

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00002/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante
Don José Antonio Ruesta Botella

Vocales

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

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 Díez del Corral

En Madrid a los cuatro días del mes de junio del año dos mil veinte.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **03/2019**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada el día 18 de marzo de 2019 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR MENKALINAN**” a la embarcación de recreo de bandera estadounidense, “**STRUMMER**”, de 28,5 metros de eslora y 3,4 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON L. M.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero

Por oficio de la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 de Canarias, de 22 de marzo de 2019 (folio 8), 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 marzo de 2019 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 5 vuelto), relativo al servicio prestado el día 18 de marzo de 2019 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR**

MENKALINAN” a la embarcación de recreo a vela (Hinckley pilot 35) de bandera estadounidense, **“STRUMMER”**.

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 04.40 del 18 de marzo de 2019 (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 **“STRUMMER”**, con un tripulante a bordo, había emitido una señal de socorro por vía de agua al Sur de Gran Canaria, en posición 27°, 20,1' N, 015°, 48,1' W. A las 05.08 la embarcación de salvamento sale de puerto, informando el CCS que un mercante y el helicóptero HELIMER 202 se encuentran en la zona. A las 05.32, el tripulante abandona el **“STRUMMER”** en una balsa neumática y es recogido por el HELIMER 202. El **“STRUMMER”** queda a la deriva en posición 27°, 19,6' N, 015°, 48,1° W, navegando a unos dos nudos, a rumbo 130° y con luces de posición encendidas. A las 06.25, la embarcación de salvamento llega a zona con viento del NE de 25 a 30 nudos y mar de fondo de la misma componente, con olas de 4 a 5 metros. El **“STRUMMER”** se encuentra medio hundido y desde la embarcación de salvamento se comunica al CCS que van a intentar remolcarlo, una vez aclare el día. A las 06.50 informan al CCS que resulta difícil hacer firme un cabo de remolque y que la embarcación asistida está navegando, ya que mantiene izada parte de la mayor, por lo que solicitan tiempo para valorar la intervención. A las 07,45, y tras cuatro intentos infructuosos, se consigue enganchar un cabo en la proa del **“STRUMMER”**, que continúa embarcando agua, sin que resulte posible embarcarle una motobomba para poder achicar. A las 07.55, firme el cabo de remolque, se pone rumbo a puerto. A las 10.05, la **“SALVAMAR MENKALINAN”** informa al CCS que el **“STRUMMER”** está cada vez más hundido y que se valora embarcar la motobomba cuando estén cerca de tierra y mejoren las condiciones meteorológicas. A las 12.00, el CCS comunica a la embarcación de salvamento que lleven a la embarcación asistida al puerto de Pasito Blanco. A las 13.15 efectúan una parada a 3,5 millas al Sur de Pasito Blanco para achicar urgentemente al **“STRUMMER”**, que se encuentra inundado en sus dos terceras partes. Embarcan dos tripulantes de la **“SALVAMAR MENKALINAN”** con una motobomba y comienzan a achicar. A las 13.35, habiendo achicado parte del agua que anegaba la embarcación asistida, se pone rumbo, nuevamente, al puerto de Pasito Blanco, mientras continúan las labores de achique. A las 14.20, el **“STRUMMER”** queda atracado en el referido puerto. A las 14.30, la **“SALVAMAR MENKALINAN”** sale para su base, en la que queda atracada a las 14.44.

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

Segundo

Consta al folio 31 del expediente la traducción del poder legal conferido por la compañía aseguradora del “**STRUMMER**”, la “MARKEL AMERICAN INSURANCE COMPANY”, en favor de DON F. R. M., para que este realice las gestiones necesarias respecto al siniestro de la referida embarcación.

