

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00022/19

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

Don José Antonio Ruesta Botella

En Madrid a los dieciséis días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

Don José María Martín Dapena

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **01/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada el día 18 de diciembre de 2017 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MENKALINAN**” a la embarcación de recreo de bandera polaca, “**LOUVE**”, con matrícula de Gdansk POL 5309 de 13,25 metros de eslora y 3,98 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON J. S.

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Jesús Méndez Rodríguez

Representante de la Marina Mercante

Don Juan Ignacio Arribas

Ruiz-Escribano

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

Don Joaquín Ruiz Diez del Corral

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio del Sr. Juez Marítimo Permanente número 7 de Canarias, de 3 de enero de de 2018 (folios 38 y 38 vuelto), se dio cuenta a este Tribunal Marítimo Central del inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 21 de diciembre de 2017 por la 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 8), relativo al servicio prestado el día 18 de diciembre de 2017 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR**

MENKALINAN” a la embarcación de recreo (Bavaria 44) de bandera polaca, **“LOUVE”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 20.00 del 18 de diciembre de 2017 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), la **“SALVAMAR MENKALINAN”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria, indicándosele que el velero **“LOUVE”**, con nueve personas a bordo ha emitido un *mayday* y se cree que está embarrancado en la punta de Maspalomas. A las 20.20, la embarcación de salvamento sale de Arguineguín rumbo al faro de Maspalomas. El avión SASEMAR 103 les informa que el **“LOUVE”** ha tocado fondo y que está muy cerca de la playa. A las 20.45 llegan a la zona y comprueban que el **“LOUVE”** se encuentra embarrancado y dando bandazos, muy cerca de la orilla, en posición 27°, 44,3' N, 015°, 34,14' W. El velero polaco comunica que tienen una vía de agua que tratan de controlar con las bombas de achique. La **“SALVAMAR MENKALINAN”** trata de aproximarse al **“LOUVE”**, hasta que llegan a una sonda de 2,5 metros, quedando a 200 metros del velero, por lo que solicitan al CCS que les de apoyo la embarcación de la Cruz Roja **“ESCILA”**. El helicóptero HELIMER 202 evacúa a uno de los tripulantes del **“LOUVE”**, que no se encuentra bien y no quiere permanecer a bordo. Tras intentar aproximarse las embarcaciones de SASEMAR y de la Cruz Roja, por la falta de calado de ambas, descartan la posibilidad de que sea la **“ESCILA”** quien pase el cabo de remolque al **“LOUVE”**, solicitando una moto de agua a la Cruz Roja, para que por medio de la misma, pueda llevarse el cabo de remolque. A las 22.20 se incorpora la moto acuática de la Cruz Roja, dándosele instrucciones para que lleve a un rescatador de la **“ESCILA”** que evalúe la situación y haga firme el cabo de remolque. Tras pasar el cabo de remolque a la moto de agua, se consigue hacer firme este y la **“SALVAMAR MENKALINAN”** comienza a tirar. A las 22.44, la embarcación de salvamento informa al CCS que ha reflatado al **“LOUVE”** y que lo remolcan hasta Pasito Blanco. El rescatador que ha embarcado en el **“LOUVE”** informa que la entrada de agua se ha intensificado, por lo que se dan instrucciones a la **“ESCILA”** para que trasborde a un tripulante de la **“SALVAMAR MENKALINAN”** provisto de una motobomba al **“LOUVE.”** A las 23.00 desde el **“LOUVE”** informan a la embarcación de salvamento, que su motobomba está operando a pleno rendimiento. A las 23.15, a la entrada del puerto de Pasito Blanco, y, a la vista de que el **“LOUVE”** tiene propulsión y timón operativos, se larga el remolque. A las 23.29, la **“SALVAMAR MENKALINAN”** informa al CCS de Las Palmas que el **“LOUVE”** se encuentra atracado con seguridad. La embarcación de salvamento, también atraca en el puerto y pasa una bomba de achique sumergible, que les proporcionan en el propio puerto, ya que la suya no succiona correctamente al haber bajado el nivel del agua. A las 00.45 la embarcación de salvamento informa al CCS que el **“LOUVE”** ya está siendo varado, regresando a su base, en la que atracan a las 01.00.

