

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00010/21

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 dieciséis días de noviembre 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 **16/20**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 25 de julio de 2020 por la embarcación de salvamento marítimo **“SALVAMAR SPICA”** a la embarcación de recreo de bandera belga, **“NOVA LIBERTY”**, con matrícula, de 11,50 metros de eslora y 3,52 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por DON I.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se inició el presente expediente por providencia de 11 de agosto de 2020 del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4, de Cádiz, (folio 9) a la recepción de escrito de fecha 7 de agosto de 2020 de la representación legal de la entidad pública empresarial **“SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA”** (SASEMAR), (folios 7 y 8), que da traslado del parte de asistencia, (folios 2 a 6), formulado por el patrón de la unidad de salvamento **“SALVAMAR SPICA”**, relativo al servicio prestado el día 25 de julio de 2020 a la embarcación de recreo de bandera belga **“NOVA LIBERTY”**, (Modelo **“Catalina”** 375), en el que instaba su personación en las actuaciones, a que se

acordase la prohibición de venta del buque asistido y que se requiriera a su armador a fin de acreditar su valor y de aportar copias de sus pólizas de seguro y de responsabilidad civil.

En el citado parte queda reseñado que a las 0509 del día 25 de julio de 2020 el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería informó a la unidad de salvamento **“SALVAMAR SPICA”** que había un velero con una avería en la máquina que requería sus servicios para poder llegar al puerto de San José. A las 0529 la **“SALVAMAR SPICA”** sale de su base y a las 0630 se encuentra al costado del velero, que resultó ser el **“NOVA LIBERTY”**, en posición 36°-45,69' N y 002° - 01,07' W. A las 0635 se pasó un cabo a la embarcación asistida que se hizo firme a proa de la embarcación de salvamento, iniciándose el remolque en demanda del puerto de Carboneras, toda vez que resultaba imposible acceder al de San José con una embarcación remolcada. A las 0835 se acortó el cabo de remolque y a las 0840 se colocó al velero al costado de la **“SALVAMAR SPICA”** para poder entrar al puerto de Carboneras. A las 0850 el **“NOVA LIBERTY”** quedó atracado en lugar seguro. La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 1020, donde quedó atracada a las 1217.

El servicio prestado, que no se califica por el asistente, tuvo una duración de 6 horas y 48 minutos minutos, siendo la distancia navegada de 81 millas.

Segundo.

El armador del **“NOVA LIBERTY”** sostiene que la **“SALVAMAR SPICA”**, en el transcurso de la asistencia causó diversos daños a su barco, y que esto ha sido reconocido por el patrón de la embarcación de salvamento. Así lo afirma en sus correos electrónicos obrantes a los folios 39 y 40 y 114 y 115, y en su declaración reseñada en los folios 109 y 110, en la que textualmente dice: *“Que la lancha de salvamento se acercó de forma perpendicular a la proa por la amura de babor, estando el mar en calma, abordando la proa de mi barco y causándole daños en el balconcillo de proa y dejando una marca en la parte superior del casco, afectando a distintos elementos como el estay de proa, etc. Quiere significar que al ser abordado, la proa de su barco bajó, efectuando un rebote al salir, que tocó la lancha de salvamento. Como consecuencia del golpe recibido en el barco, el declarante cayó sobre la cubierta. Con posterioridad a dicho incidente largaron un cabo mediante una sirga que fue recogida por el declarante procediendo a hacerlo firme en las dos cornamusas de proa. Quiere señalar expresamente que el marinero que se encontraba a estribor en la lancha de salvamento, gritó “cuidado” cuando iba a impactar la lancha de salvamento contra el velero, y después se disculpó comentando que el patrón estaba despistado hablando por radio mientras ejecutaba la maniobra. Saliendo posteriormente el capitán disculpándose por la maniobra.”* Asimismo, declara *“Que se hizo constar en el certificado de asistencia, emitido por SASEMAR, la asunción por el patrón del B/S “Salvamar Spica”, de la culpa en cuanto a la producción de los daños al ser abordado el velero.”*

Tercero.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo instructor de 13 de octubre de 2020 (folio 58), se tiene por personada a la representación letrada de la compañía de seguros "F. S." y del asegurado, DON I.