Tercero

Al folio 159 consta oficio de remisión 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 00 horas y las 11.00 horas del 18 de marzo de 2019, se concretan de la siguiente manera: *“Situación general (...) Alta de 1026 entre el NE de Altair, NW de Carcot, E de Azores y Josephine, centrándose el 180600 en Charcot con 1034, extendiéndose a Canarias. Aguas costeras de Gran Canaria: Norte o Noroeste 5 o 6, excepto 4 o 5 en el Norte. Fuerte Marejada, excepto marejada en el Norte. En costa Suroeste, variable 2 a 4 y marejadilla ocasionalmente merejada mar adentro. Mar de fondo del N de 1 M”.*

Cuarto

En el folio 18 de las actuaciones figura copia del anuncio que la Sra. Juez Marítimo Permanente número 7 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, anuncio que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 74, de 27 de marzo de 2019.

Quinto

La representación letrada de SASEMAR, en su escrito de alegaciones obrante a los folios 175 a 180, considera que la asistencia prestada ha revestido las características de un “salvamento” y que el premio correspondiente al mismo debería ser de **DIECISIETE MIL euros (17.000 €)**, 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 **SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO euros con CUARENTA Y UN céntimos (664,41 €)**, gastos que se desglosan en 533,35 €, por combustible y lubricantes consumidos y 131,06 €, correspondientes a los gastos de personal en el servicio (folio 51).

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, tampoco respecto la la cuantía en la que debiera concretarse el premio que a la misma debiera corresponderle.

Sexto

Respecto a valoración de la embarcación de recreo asistida, por el Juzgado Marítimo instructor se solicitó a la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, en dos ocasiones (folios 42 y 153), informe pericial de valoración de dicha embarcación, sin que dicha Capitanía Marítima efectuara contestación alguna al respecto.

No obstante lo anterior, consta en la actuaciones póliza de seguro correspondiente al “**STRUMMER**”, por un valor de **CIENTO VEINTE MIL dólares (120.000 \$)**, valoración, esta, con la que manifiesta su conformidad la parte asistente, tal y como se reseña en el folio 157.

Asimismo, constan a los folios 89 a 134, facturas aportadas por la parte asistida correspondientes a los gastos ocasionados como consecuencia de las reparaciones a las que debió someterse el “**STRUMMER**” una vez finalizada la asistencia, que ascienden a la cantidad de **CUARENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS QUINCE euros con NOVENTA Y NUEVE céntimos (46.915,99 €)**.

Séptimo

Asimismo, figura en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 30 de septiembre de 2019, (folios 160 a 162 vuelto), 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) alzamiento de la medida de retención, por haberse constituido fianza, 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) solicitud de valoración de la embarcación asistida a la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria y valoración de la misma según la póliza de seguro, y, 9º) documentación remitida por el CCS de Las Palmas de Gran Canaria.

Octavo

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo de 3 de diciembre de 2019 (folios 182 y 182 vuelto), se acuerda la práctica de la prueba testifical propuesta por SASEMAR en su referido escrito de alegaciones, recogido en los folios 175 a 180 del unido expediente.

Noveno

Practicada la referida prueba (folios 193 a 194), por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo de 13 de enero de 2020 (folios 203 a 204), y ya que la parte asistida manifestó su imposibilidad para asistir a la reunión conciliatoria, se acordó la no

celebración de la misma y la elevación de lo actuado al Tribunal Marítimo Central.