La asistencia, que no se califica en el parte, tuvo, según se reseña en este, una duración de cuatro horas y cuarenta minutos, y la distancia navegada fue de veinticuatro millas.

Segundo

Consta al folio 57 del expediente comparecencia efectuada el 30 de diciembre de 2017 ante el Sr. Juez Marítimo Permanente de Canarias, del propietario del “**LOUVE**”, DON J. S., designando como representante suyo en el expediente de asistencia marítima a DON W. C.

Tercero

Al folio 43 consta remisión por parte del Mando Naval de Canarias del informe meteorológico elaborado por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que se pone de manifiesto que las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en la que tuvo lugar la asistencia, entre las 20 horas del 18 de diciembre y las 01.00 del 19 de diciembre de 2017, se concretan de la siguiente manera: *“Situación general: Alta de 1034 sobre el noroeste de la península ibérica y fistera, extendiéndose con 1024 hasta el sur de Canarias, moviéndose al nordeste y reforzándose, esperándose sobre el noroeste de Francia con 1038 al 191200 UTC. Aguas costeras de Gran Canaria: Este o nordeste fuerza 5 o 6 en el oeste y en el resto, 4 o 5 con intervalos de 6 en el sureste al principio. Marejada o fuerte marejada. Mar de fondo del norte de 1 a 2 metros. En el suroeste, variable 1 a 3 y marejadilla.”*

Cuarto

Consta al folio 59 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 7 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 29, de 1 de febrero de 2018.

Quinto

La representación letrada de SASEMAR, considera, en su escrito obrante a los folios 135 a 140, que la asistencia prestada reviste las características de un “salvamento”, que el premio correspondiente al mismo no debería ser inferior a la cantidad de **TRES MIL SETECIENTOS euros (3.700 €)**, 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 **TRESCIENTOS VEINTIDÓS euros con NOVENTA Y OCHO céntimos (322,98 €)**, gastos que se desglosan en 259,27 €, por combustible y lubricantes consumidos y 63,71 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio.

Por su parte, la parte asistida, a lo largo de la instrucción del presente expediente de asistencia marítima, en ningún momento se pronuncia sobre la calificación de la asistencia ni sobre la cuantía en la que debiera concretarse el premio que a la misma pudiera corresponderle.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, el informe evacuado por el Sr. Inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía de Marina de Las Palmas de Gran Canaria, tras ponderar las características de la misma, los posibles daños sufridos y aplicar el correspondiente coeficiente de depreciación lo cifra en un valor estimado de **QUINCE MIL euros (15.000 €)**, tal y como figura en su informe obrante a los folios 126 y 126 vuelto.

A su vez, la representación de la parte asistida presenta documentación en la que consta que el precio de adquisición del “**LOUVE**”, realizada por contrato suscrito el 26 de febrero de 2009, ascendió a la cantidad de 135.000 zlotys, que al cambio del día de la fecha del contrato se correspondía con **VEINTIOCHO MIL SETECIENTOS VEINTICINCO euros (28.725 €)** (folios 67, 68 y 78).

Séptimo

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 13 de noviembre de 2018, (folios 127 a 129), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) retención en puerto y prohibición de venta de la embarcación asistida, 3º) solicitud de información a las partes, 4º) personación de las partes asistente y asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) informe meteorológico formulado por la AEMET, 7º) documentación relativa a la embarcación asistida, 8º) informe del CSS de Las Palmas de Gran Canaria, y, 9º) valoración de la embarcación asistida según la Inspección de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria.

Octavo

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 14 de mayo de 2019 (folios 143 y 143 vuelto), se acuerda, la práctica de las pruebas testifical y documental propuesta por SASEMAR en su referido oficio recogido en los folios 135 a 140 del unido expediente.