Cuarto.

Al folio 158 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 0000 y las 0014 horas locales del día 25 de julio de 2020, que se concretan de la siguiente manera: *" Viento. ...sopló viento de dirección variable con fuerza 2 a 3 (6 a 19 km/h.) Entre las 09 y las 14 h.l. el viento sopló del este y nordeste (040° a 090°) con fuerza 5 (29 a 38 km/h) y rachas de 39 a 49 km/h."* *Oleaje. Al comienzo del día había marejadilla, con altura significativa de las olas menor de 0,5 metros que aumentó por la mañana a marejada, con altura significativa de las olas de hasta 1 metro. La dirección de procedencia del oleaje fue del este (070°). Visibilidad. Buena, de 10 km o más."*

Quinto.

En el folio 112 de las actuaciones figura copia del edicto que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 4 en el que pone de manifiesto que se encuentra instruyendo el presente expediente, a fin de que cuantos se consideren interesados en el mismo se personen y comparezcan en su debida forma ante el Juzgado Marítimo del que es titular.

Sexto.

Respecto a la valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por la Inspectora de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Sevilla, tras reconocerla, a la vista de las características de la misma, lo cifra en un valor de mercado estimado de **TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS SIETE euros (38.507 €)**, tal y como consta en su informe obrante a los folios 160 y 160 vuelto.

Tanto SASEMAR, entidad armadora de la embarcación asistida (folio 238 vuelto), como la representación letrada del armador de la embarcación asistida (folios 247 vuelto y 248), coinciden con la anterior valoración. No obstante, dicha representación letrada sostiene que de esa valoración deberá deducirse el importe de los gastos en los que el armador ha incurrido para reparar los daños que, afirma, causó la embarcación asistida a la asistida en el transcurso de la asistencia, daños que se concretan en una cuantía de

9.207,24 €, por lo que cifra el valor real del “**NOVA LIBERTY**” en **VEINTINUEVE MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE euros con SETENTA Y SEIS céntimos (29.299,76 €.)**

Séptimo.

Con fecha 11 de agosto de 2020, el Sr. Juez Marítimo instructor acordó la prohibición de salida a la mar del “**NOVA LIBERTY**” en tanto no se garantizara debidamente por su armador el pago de la retribución que resultara debida por la asistencia prestada (folio 12), fijando, por resolución de 15 de febrero de 2021, una garantía para enervar tal prohibición, por el importe de **SEIS MIL euros (6.000 €)**, tal y como consta al folio 67.

Octavo.

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 14 de junio de 2021, (folios 226 y 227), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) calificación de la asistencia por las partes, 2º) valor contribuyente de la embarcación asistida, 3º) gastos, daños y perjuicios y 4º) importe de la remuneración.

Noveno.

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones que consta en los folios 234 a 242, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente debería ser de **TRES MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA euros (3.850 €)**, 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 SETECIENTOS CINCUENTA euros con OCHO céntimos (750,08 €)**, gastos que se desglosan en las cantidades de 345,66 € por combustible y lubricantes consumidos y de 404,42 €, correspondiente a los gastos de personal (folio 242).

Por su parte, la representación letrada de la compañía aseguradora del “**NOVA LIBERTY**” y de su armador, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 244 a 250, entiende que la asistencia debe ser calificada como una mera operación de remolque, cuya retribución no podrá exceder de la prevista 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. A su vez, esta representación letrada sostiene en su referido escrito de alegaciones que en el transcurso de la asistencia el “**NOVA LIBERTY**” sufrió daños por un importe de 9.207,24 €, daños que fueron causados al ser abordado por la “**SALVAMAR SPICA.**”

Décimo.

