

TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00006/20

Presidente

Excmo. Sr. Almirante

**Don Francisco José Cortés
Uría**

Vocales

Ilmo. Sr. Capitán de Navío

**Don José María Martín
Dapena**

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Miguel Ángel Recio
Jaraba**

Representante de la Marina
Mercante

**Don Juan Ignacio Arribas
Ruiz-Escribano**

Secretario-Relator

Ilmo. Sr. Coronel Auditor

**Don Joaquín Ruiz Diez del
Corral**

En Madrid a los diecisiete 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 03/2017, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 26 de enero de 2017 por la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALKAID**” al pesquero de bandera portuguesa, “**JOAO PINTO**”, de 21,52 metros de eslora, 7,45 metros de manga y 178,97 G.T., propiedad y armada el día de autos por “I., I. D. P. LTD”.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por oficio del Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, de 13 de marzo de 2017 (folio 22), 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 9 de marzo 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 9) relativo al servicio prestado el día 26 de enero de 2017 por la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALKAID”** al pesquero arrastrero, de bandera portuguesa, **“JOAO PINTO”**.

En el citado parte asistencia se indica que a las 15.42, tras recibir una llamada del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Huelva, la embarcación de salvamento **“SALVAMAR ALKAID”** salió de su base para asistir al pesquero **“JOAO PINTO”**, que había quedado sin motor y estaba derivando hacia el dique “Juan Carlos I” a la entrada de la ría de Huelva, en posición 37º, 4’ N, 06º, 49,6’ W, con una situación meteorológica de temporal del Sur, con lluvia, oleaje de 2 a 3 metros y una corriente de Sudoeste de más de 2 nudos, debido a que la marea está bajando. Cuando llegan, a las 15.53, se colocan al costado del pesquero, que se encuentra a dos cables de las piedras del dique. En la zona se encuentra el también pesquero **“CRISTO DE LA LUZ”**, que no consigue dar un cabo de remolque al **“JOAO PINTO.”** La **“SALVAMAR ALKAID”** se dispone a remolcar al **“JOAO PINTO”**, primero, intentando pasar la guía del cabo de remolque por sotavento, lo que no consigue debido a las fuertes rachas de viento y, luego, lo intenta por barlovento, consiguiendo hacer firme el cabo de remolque a las 16.09. Se inicia el remolque con sumo cuidado, debido a los estrechones del cabo de remolque, y, para asegurar la maniobra de remolque y atraque, a través del **“JOAO PINTO”** se solicita la intervención de un remolcador. Una vez superada la barra de entrada a la ría, a la altura de la boya número 13, siendo las 17.30, se pasa el cabo de remolque desde la **“SALVAMAR ALKAID”** al remolcador **“YARCLA”**, que continúa la maniobra hasta dejar atracada en Huelva a la embarcación asistida. La **“SALVAMAR ALKAID”** acompaña al remolcador y a la embarcación asistida durante 45 minutos, y luego, regresa a su base.

El servicio prestado no se califica por el asistente, que sostiene que tuvo una duración de una hora y cuarenta y ocho minutos, y que la distancia navegada fue de seis millas.

Segundo.

Al folio 73 consta informe meteorológico del Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación de Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia, en el que, para el día 26 de enero de 2017, entre las 15.00 y las 18.00 horas en las aguas costeras exteriores a la Ría de Huelva, se ponen de manifiesto las siguientes condiciones meteorológicas: *“Viento de componente S fuerza 4 aumentando a fuerza 5 hacia el final del período. Marejada a fuerte marejada al final del período. Mar combinada sur-suroeste entre 1.5 y 2 m. Aguaceros con visibilidad temporal regular.”*

Tercero.

Consta al folio 74 de las actuaciones, copia del anuncio que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 hace de encontrarse instruyendo el presente expediente, que se publica en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 74, de 28 de marzo de 2017.

Cuarto.

La Capitanía Marítima de Huelva informa que no ha podido llevarse a cabo la valoración pericial del “**JOAO PINTO**” por tener este su base en el puerto portugués de Vila Real de Santo Antonio (folio 67).

Al folio 101 consta la valoración aproximativa que SASEMAR hace de la embarcación asistida, valoración que le proporciona la “Asociación de Armadores de Lepe”, que se concreta en una cuantía de **UN MILLÓN de euros (1.000.000 €)**.

Consta, asimismo, al folio 134, valor asegurado de la embarcación asistida por la “SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO”, que asciende a una cantidad total de **QUINIENTOS DIEZ MIL euros (510.000 €)**.

Quinto.