Noveno

Practicada la referida prueba, por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 10 de junio de 2019 (folios 155 y 155 vuelto) y ya que la parte asistente estimó no ser necesario llevar a cabo la reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

HECHOS

Primero

Habida cuenta que la parte asistida no formula un relato de los hechos constitutivos de la asistencia, y, por tanto, no contradice la versión que sobre los mismos sostiene la parte asistente, el Tribunal Marítimo Central acepta la que se reseña en el parte de asistencia (folios 4 a 8), aunque la complementa y

amplía a la vista del informe general de la emergencia confeccionado por el CCS de Las Palmas de Gran Canaria (folios 121 a 122 vuelto)) y por la declaración de DON H. G. C., patrón de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MENKALINAN”** (folios 148 y 149.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 20.00 del 18 de diciembre de 2017 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), la **“SALVAMAR MENKALINAN”** fue movilizada por el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria, indicándosele que el velero **“LOUVE”**, con nueve personas a bordo, había emitido un *mayday* y que se cree que está embarrancado en la punta de Maspalomas. A las 20.20, la embarcación de salvamento salió de su base en Arguineguín rumbo al faro de Maspalomas. El avión SASEMAR 103 les informó que el **“LOUVE”** había tocado fondo y que se encontraba muy cerca de la playa. A las 20.23, el CCS movilizó la embarcación de la Cruz Roja **“ESCILA”** y desmovilizó al SASEMAR 103. A las 20.30, el servicio de emergencias (112), indicó al CCS que el **“LOUVE”** estaba a unos veinte metros de la orilla, que sus tripulantes llevaban puesto el chaleco salvavidas y que no creían posible que pudieran salir por tierra. A las 20.45 la **“SALVAMAR MENKALINAN”** llegó a la zona, comprobando que el **“LOUVE”** estaba embarrancado y dando bandazos, muy cerca de la orilla, en posición 27°, 44,3' N, 015°, 34,14' W. El velero polaco comunicó que tenía una vía de agua y que intentaban controlar la entrada de agua con las bombas de achique. La **“SALVAMAR MEMKALINAN”** se aproximó al **“LOUVE”**, hasta que llegó a una sonda de 2,5 metros, quedando a doscientos metros de distancia del velero, por lo que solicitaron al CCS que les diera apoyo la embarcación de la Cruz Roja **“ESCILA.”** El helicóptero HELIMER 202 evacuó a uno de los tripulantes del **“LOUVE”**, ya que que no se encontraba bien y no quería permanecer a bordo, dejándolo en tierra a las 21.17. Tras intentar aproximarse las embarcaciones de SASEMAR y de la Cruz Roja, por el excesivo calado de ambas, descartaron la posibilidad de que sea la **“ESCILA”** quien pasase el cabo de remolque al **“LOUVE”**, solicitando la presencia de una moto de agua a la Cruz Roja, para que fuera esta quien lo hiciera. El CCS, a las 21.38 comunicó por radio al **“LOUVE”**, que en caso de desencallar, era posible que llegara a hundirse debido a la vía de agua que sufría, contestando desde el velero polaco que se había entendido esa información. A las 22.20 se incorporó la moto acuática de la Cruz Roja, y se le dio instrucciones para llevar al **“LOUVE”** a un rescatador de la tripulación de la **“ESCILA”**, para que pudiera evaluar la situación y hacer firme el cabo de remolque. Tras pasar el cabo de remolque desde la moto de agua, se consiguió hacerlo firme y, entonces, a las 22.40, la **“SALVAMAR MENKALINAN”** comenzó a tirar de la embarcación varada. A las 22.44, la embarcación de salvamento informó al CCS que había reflatado al **“LOUVE”** y que procedía a remolcarlo hasta el cercano puerto deportivo de Pasito Blanco. A las 22.46, el marinero de la Cruz Roja que había embarcado en el **“LOUVE”**, informa que este tiene una vía de agua en la quilla. A las 22.58 **“LA ESCILA”** va recoger la motobomba de la **“SALVAMAR MENKALINAN”** para trasladarla al **“LOUVE”**, por ser insuficiente la del velero para controlar la entrada de

