

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/18

Presidente

Almirante

D. F. Javier Franco Suanzes

Vocales

Coronel Auditor

D. Antonio Afonso Rodríguez

Representante de la Marina Mercante

D. Juan Ignacio Arribas

Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Coronel Auditor

D. Joaquín Ruiz Diez del Corral

En Madrid a los doce días del mes de marzo de dos mil dieciocho.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **14/2017**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, relativo a la asistencia prestada el día 7 de agosto de 2017 por el pesquero "**AIDA MARÍA DOUS**", con matrícula 3ª Vill-1-9/04, de 10 metros de eslora, 3,29 de manga y 6,25 toneladas de registro bruto, a la embarcación de recreo de bandera francesa, "**BALIGAN**", con matrícula LR

B61920 de 12,34 metros de eslora, 3,94 metros de manga, propiedad y armado el día de autos por el ciudadano francés DON A. B.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Se inició el presente expediente por el Juzgado Marítimo Permanente número 6 de Ferrol, por providencia de 17 de agosto de 2017 (folios 29 y 30), a la recepción el 11 de agosto de 2017 de correo electrónico en el que se traslada parte de asistencia (folios 18 a 21), formulado por D. J. C. A., patrón del pesquero "**AIDA MARÍA DOUS**", con base en el puerto de Corrubedo-Ribeira, relativo a la asistencia prestada el día 7 de agosto de 2017 a la embarcación de recreo de bandera francesa (marca "**BENETEAU**" modelo "**OCEANIS 411 CLIPPER**") "**BALIGAN**", instaba su personación en las actuaciones.

En el citado parte queda reseñado que el “**AIDA MARÍA DOUS**”, el 7 de agosto de 2017, sobre las 14.00 (hora local) se encontraba realizando labores de pesca, cuando escuchó un aviso de socorro, aunque en este no se dieron datos concretos por la deficiente calidad de las comunicaciones del buque que lo emitía. Poco después, recibió la llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Finisterre, solicitando su colaboración para auxiliar a la embarcación que lo solicitaba, por encontrarse muy próximo a ella, en la posición 42° 32’ 40N y 009° 05’ 07W. Cuando el pesquero llegó a ese punto, allí se encontraba la “**BALIGAN**” y se intentó que los tripulantes de este último pasaran al “**AIDA MARÍA DOUS**”, negándose estos a hacerlo. En ese momento llegó a la zona el helicóptero “PESCA II”. Sobre las 14.15, un tripulante del pesquero saltó a bordo de la “**BALIGAN**” para valorar la situación en la que esta se encontraba, ya que debido a la diferencia de idiomas, no podían hacerse una idea de cuál era aquella. Una vez a bordo, este comprueba que el casco está inundado y que hay una vía de agua, pero que no existe peligro de hundimiento, por lo que, siguiendo las instrucciones de los tripulantes de la embarcación asistida, se procede a remolcarlos hasta el puerto deportivo de Santa Eugenia de Ribeira, permaneciendo a bordo el tripulante del “**AIDA MARÍA DOUS**” para ayudar a achicar agua. Durante la navegación a Santa Eugenia de Ribeira, a donde se arribó sobre las 16.00 horas, el pesquero asistente y la embarcación de recreo asistida fueron escoltadas por la embarcación de salvamento marítimo “**SALVAMAR SARGADELOS**” y por embarcación de la Guardia Civil “**RÍO GUADALOPE.**”

El servicio prestado, no se califica por el asistente, que sólo indica en el parte que la asistencia fue “*complicada por la falta de comunicación por culpa del idioma y el viento moderado.*” La asistencia tuvo una duración de unas dos horas, siendo la distancia navegada de 8 millas. En el parte de asistencia no consta la identificación del armador ni la del asegurador de la embarcación de recreo “**BALIGAN**”, pero sí la de su patrón, DON A. B.

Segundo

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente de 9 de agosto de 2017 (folios 4 y 5) se acuerdan las medidas preventivas de prohibición de salida a la mar de la embarcación de recreo “**BALIGAN**”, así como la inmovilización de sus aparatos y pertrechos.

Por otra parte, consta la notificación a los interesados y exposición y publicación de edictos, (al folio 39 se une copia de su publicación en el B.O.E. número 212, de 4 de septiembre de 2017), la petición de valoración de la embarcación asistida al Sr. Jefe del Distrito Marítimo de Corme (La Coruña) (folio 7), la solicitud de informe meteorológico (folio 38) y la práctica de las demás diligencias de integración que en Derecho resultan pertinentes.