En la Cuenta General de Gastos, formulada el 18 de diciembre de 2019 (folios 156 a 158), se reseñan los siguientes extremos: 1º) personación de la parte asistente, 2º) personación de la parte asistida 3º) póliza de seguros suscrita por los armadores de la embarcación asistida con la “SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO”, entidad que no se ha personado en el expediente, 4º) valor asegurado de la embarcación asistida, 5º) Informe sobre condiciones meteorológicas elaborado por la AEMET, 6º) medidas de garantía, 7º) calificación de la asistencia por las partes y 8º) gastos reclamados por la parte asistente.

Sexto.

La representación legal de SASEMAR, en su escrito de alegaciones (folios 170 a 180) califica la asistencia prestada como de “salvamento”, considerando que el premio correspondiente por el mismo debería ascender a la cantidad de **CIENTO DOS MIL euros (102.000 €)**, cantidad a la que habría de añadirse la de **CIENTO VEINTICUATRO euros con CINCUENTA Y OCHO céntimos (124,58 €)**, correspondientes a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 100 corresponderían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 24,58 a gastos de personal (folio 71).

Séptimo.

Por el Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 se convocó a las partes para celebrar la reunión conciliatoria el día 9 octubre de 2020 (folio 210), pero, tanto la parte asistente como la asistida no consideraron necesaria su realización (folios 215 y 216), sin que se halla dado, por tanto, avenencia entre las mismas.

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 emergencia elaborado por el CCS de Huelva (folios 59 y 60) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 1534 del día 26 de enero de 2017, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Huelva recibió una llamada del pesquero de bandera portuguesa “**JOAO PINTO**” en la que se le informaba que se había quedado sin máquinas a la entrada de la Ría de Huelva y que necesitaba asistencia inmediata por encontrarse muy cerca de la punta del dique “Juan Carlos I”, en posición 37º, 06.5’ N, 06º, 49,0’ W. Por tal motivo, a las 1536 se movilizó a la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALKAID**” y a las 1537 se informó de la situación al pesquero “**CRISTO DE LA LUZ**”, que estaba entrando en la Ría de Huelva, para que procediera a prestar ayuda al “**JOAO PINTO.**” A las 1542, la embarcación de salvamento “**SALVAMAR ALKAID**” salió de su base de Mazagón para asistir al pesquero portugués, que debido a la acción combinada del viento y la corriente vaciante de la ría estaba derivando hacia el suroeste. La embarcación de salvamento llegó a las 1553 a la posición en el que se encontraba el pesquero, 37º, 4’ N, 06º, 49,6’ W, a dos cables y medio del extremo del dique. En la zona estaba el también pesquero “**CRISTO DE LA LUZ**”, que no alcanza a dar remolque al “**JOAO PINTO.**” La “**SALVAMAR ALKAID**” se colocó al costado del pesquero a la deriva y se dispuso a remolcarlo, primero, intentando pasar la guía del cabo de remolque por sotavento, lo que no consiguió debido a las fuertes rachas de viento y, luego, lo intentó por barlovento, consiguiendo hacer firme el cabo de remolque a las 1609. A las 1615 la “**SALVAMAR ALKAID**” comunicó al CCS de Huelva que, debido al mal tiempo, creía que tendría dificultades para poder atracar a la embarcación asistida. Por tal motivo, el “**JOAO PINTO**”, a las 1618 informa al CCS que va a gestionar que un remolcador de puerto ayude en la maniobra de atraque: como resultado de estas gestiones, a las 1630 salió de puerto el remolcador “**YARCLA**”. Una vez superada la barra de entrada a la ría, a la altura de la boya número 13, siendo las 1730, se pasó el cabo de remolque

desde la embarcación de salvamento al “YARCLA”, que se hizo cargo del remolque, hasta dejar al “JOAO PINTO” atracado en el muelle Norte a las 1900. La “SALVAMAR ALKAID” acompañó al remolcador y a la embarcación asistida desde las 1730 hasta las 1812, momento este en el que inició el regreso a su base, en la que atracó a las 1900.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan en las aguas costeras de la entrada de la Ría de Huelva fueron de marejada a fuerte marejada al final del período. Mar combinada sur-suroeste entre 1.5 y 2 m. Aguaceros con visibilidad temporal regular, como informa la AEMET y como se refleja en el antecedente de hecho segundo de la presente resolución.

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 conceptualizar 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 mero remolque que debe ser retribuido conforme a las tarifas oficialmente establecidas para SASEMAR.