HECHOS

Primero

Habida cuenta que la parte asistida no formula su propio 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 recoge 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 39 a 40 vuelto) y por la declaración de DON R. C. G., patrón de la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MENKALINAN”** (folios 193 a 194.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 04.20 del 18 de marzo de 2019 (todos los datos horarios están expresados en hora UTC), el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria recibe información de que el velero **“STRUMMER”**, a 24,8 millas al Sur de Maspalomas ha emitido un *mayday*, por lo que a las 04.25 se comunica con el buque logístico **“SKANDI CHIEFTAIN”**, situado a 5 millas al SE del **“STRUMMER”** para que intente contactar con él. A las 04.33, el CCS moviliza al helicóptero **HELIMER 202**, que a las 04.40 sale de base, y, a esa misma hora, se moviliza a la embarcación de salvamento **“SALVAMAR MENKALINAN”**. A las 04.52 el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento comunica al CCS de Las Palmas que el **“STRUMMER”** tiene un único tripulante, el ciudadano norteamericano de 75 años DON L. M. A las 05.08 la embarcación de salvamento sale de puerto. A las 05.22 el **HELIMER 202** informa que ha establecido contacto con el **“SKANDI CHIEFTAIN”** y que este le confirma que el tripulante del **“STRUMMER”** quiere ser evacuado y que el velero tiene una vía de agua y se está hundiendo. A las 05.32, el tripulante abandona el **“STRUMMER”** en una balsa neumática y es recogido por el **HELIMER 202**. A las 05.43 el helicóptero de salvamento informa que tiene a bordo al SR. M. y que el **“STRUMMER”** queda a la deriva en posición 27º, 19,6' N, 015º, 48,1' W, navegando a unos dos nudos, a rumbo 130º y con luces de posición encendidas. A las 06.15 el **HELIMER 202** llega a su base e informa que el SR. M. les ha indicado que cree que pudo haber chocado con un contenedor, o algo similar, que se encontraba a la deriva. A las 06.25, la embarcación de salvamento llega a zona con viento del NE de 25 a 30 nudos y mar de fondo de la misma componente, con olas de 4 a 5 metros. El **“STRUMMER”** se encuentra medio hundido, y desde la embarcación de salvamento se comunica al CCS que van a intentar remolcarlo, una vez aclare el día. A las 06.50 informan al CCS que resulta difícil hacer firme un cabo de remolque y que la embarcación asistida está navegando, ya que mantiene izada parte de la mayor, por lo que solicitan tiempo para valorar la intervención. Sobre las 07,45, y tras cuatro intentos infructuosos, se consigue enganchar un

cabo en la proa del “**STRUMMER**”, que continúa embarcando agua, sin que resulte posible instalarle una motobomba para poder achicar. A las 07.55, firme el cabo de remolque, se pone rumbo a puerto. A las 10.05, la “**SALVAMAR MENKALINAN**” informa al CCS que el “**STRUMMER**” está cada vez más hundido y que se valora embarcar la motobomba cuando estén cerca de tierra y mejoren las condiciones meteorológicas. A las 12.00, el CCS comunica a la embarcación de salvamento que lleven a la embarcación asistida al puerto deportivo de Pasito Blanco. A las 13.15 efectúan una parada a 3,5 millas al Sur de Pasito Blanco para achicar urgentemente al “**STRUMMER**”, que está inundado en sus dos terceras partes. Para ello, embarcan dos tripulantes de la “**SALVAMAR MENKALINAN**” con una motobomba y comienzan a achicar. A las 13.35, habiendo achicado parte del agua que anegaba la embarcación asistida, se pone rumbo, nuevamente, al puerto de Pasito Blanco, mientras continúan las labores de achique. A las 14.20, el “**STRUMMER**” está atracado en el referido puerto. A las 14.30, la “**SALVAMAR MENKALINAN**” sale para su base, en la que queda atracada a las 14.44.

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 conceptuar 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 la embarcación asistida, pues en una racional previsión de los acontecimientos, e se hubiera producido su pérdida o grave deterioro.

Y esto es así, porque, como ha quedado sobradamente acreditado, cuando se produjo la intervención de la **“SALVAMAR MENKALINAN”**, el **“STRUMMER”** se encontraba a la deriva, con una vía de agua. Y, además, no llevaba nadie a bordo, puesto que su único tripulante, el SR. M., debido a la situación de peligro por la que atravesaba, hubo de abandonar su barco y ser evacuado en helicóptero.