Tercero

Respecto a valoración de la embarcación asistida hay que poner de manifiesto que esta se llevó a efecto por el Sr. Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Villagarcía de Arosa, quien en su informe de 3 de octubre de 2017 (folio 73), señala que, después de proceder al reconocimiento visual de la “**BALIGÁN**”, apreció que esta *“presenta una avería severa en ambos costados del casco, afectando a la integridad del forro exterior y a su estructura interna en la zona de la cuaderna maestra, entre secciones que abarcan aproximadamente 2 metros de longitud, bajo la flotación. Asimismo, se aprecian daños en orza y en la pala del timón.”* Estimando que la embarcación asistida tiene un valor de **NOVENTA Y CINCO MIL euros (95.000,00)**, al que hay que deducir el valor de la reparación, que asciende a **CINCUENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS euros (55.400,00)**.

Cuarto

El Sr. Juez Marítimo, por providencia de 16 de octubre de 2017 (folios 74 y 75), acuerda la constitución de una fianza constituida por aval o garantía bancaria, por un importe de **CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA euros (5.940,00)**. Dicha cantidad fue ingresada por DON A. B. en la cuenta designada por el Juzgado Marítimo Permanente número 6, tal como consta al folio 94.

Quinto

Al folio 48 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de Galicia de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), elaborado para el día y punto geográfico en el que tuvo lugar la asistencia marítima que nos ocupa, y que se concreta como sigue: *“Viento de componente N fuerza 4 arreciando en las horas centrales del día a fuerza 5. Amainando por la tarde progresivamente siendo al final del día fuerza 2-3. En general marejada con intervalos de fuerte marejada en las horas centrales del día y primeras horas de la tarde, disminuyendo después progresivamente hasta marejadilla al final del día. Mar combinada del Norte-Noroeste de 1 a 1.5 m.”*

Sexto

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 28 de noviembre de 2017, (folios 111 a 114), en la que se hacen constar los siguientes extremos: 1º) relato de hechos y circunstancias en las que se desarrolla la asistencia según el patrón del barco asistente, 2º) circunstancias meteorológicas, 3º) valoración de la embarcación asistida, 4º) medidas de garantía 5º) personación en el expediente de interesados 6º) calificación de la asistencia por parte del interesado.

Séptimo

Ninguna de las partes personadas en el presente expediente califica la asistencia prestada. Tampoco la parte asistente especifica los gastos que aquella le hubiera producido, ni reclama una cantidad como retribución al auxilio proporcionado.

Octavo

No se practicó prueba pericial o testifical alguna, por no haberlo solicitado las partes personadas.

Noveno

Transcurrido el período de alegaciones y proposición y práctica de pruebas y constando en el expediente que convocadas las partes a la reunión conciliatoria, sólo compareció a la misma el armador del pesquero "**AIDA MARÍA DOUS**", por lo que el Sr. Juez Marítimo constató en providencia de 30 de enero de 2018 (folio 153), que la reunión conciliatoria había concluido sin avenencia.

HECHOS

Único

No consta otra versión de los hechos que la proporcionada por el patrón de la embarcación asistente, el pesquero "**AIDA MARÍA DOUS**", D. J. C. A., quien se limita a hacer un conciso relato de la asistencia prestada, sin calificarla ni especificar los gastos que la misma ocasionó y, sin solicitar pago de retribución por la misma. La parte asistida no presenta versión alguna sobre dicha asistencia.

Los hechos constitutivos de la asistencia han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central y deben ser fijados por el mismo con la mayor claridad y objetividad posible. A este respecto, el Tribunal Marítimo Central acepta como válida la versión presentada por la parte asistente, pues a pesar de ser un relato especialmente escueto, resulta de gran verosimilitud, y, además, dicha versión resulta confirmada por diversos elementos de corroboración, como son que la parte asistida, pudiendo hacerlo, no ha presentado un relato contradictorio alternativo de los hechos y se ha avenido, sin presentar ninguna alegación, al pago de la fianza impuesta. Además, el informe oficial de valoración del "**BALIGÁN**", describe el estado en el que dicha embarcación de recreo se encuentra, reseñando los daños sufridos por esta, daños que confirman la descripción que la parte asistente realiza del estado en el que se encontraba la "**BALIGÁN**" en el momento de prestarse la asistencia. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos, que no son sino la reproducción de los reseñados en el antecedente de hecho primero:

El **“AIDA MARÍA DOUS”**, el 7 de agosto de 2017, sobre las 14.00 (hora local) se encontraba realizando labores de pesca, cuando escuchó un aviso de socorro, aunque en este no se dieron datos concretos por la deficiente calidad de las comunicaciones del buque que lo emitía. Poco después, recibió la llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CSS) de Finisterre, solicitando su colaboración para auxiliar a la embarcación que lo solicitaba, por encontrarse muy próximo a ella, en la posición 42° 32' 400N y 009° 05' 070W. Cuando el pesquero llegó a ese punto, allí se encontraba la **“BALIGAN”** y se intentó que los tripulantes de este último pasaran al **“AIDA MARÍA DOUS”**, negándose estos a hacerlo. En ese momento llegó a la zona el helicóptero **“PESCA II”**. Sobre las 14.15, un tripulante del pesquero saltó a bordo de la **“BALIGAN”** para valorar la situación en la que esta se encontraba, ya que debido a la diferencia de idiomas, no podían hacerse una idea de cuál era aquella. Una vez a bordo, este comprueba que el casco está inundado y que hay una vía de agua, pero que no existe peligro de hundimiento, por lo que, siguiendo las instrucciones de los tripulantes de la embarcación asistida, se procede a remolcarlos hasta el puerto deportivo de Santa Eugenia de Ribeira, permaneciendo a bordo el tripulante del **“AIDA MARÍA DOUS”** para ayudar a achicar agua. Durante la navegación a Santa Eugenia de Ribeira, a donde se arribó sobre las 16.00 horas, el pesquero asistente y la embarcación de recreo asistida fueron escoltadas por la embarcación de salvamento marítimo **“SALVAMAR SARGADELOS”** y por embarcación de la Guardia Civil **“RÍO GUADALOPE.”**

La meteorología marítima de día 7 de agosto de 2017, en la zona cuya latitud es 42°, 32' 400 N y longitud 009°, 05' W, era de viento de componente N fuerza 4 arreciando en las horas centrales del día a fuerza 5., que fue amainando por la tarde progresivamente, siendo al final del día fuerza 2-3. En general marejada con intervalos de fuerte marejada en las horas centrales del día y primeras horas de la tarde, disminuyendo después progresivamente hasta marejadilla al final del día. Mar combinada del Norte-Noroeste de 1 a 1.5 metros.

El servicio prestado por el pesquero **“AIDA MARÍA DOUS”** a la embarcación de recreo asistida tuvo una duración de dos horas y la distancia que hubo de navegar para hacerlo fue de 8 millas.

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, las partes personadas no califican la asistencia dentro de alguna de las modalidades en las que aquellas pueden incardinarse. Así pues, lo primero que el Tribunal Marítimo debe llevar a cabo, es determinar si la asistencia marítima que nos ocupa puede considerarse incluida en alguna de las figuras asistenciales previstas en la vigente normativa reguladora de esta materia, y en ese caso, en cuál de ellas.

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.

Dicho lo anterior y a la vista de lo actuado, lo cierto es que en la **“BALIGAN”**, por causas que no han quedado esclarecidas, se produce una vía por la que empezó a embarcar agua, provocando la inundación de la misma. Ante tal situación, el patrón de dicha embarcación de recreo, emitió varias llamadas de socorro; una de ellas fue captada por el **“AIDA MARÍA DOUS”**, aunque la transmisión resultó deficiente y no pudo ser entendida con claridad, pero otra lo fue por el CSS de Finisterre, que alertó al pesquero. Una vez que el **“AIDA MARÍA DOUS”** llega al punto en el que se encontraba el **“BALIGAN”**, uno de sus tripulantes sube a este, comprueba la existencia de una vía de agua y la consiguiente inundación y trasmite la información a su patrón, quien, a la vista de la situación, aprecia la necesidad de remolcar a puerto al **“BALIGAN.”** El

remolque se lleva a cabo hasta el puerto de Santa Eugenia de Ribeira, y durante el transcurso del mismo permanece a bordo del “**BALIGAN**” el tripulante del “**AIDA MARÍA DOUS**”, contribuyendo a las labores de achique.