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 ALKAID**” hizo acto de presencia en el punto geográfico en el que se encontraba el “**JOAO PINTO**”, no se daba una situación de peligro real, inminente y grave para la vida y seguridad de los tripulantes de la embarcación asistente, ni, tampoco existía peligro de esa misma entidad de que se produjera la pérdida o deterioro grave de la embarcación asistida, por más que esta se encontrara sin máquinas y a la deriva. Este Tribunal Marítimo llega a esta conclusión en función a las siguientes consideraciones:

1.- Mientras el “**JOAO PINTO**” permaneció a la deriva, desde las 1534, hasta que a las 1553 llegó a asistirle la “**SALVAMAR ALKAID**”, su patrón tuvo la posibilidad de fondear y con esa maniobra fijar la posición del barco o, al menos, alterar su movimiento de deriva, pero no lo hizo. Según el razonamiento de la representación letrada de los armadores del pesquero que figura en su escrito de alegaciones (folio 186) porque no percibió una situación de peligro.

2.- La representación letrada de SASEMAR sostiene en su escrito de alegaciones que, en el momento en que la “**SALVAMAR ALKAID**” alcanzó la posición del “**JOAO PINTO**”, éste se encontraba a dos cables de las piedras del dique Juan Carlos I y que, de no haber mediado la intervención de la lancha de salvamento, el pesquero hubiera acabado hundido o embarrancado en las piedras del dique (folio 171).

3.- En relación con esta controversia de las partes, hay que señalar que la comprobación sobre carta náutica de las posiciones del pesquero que constan en el informe general de emergencia emitido por el CCS de Huelva (folios 59 y 60), la correspondiente a las 1534, momento en el que el **“JOAO PINTO”** queda sin máquina, y la de las 1553, cuando la embarcación de salvamento se coloca a su costado, indican un movimiento de deriva del pesquero que, de haberse mantenido constante, hubiera llevado al **“JOAO PINTO”** a librar la punta del dique por algo más de medio cable. Esta circunstancia es consistente con la afirmación de que el patrón del pesquero no percibió un peligro inminente. No obstante, debe establecerse con claridad que, aun en el supuesto de mantenerse el movimiento de deriva observado y evitada la punta, y si no se tomase medida alguna, seguiría existiendo riesgo de que las condiciones de viento, mar y corriente de marea a poniente de la punta llevaran al pesquero hacia las piedras de la parte exterior del dique. Pero lo que interesa al Tribunal, sin entrar en complejas estimaciones de la deriva previsible del pesquero, es que, a la vista de lo expuesto, en modo alguno puede afirmarse que, a la llegada de la embarcación de salvamento, el pesquero se iba indefectiblemente contra las piedras, ni que existiera un peligro real, inminente y grave, en el sentido indicado por la jurisprudencia.

Cuarto.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención de la **“SALVAMAR ALKAID”** 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 “**JOAO PINTO**”, se encontraba a la deriva, situación que implicaba un riesgo. Tan es así, que solicitó ayuda al CCS de Huelva, que, por tal motivo, movilizó a la “**SALVAMAR ALKAID**”, y esta intervino sin que se diera un previo concierto entre las partes sobre las condiciones en las que su actuación iba a llevarse a cabo, ni respecto al precio que iba a importar la misma.

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 no se encuentra constreñido por ningún criterio valorativo específico, 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). En este punto ha de destacarse que la **“SALVAMAR ALKAID”** realizó eficazmente la parte principal de la asistencia pero no la culminó debido a las desfavorables condiciones meteorológicas. Así, la **“SALVAMAR ALKAID”** consiguió hacer firme el cabo de remolque a las 1609, pero acabó pasándolo al remolcador **“YARCLA”** a las 1730, pues este había sido contratado por el **“JOAO PINTO”** debido a las dificultades que la embarcación de salvamento tenía para continuar prestando la asistencia, que, de hecho, fue culminada por el **“YARCLA”** cuando dejó atracado al pesquero a las 1900. Desde las 1730 hasta las 1812, hora en la que emprendió el regreso a su base, la **“SALVAMAR ALKAID”** realizó una labor de mero acompañamiento que no puede considerarse como constitutiva de una asistencia marítima.

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 **MIL CINCUENTA euros (1.050 €)**.

A dicha cantidad deberá agregarse la de **CIENTO VEINTICUATRO euros con CINCUENTA Y OCHO céntimos (124,58 €)**, correspondiente a los gastos ocasionados por la asistencia, importe del que 100 se referirían a los efectuados en combustibles y lubricantes y 24,58 a gastos de personal (folio 71), gastos que la parte asistida en ningún momento ha cuestionado.

Sexto.

Al tratarse la **“SALVAMAR ALKAID”** 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 ALKAID”** en favor del pesquero **“JOAO PINTO”**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **MIL CIENTO SETENTA Y CUATRO euros con CINCUENTA Y OCHO céntimos (1.174,58 €)**, 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 ALKAID”**.

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.