

## **TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL**

### **RESOLUCIÓN NÚM. 660/00004/20**

**Presidente**

Excmo. Sr. Almirante

**Don Francisco Cortés Uría**

**Vocales**

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

**Don José María Martín**

**Dapena**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Miguel Ángel Recio Jaraba**

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 17 días de noviembre de 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 10/2019, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, relativo a la asistencia prestada el día 2 de octubre de 2019 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR AL NAIR”** a la embarcación de recreo a vela y motor de bandera británica, **“SACRE BLEU”**, de 12,60 metros de eslora y 3,95 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por DON P. M. B.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.**

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 7 de Canarias, de 9 de octubre de 2019 (folios 11 y 12), 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 7 de octubre 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 5 a 6 vuelto) relativo al servicio prestado el día 2 de octubre de 2019 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR AL NAIR”** a la embarcación de recreo a vela y motor (Beneteau modelo “Oceanis 411 Celebration”), de bandera británica, **“SACRE BLEU”** y en el que se solicitaba que se decretase la prohibición de salida a la mar de la referida embarcación. El 8 de octubre de 2019 se acuerda la retención en puerto de la embarcación asistida (folios 8 y 9 de la pieza separada), disponiéndose el 22 de octubre, el alzamiento de dicha medida cautelar, una vez se hubo constituido la fianza fijada por el referido Juzgado Marítimo (folio 24 de la pieza separada).

En el citado parte asistencia se indica que a las 1530 del día 2 de octubre de 2019, tras recibir una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Las Palmas de Gran Canaria, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR AL NAIR”** salió de su base para asistir al velero **“SACRE BLEU”** que se había ido contra la escollera situada en posición 28° 57' 51" N, 13° 32' 66" W. A las 15 35 la embarcación de salvamento llega a la zona, zona cuyo acceso les resulta muy complicado debido al viento de 22 nudos del NE y al poco fondo existente. Allí comprueba que el **“SACRE BLEU”**, con dos persona a bordo, está encallado. La **“SALVAMAR NAIR”** se pone en contacto con el CCS de Las Palmas para que este llame al patrón del velero y le informe sobre los posibles daños que podría sufrir su embarcación en el transcurso de la asistencia. A las 1540, el CCS informa a la embarcación de salvamento que el patrón de la embarcación asistida asume los posibles daños y que solicita que intenten desencallararlo. A las 1615 la embarcación de salvamento consigue sacarlo de la varada y personal de su tripulación prepara una motobomba por si fuera necesario su empleo si se produjera una vía de agua en el **“SACRE BLEU”**. A las 1630 dejan a la embarcación asistida a disposición del puerto deportivo Marina de Lanzarote y a las 1645 la **“SALVAMAR NAIR”** queda atracada en su base.

El servicio prestado se califica por el asistente como de “salvamento” que sostiene que tuvo una duración de una hora y quince minutos, siendo la distancia navegada de tres millas.

### **Segundo.**

A los folios 65 a 69 consta personación de la representación letrada de DON P. M. B., armador del **“SACRE BLEU”**.

### **Tercero.**

Al folio 80 consta informe meteorológico del Jefe de la Unidad de Meteorología Marítima del Atlántico de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el que, para el día 2 de octubre de 2019, entre las 1530 y las 1645 horas, se

ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: “*Viento: NE fuerza 4-5. Marejada. Mar combinada del noreste de 1 a 1.5 m.*”

Al folio 107 consta tabla de mareas correspondiente a octubre de 2019 en Arrecife, Lanzarote. Las pleamares correspondientes al día 2 de octubre tuvieron lugar a las 0434 y a las 1658 horas, y las bajamares, a las 1035 y a las 2300.

#### **Cuarto.**

Consta al folio 120 de las actuaciones, copia del anuncio que la Sra. 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 302, de 17 de diciembre de 2019.

#### **Quinto.**

No ha resultado posible efectuar la valoración pericial de la embarcación asistida por encontrarse esta fuera de España, tal y como consta a los folios 62 vuelto y 82 vuelto.

#### **Sexto.**

La representación legal de SASEMAR, en su escrito de conclusiones (folios 130 a 131 vuelto) califica la asistencia prestada como de “salvamento” y, considera que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **DIECINUEVE MIL euros (19.000 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **OCHENTA Y SEIS euros con CINCUENTA Y DOS céntimos (86,52 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 69,45 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 17,07 a gastos de personal (folio 71).

