salvamento pudiera tirar del “**MORAIRA**”, y, además, fue quien desenredó las boyas que se habían enganchado en la hélice del velero. Por otra parte, hay que resaltar la intervención del Sr. S. F., del Club Náutico de Moraira, quien empleando una embarcación neumática modelo “Zodiac” fue quien, acompañado por el Sr. E. A., llevó el cabo de remolque desde la embarcación de salvamento hasta la embarcación asistida, y quien gracias a la tracción de la “Zodiac” pudo escorar al “**MORAIRA**” para librar su quilla del fondo y posibilitar, de ese modo, que la embarcación de salvamento pudiera tirar y sacarlo de la varada. Además, fue quien remolcó al “**MORAIRA**” hasta dejarlo en el *travelift* la Marina de Moraira. También ha de hacerse referencia a todos aquellos voluntarios que desde tierra, colaboraron para escorar lateralmente a la embarcación asistida.

No se discute que la intervención de la “**SALVAMAR DIPHDA**” tuvo un carácter decisivo para sacar de la varada al “**MORAIRA**”, circunstancia esta que resulta evidente de lo actuado y que confirman todos los testimonios recogidos en este expediente, pero resulta oportuna fijar su actuación en los términos en los que realmente se llevó a cabo: tirar, primero de popa y, después, de proa del “**MORAIRA**” hasta conseguir librarlo de la varada, actuación única que desempeñó, que fue de fundamental importancia, pero, que, como anteriormente se ha expuesto, no hubiera podido ser llevada a cabo sin la colaboración de los otros intervinientes en la asistencia.

#### 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, duración y distancia navegada).

Al objeto de determinación de la remuneración adecuada a la asistencia prestada y habida cuenta la similitud de las operaciones realizadas con las propias de un remolque ordinario, este Tribunal Marítimo también somete a su consideración lo dispuesto en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Española de Salvamento Marítimo.

Asimismo, deberán tenerse presentes los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

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 MIL euros (1.000 euros), reconociendo, asimismo, la existencia de unos gastos ocasionados al armador como consecuencia de la asistencia prestada, que ascienden a la cantidad de CIENTO ONCE euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos, (111, 89 euros).

Como ha quedado expuesto, la actividad desplegada por personal voluntario y por el Club Náutico de Moraira en la asistencia prestada al “**MORAIRA**” ha de considerarse como útil y eficaz, por lo que en el supuesto de que esos intervinientes se hubieran personado en el presente expediente, podrían haberse hecho acreedores a percibir una justa remuneración por su actuación, pero, debido a que tal personación no se ha llevado a efecto, no procede efectuar pronunciamiento alguno en ese sentido.

#### **Sexto.**

Al tratarse la “**SALVAMAR DIPHDA**” de una embarcación adscrita 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 **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR DIPHDA**” a favor de la embarcación de recreo “**MORAIRA**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL CIENTO ONCE euros con OCHENTA Y NUEVE céntimos (1.111, 89 €)**, que habrá de ser abonada por el 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.