agua. A las 23.00, desde el “**LOUVE**” informaron a la embarcación de salvamento, que su motobomba estaba operando a pleno rendimiento. A las 23.19, al llegar a la entrada del puerto de Pasito Blanco, y, a la vista de que el “**LOUVE**” tiene propulsión y timón operativos, se larga el remolque. A las 23.29, la “**SALVAMAR MENKALINAN**” informa al CCS de Las Palmas que el “**LOUVE**” se encuentra atracado con seguridad. La embarcación de salvamento, también atraca en el puerto y pasa una bomba de achique sumergible, que les proporcionan en el propio puerto, ya que la suya no succiona correctamente al haber bajado el nivel del agua. A las 00.45 la embarcación de salvamento informa al CCS que el “**LOUVE**” ya está en el *travelift*, y que va a ser varado esa misma noche, regresando la embarcación de salvamento a su base, en la que atraca a las 01.00.

Segundo

La meteorología marítima 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. Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si en la misma han concurrido los requisitos que exige la normativa vigente en la materia.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* 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 los tripulantes de la embarcación asistida, generándose, asimismo, peligro de esa misma entidad, de que en una racional previsión de los acontecimientos se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida.

Y esto es así, porque el **“LOUVE”** se encontraba varado, de noche y con una vía de agua a bordo. Hay que destacar que el velero polaco llevaba nueve personas a bordo y que, aunque la varada se había producido a unos veinte metros de la costa, aquellas no podían llegar a tierra por si mismas, tan es así, que una de ellas, que así lo solicitó, hubo de ser evacuada por un helicóptero. Solo se consiguió salir de la varada cuando la **“SALVAMAR MENKALINAN”** pudo tirar del **“LOUVE”**, y conseguirlo, como ha quedado expuesto, no fue una maniobra fácil, ya que debido al poco calado de la zona, existía el peligro fundado de, que, tanto la embarcación de salvamento como la de la Cruz Roja, pudieran embarrancar. Tal situación la pone de manifiesto el patrón de la **“SALVAMAR MENKALINAN, SR. G. C.**, en el parte de asistencia con el que se inicia este expediente y en su declaración antes citada.

Pero es que la embarcación asistida no solo se encontraba varada, sino, que, como ha quedado acreditado, tenía una vía de agua, que solo se logró controlar, cuando un rescatador de la Cruz Roja embarcó en el **“LOUVE”** y puso en funcionamiento la motobomba que le habían proporcionado desde la **“SALVAMAR MENKALINAN”**.

Resulta conveniente, en orden a fijar la gravedad del peligro que corrió la embarcación asistida, traer a colación la comunicación que el CCS de Las Palmas realizó al **“LOUVE”** a las 21.38, tal y como se reseña en el informe general de la emergencia, concretamente, en el folio 122, en el que textualmente se dice: *“Se informa al velero vía vhf 74 que en caso de desencallar el velero es posible que este se hunda debido a la vía de agua”*.

Pues bien, llegados a este punto, y tomando en consideración los hechos que han sido declarados como probados, hay que convenir, y así se conviene, que ha concurrido en la asistencia un grado de peligro tal, que esta no puede ser calificada mas que como 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 Inspector de Seguridad Marítima de Las Palmas de Gran Canaria 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).

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en el peritaje oficial, QUINCE MIL euros (15.000 €), peritación oficialmente practicada, que goza de 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).

Cuarto

A los fines antes indicados, acreditado el resultado útil de la actividad de salvamento desempeñada por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MENKALINAN**” en favor de la embarcación de recreo “**LOUVE**”, 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 **MIL OCHOCIENTOS euros (1.800 €)**.

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 **TRESCIENTOS VEINTIDÓS euros con NOVENTA Y OCHO céntimos (322,98 €)**.

Quinto

Al tratarse la “**SALVAMAR MENKALINAN**” 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 MENKALINAN**” en favor de la embarcación de recreo “**LOUVE**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **DOS MIL CIENTO VEINTIDÓS euros con NOVENTA Y OCHO céntimos (2.122,98 €)**, que habrá de ser abonada por DON J. S., armador de la embarcación de recreo asistida, a la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) como armadora del buque de salvamento marítimo “**SALVAMAR MENKALINAN**”.

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.