La situación en la que se encontraba la embarcación asistida y las vicisitudes por las que pasó, según se ha expuesto con anterioridad, en una racional previsión de los acontecimientos, no nos indican con absoluta certeza que la “**BALIGAN**” fuera a perderse o sufrir daños graves de forma inminente, pero, resulta evidente que ese peligro existía: como acredita el informe oficial de valoración, la embarcación tenía una vía de considerable tamaño por la que embarcaba gran cantidad de agua y sufría averías más que severas en el casco, timón y orza. Aunque no se daba el peligro de hundimiento, tales circunstancias son suficientemente indicativas de que la embarcación de recreo estuvo en un momento determinado en riesgo real y de cierta notoriedad en cuanto a su gravedad, del que no podía salir por sus propios medios, por lo que se vio obligada a requerir auxilio.

Con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de “auxilio marítimo”, concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concudiesen todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no concurrir en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente, pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, y tomando en consideración esta normativa, calificar la asistencia que nos ocupa como salvamento, término omnicomprendivo recogido en el artículo 358.1 de la LNM, trasunto, como ya ha quedado expuesto anteriormente, del artículo 1.a) del citado Convenio de Londres de 1989, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, 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 y suscrito por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Villagarcía de Arosa, 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), hay que señalar que en tal peritaje se refleja el desvalor resultante por las daños sufridos por el “**BALIGAN**”, daños que, siguiendo a la mejor doctrina y jurisprudencia, profesores Gabaldón García y Ruiz Soroa, han de tenerse en cuenta para determinar el precio o valor del buque en el mercado al término de la asistencia mediante la deducción, en su caso, de las averías entonces existentes, siendo por tanto la diferencia resultante el beneficio neto del resultado útil o valor librado de la pérdida.

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, **NOVENTA Y CINCO MIL euros (95.000,00)**, del que se deducirán los gastos de reparación señalados en el informe pericial emitido por la entidad aseguradora, con el IVA correspondiente al acometerse los trabajos en España, **CINCUENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS euros (55.400,00)**, lo que da un valor total de lo salvado cifrado en **TREINTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS euros (39.600,00)**.

Cuarto

El artículo 358.1) de la Ley de Navegación Marítima dispone que *“Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval,... que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables...”*, y que el artículo 362.1) del mismo texto legal establece que *“Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados”*, señalando el párrafo segundo de este último artículo que *“El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque...”*, y toda vez que no se ha llegado a obtener el acuerdo entre las partes a que se refiere el artículo 43, párrafo primero, de la Ley 60/1962, corresponde a este Tribunal Marítimo Central entrar a resolver por la competencia que le atribuye el artículo 31 de esta última disposición normativa, en relación con la ya invocada Disposición Transitoria Primera de la Ley de Navegación Marítima de 2014.

Quinto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por el pesquero “**AIDA MARÍA DOUS**” en favor de la embarcación de recreo “**BALIGAN**”, considerando como valor contribuyente

el anteriormente consignado y atendiendo a los criterios ponderables que establece el artículo 13.1) del Convenio de Londres de 1989, concretamente a los expuestos en sus apartados a) “valor del buque salvado”, c) “éxito logrado”, d) “naturaleza y grado del peligro”, e) “pericia y esfuerzo desplegado por los salvadores” y h) “prontitud con que se hayan prestado los servicios.” Así, por una parte, y de modo expreso, se ha tenido en consideración la meteorología concurrente, certificada por centro oficial y, de otra parte, a que la embarcación asistida, con una vía de agua y otras averías de consideración, hubo de precisar del auxilio facilitado por el referido pesquero, que tuvo que embarcar a un miembro de su tripulación en la embarcación asistida, que hubo de colaborar en las labores de achique y proceder a la labor de remolque, en los términos que ya han quedado expuestos. Por tanto, ponderadas las circunstancias concurrentes y a tenor de lo hechos declarados probados, resulta pertinente señalar como remuneración total, la suma de **TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA euros (3.960,00)**, cantidad en la que deben considerarse incluidos los gastos de personal y combustible ocasionados al “**AIDA MARÍA DOUS**”, gastos que no han sido especificados por el armador del referido pesquero.

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 de la retribución corresponda al armador del buque asistente, y que los restantes dos tercios lo sean a la tripulación de aquel.

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 el pesquero “**AIDA MARÍA DOUS**” en favor de la embarcación de recreo “**BALIGAN**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL NOVECIENTOS SESENTA euros (3.960,00)**, que habrá de ser abonada por el armador de la embarcación de recreo asistida, correspondiendo un tercio de esa cantidad al armador del

“AIDA MARÍA DOUS” y los otros dos tercios a sus tripulantes, entre quienes será repartido.

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.