Por su parte, la representación letrada del armador del “**SACRE BLEU**”, en su escrito de conclusiones obrante a los folios 132 a 140, impugna la calificación efectuada por la parte asistente, sosteniendo que no se ha producido un salvamento marítimo, sino un remolque de fortuna, y, aceptando la cuantía de los gastos presentada por la parte asistente, considera que la retribución que debiera corresponder a la asistencia debería concretarse en **CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE euros con CINCUENTA céntimos (437,50 €)**, importe que se calcula aplicando las tarifas establecidas para los servicios prestados por SASEMAR, previstos en la Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto.

**Séptimo.**

Asimismo, consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 30 de enero de 2020 (folios 81 a 83), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Parte de asistencia, 2º) acuerdo de retención y de prohibición de salida a la mar de la embarcación asistida y de fijación de fianza, 3º) acuerdo de levantamiento de medidas preventivas, 4º) personación de las partes asistente y asistida, 5º) publicación de edictos en el B.O.E. 6º) documentación solicitada e incorporada al expediente, 7º) informe meteorológico elaborado por la AEMET, 8º) documentación relativa a la embarcación asistida, y 8º) constancia de la imposibilidad de valoración pericial de la embarcación asistida por encontrarse esta fuera de aguas españolas.

**Octavo.**

Por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 26 de febrero de 2020 (folio 110), se acuerda la práctica de la prueba testifical propuesta por la parte asistente.

**Noveno.**

Practicada la prueba testifical, por acuerdo de la Sra. Juez Marítimo, de 3 de julio de 2020 (folios 142 y 142 vuelto) y habida cuenta que la parte asistente no estimó necesario la celebración de reunión conciliatoria, se acordó la no celebración de la misma.

## **HECHOS**

**Primero.**

No siendo plenamente coincidentes las versiones que sobre los hechos sostienen las partes personadas, se hace necesario fijarlos con la mayor precisión y objetividad posibles. Por tal motivo, además de tenerse en cuenta las interpretaciones que de los hechos presentan las partes, estas han de complementarse con el informe general de la asistencia elaborado por el CCS de Las Palmas de Gran Canaria, por la declaración del testigo DON S. R. G. (folios 119 a 122), así como por la información proporcionada en los CDs en los que se recogen las grabaciones de video de la asistencia realizadas por las partes y las comunicaciones en las que ha intervenido el CCS de Las Palmas de Gran Canaria. Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

Sobre las 1520 horas (el horario empleado en esta resolución es UTC) del día 2 de octubre de 2019, el velero “**SACRE BLEU**”, que llevaba dos persona a bordo y había sufrido una avería en el motor que le privó de propulsión, estaba siendo remolcado por la embarcación “**ORONTES II**” hacia el puerto deportivo “**MARINA DE LANZAROTE**” en Arrecife. Cuando ambas embarcaciones

estaban arribando a la bocana del puerto fueron requeridas desde la embarcación del práctico del puerto para que largaran el remolque y se alejaran de esa zona, ante la inminente arribada de un buque de grandes dimensiones. El **“SACRE BLEU”** largó el cabo de remolque y quedó a la deriva, para, sobre las 1525, acabar encallando en la escollera próxima a la bocana del puerto, motivo por el que, por radio solicitó ayuda para salir de la varada. A las 1530, tras ser alertados por el CCS de Las Palmas de Gran Canaria, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR AL NAIR”**, que se encontraba entre puntas del puerto de Arrecife, se dispuso para asistir al **“SACRE BLEU”**. A las 1535 la embarcación de salvamento llegó a la zona, de poco fondo y con viento de 22 nudos del NE. La **“SALVAMAR AL NAIR”** llamó al CCS de Las Palmas para que este se pusiese en contacto con el patrón del velero y le informara sobre los posibles daños que podría sufrir su embarcación en el transcurso de la asistencia. A las 1540, la embarcación de salvamento informa al CCS que se encuentra a veinte metros del **“SACRE BLEU”**. A las 1548 el CCS informó a la embarcación de salvamento que el patrón de la embarcación asistida asumía esos posibles daños y solicitaba que intentasen sacarlo de la varada. Desde la embarcación de salvamento se pasó una guía a la asistida para que pudiesen cobrar el cabo de remolque, lo que hizo el patrón del **“SACRE BLEU”** para, seguidamente, hacerlo firme. A las 1615 la embarcación de salvamento tiró de la asistida y consiguió liberarla de la varada, momento en el que prepararon una motobomba por si se hubiera hecho necesario su empleo ante la aparición de una eventual vía de agua en el **“SACRE BLEU”**. A las 1630 dejaron a la embarcación asistida a disposición del puerto deportivo “Marina de Lanzarote” y a las 1645 la **“SALVAMAR AL NAIR”** quedó atracada en su base.

En el expediente se evidencia la discrepancia existente entre las posiciones proporcionadas en el parte de asistencia (folio 6) y en el informe general de emergencia (folio 57). De lo actuado se infiere que la posición en la que varó el **“SACRE BLEU”** se encuentra en el dique de escollera de la Marina de Lanzarote.