Por providencia de la Sra. Juez Marítimo de 12 de julio de 2021 (folio 252), se acuerda la práctica de las pruebas documentales propuestas por SASEMAR y por la aseguradora del “**NOVA LIBERTY.**”

Undécimo.

Practicada la referida prueba, por providencia de la Sra. Juez Marítimo, de 21 de septiembre de 2021 (folio 280) 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.

La narración que de los hechos se formula en en el parte de asistencia no ha sido contradicha por la parte asistida, excepto en lo relativo a los daños que presenta la embarcación asistida. Pero, 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, además del parte de asistencia (folios 2 a 6), el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de Almería (folios 103 y 104), así como las declaraciones formuladas por los testigos DON B., patrón de la “**SALVAMAR SPICA**” (folios 185 y folio 185 vuelto) y por DON I., armador y patrón de la “**NOVA LIBERTY**” (folios 109 y 110.) A la vista de todo lo anterior, el Tribunal Marítimo Central, declara probado lo siguiente:

A las 0503 (el horario empleado es UTC) del día 25 de julio de 2020, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería recibió una llamada de la embarcación “**NOVA LIBERTY**”, en posición 36º- 46,14' N y 001º- 59,94' W, solicitando remolque por sufrir una avería en el motor, informando que su puerto base era el de Carboneras, contestando el CCS que el remolque se realizaría al puerto de abrigo más cercano. A las 0509 se movilizó a la unidad de salvamento “**SALVAMAR SPICA.**” A las 0529 la “**SALVAMAR SPICA**” salió de su base y a las 0630 se encontraba al costado del velero, en posición 36º- 45,67' N y 002º- 01,06' W, 2,3' al ESE de Punta Loma Pelada. A las 0635 se pasó un cabo a la embarcación asistida que se hizo firme a proa de la embarcación de salvamento, iniciándose el remolque en demanda del puerto de Carboneras, toda vez que resultaba imposible acceder al de San José con una embarcación remolcada. A las 0835 se acertó el cabo de remolque y a las 0840 se colocó al velero al costado de la “**SALVAMAR SPICA**” para poder entrar al puerto de Carboneras. A las 0850 el “**NOVA LIBERTY**” quedó atracado en lugar seguro. La embarcación de salvamento zarpó para su base a las 1020, donde quedó atracada a las 1217.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día 25 de julio de 2021 en la zona y horario en las que tuvo lugar la asistencia fueron las expresadas en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Previamente a analizar y calificar los hechos que originan en el presente expediente, este Tribunal Marítimo Central considera conveniente abordar una cuestión previa, que si bien no incide en la naturaleza de la asistencia que se sustancia en el expediente, ha sido planteada por una de las partes personadas y no debe eludirse un pronunciamiento al respecto. La parte asistida, como ya ha quedado expuesto en el último párrafo del antecedente de hecho sexto, sostiene que la **“SALVAMAR SPICA”**, en el transcurso de la asistencia, abordó al **“NOVA LIBERTY”**, causándole daños por un importe de 9.207,24 €. Así lo aseveran tanto el armador (folios 109, 110 y 114 y siguientes), como su representación letrada en su escrito de alegaciones (folios 244 a 250.) La parte asistida afirma que el patrón de la **“SALVAMAR SPICA”** admitió su responsabilidad, reconociendo esa versión de los hechos en una apostilla realizada a mano al final del parte de asistencia, aportando una fotocopia la parte asistida (folio 55.) Pues bien, tomada declaración al patrón de la embarcación de salvamento, Sr. I., este desvirtuó lo afirmado por la parte asistida, al afirmar que *“Una vez cumplimentado el certificado de remolque, firmado y sellado por mí, se le entrega al patrón (del **“NOVA LIBERTY”**) para que lo firme. A la hora de firmarlo, modifica el certificado, añadiendo una frase en la que me hace responsable de los daños ocasionados en su embarcación y firma el acta, quedándose con copia sin tener yo la posibilidad de rectificar el certificado que se guarda. Se reconoce visualmente que la letra de la coletilla escrita en la parte inferior del certificado corresponde a una persona distinta a mí.”* Es necesario resaltar que en la referida fotocopia, puede observarse que tras la apostilla final, no aparece la firma del Sr. I.