Pero, es que el **“STRUMMER”** no solo estaba a la deriva y sin nadie a bordo, sino, que, como ha quedado acreditado, tenía una vía de agua, que solo se consiguió controlar cuando, con dificultad debido al mar de fondo, embarcaron dos tripulantes de la **“SALVAMAR MENKALINAN”** con una motobomba que, inmediatamente, pusieron en funcionamiento y que estuvo en marcha hasta que la embarcación asistida quedó a buen resguardo en el puerto de destino.

Parece evidente que sobre la embarcación asistida se cernía un grave peligro de pérdida, peligro que se vio acrecentado por las adversas condiciones meteorológicas reinantes, que dificultaron grandemente las labores de rescate. Ha de destacarse que la vela mayor del **“STRUMMER”** no había sido arriada

por completo, sino que parte de ella continuaba izada, extremo este que supuso un considerable incremento en la complejidad de la asistencia. Resulta elocuente, en este punto, la fotografía recogida en el folio 53. Las circunstancias ambientales explican que no pudiera hacerse firme el cabo de remolque hasta el quinto intento, como se pone de manifiesto, tanto en el parte de asistencia (folios 4 a 5 vuelto), como en la declaración del patrón de la embarcación de salvamento, SR. C. G. (folios 193 a 194).

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.

Así las cosas, se considera equitativo el asumir como valor de lo salvado el correspondiente a la cifra consignada en la póliza de seguro, CIENTO VEINTE MIL DÓLARES dólares (120.000 \$), cantidad que ha sido aceptada por la representación letrada de la parte asistente.

Como ha quedado expuesto en el antecedente de hecho sexto, la parte asistida estima que los gastos ocasionados como consecuencia de las reparaciones a las que debió someterse el “**STRUMMER**” una vez finalizada la asistencia, ascienden a la cantidad de CUARENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS QUINCE euros con NOVENTA Y NUEVE céntimos (46.915,99 €).

Por su parte, la parte asistente estima que la cantidad real a la que han ascendido esos gastos debe reducirse en NUEVE MIL SETECIENTOS VEINTIÚN euros con OCHENTA Y CUATRO céntimos (9.721,84 €), por entender que no deben computar como gastos los siguientes: 1º) 3.234 € correspondientes a gastos de estancia y alojamiento del SR. M. (folio 151), 2º) 4.604,94 € por la pérdida de objetos personales del referido señor (folio 151), 3º) 4.110,90 € correspondientes a la factura emitida por “E. A. L. H.” (folio 107), 4º) 1.000 € correspondientes a la factura emitida por “N. A. V.” (folio 105), 5º) 319,49 €, 354,99 € y 1.246,46 €, correspondientes a las factura emitidas por “LENSES ONLY BROAD STREET” (folios 125, 126 y 127) y 6º) 2.690 € correspondientes a la factura emitida por “COMPREHENSIVE HEARING LLC” (folio 128.) Visto lo anterior, este Tribunal Marítimo considera que las objeciones formuladas por SASEMAR respecto a los gastos presentados por la

parte asistida, se encuentran perfectamente fundamentadas, puesto que en los supuestos 1º) y 2º), dichos gastos no han de ser tenidos en consideración por no incidir en el valor de lo salvado, en el supuesto 4º), por no constar la fecha de la factura, y en el resto, por tener las facturas fecha anterior a la de la asistencia que nos ocupa.

Por todo lo expuesto, el Tribunal Marítimo Central es de criterio que el importe de los gastos efectuados como consecuencia de los trabajos de reparación del “**STRUMMER**”, ascienden a **TREINTA Y SIETE MIL CIENTO NOVENTA Y CUATRO euros con QUINCE céntimos (37.194,15 €)**.

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 “**STRUMMER**”, 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 **SIETE MIL DOSCIENTOS euros (7.200 €)**.

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 **SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO euros con CUARENTA Y UN céntimos (664,41 €)**.

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 “**STRUMMER**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SIETE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO euros con CUARENTA Y UN céntimos (7.864,41 €)**, que habrá de ser abonada por DON L. M., 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.