### **Segundo.**

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fueron de marejada y vientos de fuerza 4 a 5, tal y como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho tercero de la presente resolución.

En el día y situación en los que se produjo la asistencia, las mareas alcanzaron su mayor su altura máxima a las 04 34 y a las 16 58 horas, como se reseña en el citado antecedente de hecho tercero.

## **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 abordar es la de conceptuar la asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha quedado expuesto, la parte asistente la califica como “salvamento”, mientras que la asistida la considera como un “remolque de fortuna”.

### **Tercero.**

Así pues, por lo que respecta a la calificación de la asistencia 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 para considerarla como tal.

El artículo 357 de la citada Ley de Navegación Marítima determina que *“El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989...”* Por su parte, el artículo 358 del mismo texto legal establece que *“1. Se considerará salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro...”* Esta misma definición de “salvamento” es la que nos proporciona el artículo 1 del Convenio de Londres. Parece evidente, visto lo anterior, que para poder hablar de salvamento, es necesario que se dé una circunstancia de peligro, peligro que debemos considerar no de forma genérica o como una mera circunstancia posible, sino que debe concretarse en la forma en que lo hace una reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Así, las sentencias de 30 de noviembre de 1962, 12 de febrero y 12 de noviembre de 1966, 15 de marzo de 1967, 25 de mayo de 1973, de 15 de febrero de 1988, y 30 de octubre de 1996, entre otras, exigen que la situación de peligro venga caracterizada por factores que, en mayor o menor medida, acarreen verdadero riesgo y que, además, concurren circunstancias que exijan del auxiliador trabajos que puedan considerarse excepcionales, que excedan de lo normalmente exigible y que suponga riesgo para la tripulación o para el buque asistente, declarando además que el riesgo ha de ser de tal entidad que sitúe

al buque asistido en trance de perderse o sufrir graves daños, estableciendo, por otra parte, que el peligro además de real y grave, debe ser inminente.

En tal sentido, y a tenor de lo actuado, en el supuesto que nos ocupa, ha de rechazarse la calificación de salvamento que sostiene la representación letrada de la empresa SASEMAR, por no acreditarse la concurrencia del requisito de peligro, ya que, en el momento en el que la **“SALVAMAR AL NAIR”** hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que el **“SACRE BLEU”** se encontraba varado, nada indica que se diera una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco, que existiera peligro, de esa misma entidad, de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara encallada. Este Tribunal Marítimo Central llega a tal conclusión en virtud a las siguientes consideraciones:

1.- El patrón del **“SACRE BLEU”**, condicionado por las instrucciones del práctico, optó por no intentar salir de la varada por sus propios medios, mediante la utilización de la vela y con la ayuda de la marea, que estaba subiendo, de modo que, en aras de una mayor rapidez, solicitó ayuda para hacerlo. Todo parece indicar que en el momento en el que se inició la asistencia, el **“SACRE BLEU”** no podía salir de la varada por sus propios medios, pero también, que, en contra de lo que sostiene el patrón de la **“SALVAMAR AL NAIR”** en su declaración obrante a los folios 120 y 121, en el momento en el que la embarcación de salvamento hizo acto de presencia, las 1535, la marea estaba subiendo, y que seguiría haciéndolo durante una hora y veintitrés minutos más, hasta las 1658, tal y como queda acreditado en la tabla de mareas correspondiente al lugar y fecha de la asistencia, como puede comprobarse en el folio 107. Esta circunstancia, hubiera facilitado que el **“SACRE BLEU”** pudiera librarse por sus propios medios del fondo rocoso en el que había varado, pues, si bien es cierto que no podía utilizar su motor por estar averiado, también lo es que disponía de su aparejo completo, que hubiera podido emplear para intentar salir de la varada.

2.- La exigua distancia entre el punto en el que se produjo la varada y la costa, y las condiciones meteorológicas imperantes, (resultan significativas, a este respecto, las fotografías obrantes a los folios 72, 73 y 74), evidencian la ausencia de peligro tanto para las vidas e integridad física de los tripulantes del **“SACRE BLEU”**.

3.- Aunque la parte asistente resalta que el escaso fondo de la zona en la que se llevó a cabo la asistencia ponía en peligro la seguridad de la **“SALVAMAR AL NAIR”** (folios 90, 120 y 122), la parte asistida sostiene que dicha embarcación de salvamento no hubo de enfrentarse a ese peligro (folios 94 y 133), pues tiene un calado muy reducido, característica consecuente con la misión que tiene encomendada, calado que no puede ser superior al de un metro, mientras que el de el **“SACRE BLEU”** era de 1,98 metros. Esta

diferencia de calados y el gradiente de la escollera suponen un cierto riesgo, pero, en ningún caso implicaban un peligro serio para la embarcación asistida.