A la vista de lo anteriormente expuesto, y sin necesidad de entrar en nuevas consideraciones, el Tribunal Marítimo Central considera que no ha quedado acreditado, en absoluto, que los supuestos daños sufridos por el **“NOVA LIBERTY”** hayan sido ocasionados por la **“SALVAMAR SPICA”** en el transcurso de la asistencia, por lo que este Tribunal Marítimo estima que cuanto sostiene en este punto la parte asistida carece de la mínima virtualidad jurídica para su toma en consideración.

Segundo.

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.

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 conceptualiza como un “salvamento”, mientras que la asistida la considera como una mera operación de remolque.

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, 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 SPICA”**

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 **“NOVA LIBERTY”**, requisito este indispensable para poder hablar de un salvamento, puesto que, si bien es cierto que la embarcación asistida había sufrido una avería en el motor que le privaba de propulsión mecánica, también lo es que el barco estaba en buenas condiciones, no tenía vía de agua alguna y se encontraba a más de dos millas de la costa, derivando hacia el Sur, libre de ella, en condiciones meteorológicas bonancibles. De esta forma, la situación por la que la referida embarcación atravesaba, distaba de revestir la connotación de peligro, considerado este con las características jurisprudencialmente fijadas, peligro necesario para que una asistencia marítima pueda ser considerada como un salvamento marítimo. A mayor abundamiento de lo anteriormente expuesto, conviene poner de manifiesto que el **“NOVA LIBERTY”** mantenía intacta su capacidad de navegar a vela. Así, al ser preguntado al respecto el patrón de la embarcación de salvamento, DON B., contestó *“Que podía hacerlo perfectamente”* (folio 185), respondiendo en idéntico sentido el armador y patrón de la embarcación asistida, el Sr. A., que ante la misma pregunta respondió *“Que sí, pero que no había viento, por lo que la navegación tenía que hacerse a motor...”* (folio 109.) El hecho de que durante un período de tiempo la tripulación pudiera tener dificultades para gobernar a vela con vientos flojitos y variables es sólo una situación transitoria que no merma la capacidad de navegación. De hecho, más adelante, como queda reseñado en el referido informe de la AEMET, a partir de las 0900, el viento se estabilizó con fuerza 5.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR SPICA”** 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 prestado.”

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 dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el “**NOVA LIBERTY**”, había sufrido una avería en su motor que le privaba de propulsión mecánica y que la asistencia se realizó a instancia del armador del “**NOVA LIBERTY**”, 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.

Considera este Tribunal Marítimo Central que el carácter de excepcionalidad que ha de darse al remolque llevado a efecto en la presente asistencia, viene dado por que el “**NOVA LIBERTY**” se declaró incapaz de navegar por sus propios medios y que, por tal motivo, solicitó ayuda al CCS de Almería, que inmediatamente movilizó a la embarcación de salvamento asistente, llevando esta a cabo, eficazmente, la función que se le había requerido.

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.

Para la determinación de la remuneración dimanante de supuestos de salvamento marítimo, uno de los criterios fundamentales a tener en consideración es el del valor del buques salvado (artículos 13 a) del Convenio

de Salvamento Marítimo de Londres de 1989 y 362 de la Ley de Navegación Marítima), criterio que no es de aplicación a los remolques de fortuna, pues se prevé un procedimiento diferente para la fijación de la remuneración. 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, este Tribunal Marítimo tiene presentes los gastos incurridos por el armador en la asistencia prestada, gastos cuyo importe la parte asistente presenta, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar una justa remuneración correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **TRES MIL CIENTO CINCUENTA euros (3.150 €)**

Sexto.

Al tratarse la “**SALVAMAR SPICA**” 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**

SPICA” a favor de la embarcación de recreo **“NOVA LIBERTY”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL CIENTO CINCUENTA euros (3.150 €)**, 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 SPICA.”**

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.