#### **Cuarto.**

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención de la “**SALVAMAR AL NAIR**” en la asistencia no puede calificarse como un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su intervención en los hechos antes expuestos 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 un remolque de fortuna.

Pues bien, a este respecto, el artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima establece el concepto de contrato de remolque, al que define como aquel por el que “*el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque...*” Nos encontramos ante una figura contractual que exige una concertación previa de un precio cierto y determinado y que encuentra su ámbito de aplicación dentro de unas circunstancias de normalidad. En caso contrario, si el remolque derivara de un supuesto excepcional, se excluye su consideración como relación contractual, en cuyo caso, será de aplicación la normativa prevista en la Ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 305 prevé el llamado “remolque de fortuna” y lo regula del siguiente modo: “*Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esa remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de la prestación, y un precio adecuado al servicio...*”

Vemos, pues, que en el remolque de fortuna se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones extraordinarias, pero que no lo son tanto como para que tal actividad llegue a constituir un supuesto de salvamento marítimo, es decir, en unas condiciones que salen del ámbito de lo ordinario, pero en las que no se da una circunstancia de peligro cierto, grave e inminente, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal.

En el presente supuesto, descartada su calificación como de salvamento, entiende este Tribunal Marítimo que tampoco puede considerarse como un supuesto de remolque ordinario, toda vez que se dan en él una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten incardinarlo con nitidez dentro del concepto de remolque de fortuna. La principal circunstancia que hemos de considerar como extraordinaria es que la embarcación asistida, el “**SACRE BLEU**”, se encontraba encallada, y que su patrón solicitó ayuda para poder salir de tal situación, puesto que, en ese momento, no podía superarla



por sus propios medios. Además, la operación de remolque se realizó sin que existiera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que aquella iba a llevarse a cabo y respecto al precio que iba a importar dicha actuación.

### **Quinto.**

Una vez calificada la asistencia marítima como un “remolque de fortuna”, la segunda cuestión a dilucidar, ya que no se ha llegado a obtener acuerdo alguno entre las partes, al que hace referencia el artículo 43, párrafo primero, de la referida Ley 60/1962, es la de fijar la cuantía justa con la que haya de ser retribuida el servicio prestado, labor que corresponde a este Tribunal Marítimo Central. En tal sentido y siendo así que, por el ya indicado artículo 305 de la Ley de Navegación Marítima, se establece que el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados que incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado, y que la disposición adicional segunda en relación con el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la misma, atribuye a este Tribunal Marítimo Central el conocer de las acciones relativas a las remuneraciones por remolques de fortuna. Para realizar ese cálculo, el Tribunal Marítimo carece de concretas referencias valorativas, ya que ni la Ley de Navegación Marítima, ni el Convenio de Londres establecen reglas o procedimientos para hacerlo, por lo que en aras de la equidad debe tomar en consideración para ello unas pautas objetivas que vienen dadas por las condiciones y circunstancias en las que tuvo lugar la prestación del servicio, ponderando para ello las condiciones de prestación del servicio de remolque, (meteorología, duración de la asistencia y distancia navegada, esfuerzos y méritos de quienes hayan intervenido en la asistencia, complejidad de las operaciones desplegadas, así como todas las demás circunstancias concurrentes). Además de los criterios anteriormente expuestos, y al objeto de fijar la remuneración correspondiente a la asistencia, 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, pues proporciona un lógico criterio valorativo del importe de la remuneración.

Por otra parte, y respecto a dicha embarcación de salvamento, deberán tenerse en consideración los gastos ocasionados al armador por la asistencia prestada, gastos cuyo importe deberá incrementar al del premio establecido para la asistencia, y que en el presente supuesto la parte asistente presenta, sin que por la parte asistida se alegue nada en contrario, y que este Tribunal Marítimo considera como ajustados a Derecho.

Visto lo anterior, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de **SETECIENTOS euros (700 €)**.

A dicha cantidad deberá agregarse la de **OCHENTA Y SEIS euros con CINCUENTA Y DOS céntimos (86,52 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 69,45 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 17,07 a gastos de personal (folio 71), cantidad que no ha sido puesta en tela de juicio por la parte asistida.

#### **Sexto.**

Al tratarse la “**SALVAMAR AL NAIR**” 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 “**SALVAMAR AL NAIR**” en favor de la embarcación de recreo “**SACRE BLEU**”, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO euros con CINCUENTA Y DOS céntimos (785,52 €)**, 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 “**SALVAMAR AL NAIR**”.

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.