TRIBUNAL MARÍTIMO CENTRAL

RESOLUCIÓN NÚM. 660/00009/21

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 dieciséis días de noviembre de dos mil veintiuno.

Se reúne el Tribunal Marítimo Central, constituido por los señores reseñados al margen, para ver y fallar el Expediente de Asistencia Marítima número **23/2018**, instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 4 de Cádiz, relativo a la asistencia prestada el día 14 de julio de 2018 por la embarcación de salvamento **"SALVAMAR ALGENIB"** al pesquero de bandera española, **"NUEVO SANTA MARÍA"**, con matrícula 3ª-AM-3-1163, de 12,82 metros de eslora y 4,60 metros de manga, propiedad y armada el día de autos por la entidad "SIDEFRA, SOCIEDAD COOPERATIVA ANDALUZA".

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por providencia del Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 de Cádiz de 3 de agosto de 2018 (folio 29), se acordó el inicio de instrucción del presente expediente de asistencia marítima, a la recepción del escrito de personación formulado el 15 de julio de 2018 por la representación legal de la entidad pública empresarial "SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD

MARÍTIMA" (SASEMAR) (folios 3 a 5), con el que se daba traslado del parte de asistencia (folios 6 a 9), relativo al servicio prestado el día 14 de julio de 2018 por la embarcación de salvamento **"SALVAMAR ALGENIB"** al pesquero palangrero **"NUEVO SANTA MARÍA."**

En la versión dada en el parte de asistencia por SASEMAR, se pone de manifiesto que a las 0424 del día 14 de julio de 2018, el Centro de Control de Salvamento Marítimo (CCS) de Almería comunicó a la embarcación de salvamento **"SALVAMAR ALGENIB"** que un pesquero de unos 12 metros de eslora había varado en una zona rocosa, en posición 37º- 03, 5' N, 001º- 51,3' W. A las 0450, con la mar en calma, la embarcación de salvamento salió de su base en demanda del pesquero. A las 0517 llegaron a la zona y hablaron con el patrón del pesquero, que resultó ser el **"NUEVO SANTA MARÍA"**, y este les informó que su barco estaba sobre las piedras y que no paraban de achicar a causa de una vía de agua. La embarcación de salvamento informó al CCS y se aconsejó la intervención de un buzo para que evaluara la situación. Tras la intervención del capitán marítimo la compañía aseguradora accedió a llamar al buzo, quedando a la espera la embarcación de salvamento. A las 0722, el buzo indicó a la **"SALVAMAR ALGENIB"** que el pesquero tenía una vía de agua, así como la zona por la que debían tirar para eludir las piedras. A las 0732 la embarcación de salvamento ha sacado al pesquero de la varada, y este, con su propia propulsión, pone rumbo a Carboneras, mientras va achicando. La embarcación de salvamento acompaña al **"NUEVO SANTA MARÍA"** hasta puerto de Carboneras, donde le esperan en el *travel lift*. A las 0827, estando atracados en el puerto de Carboneras, y cuando el pesquero está fuera del agua, observan que la quilla está destrozada.

La asistencia no se califica en el parte, y tuvo, según este, una duración de tres horas y treinta y siete minutos, siendo dieciséis millas la distancia navegada.

Segundo.

Consta a los folios 38 y 38 vuelto, escrito de personación en el presente expediente de la representación letrada de los armadores del **"NUEVO SANTA MARÍA"**, la entidad "SIDREFA, SOCIEDAD COOPERATIVA ANDALUZA."

Asimismo, al folio 60 consta escrito de personación de la representación letrada de "MURIMAR SEGUROS", compañía aseguradora de la embarcación asistida.

Tercero.

En el folio 57 se recoge informe meteorológico de la Jefe del Grupo de Predicción y Vigilancia de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en las Islas Baleares, en el que se ponen de manifiesto las condiciones meteorológicas imperantes en la fecha, horario y zona en la que tuvo lugar la asistencia, se concretan de la siguiente manera: *"Viento: Entre las 1200 y las 2100 horas del 13 de julio: viento sureste (140º a 160º) con*

fuerza 4 (11 a 16 nudos) y rachas de 17 a 21 nudos. Entre las 2100 del 13 de julio y las 0200 horas del 14 de julio: viento de dirección variable con fuerza 1 a 2 (1 a 6 nudos.) Entre las 0200 y las 1000 horas del 14 de julio: viento del oeste (250º a 280º) con fuerza 2 a 3 (4 a 10 nudos.) Oleaje: Estado del mar fue de marejadilla alcanzándose ocasionalmente la marejada, con altura significativa de las olas de 0,3 a 0,5 metros.

Cuarto.

En el folio 137 de las actuaciones figura copia del edicto que el Sr. Juez Marítimo Permanente número 4 en el que pone de manifiesto que se encuentra instruyendo el presente expediente, a fin de que cuantos se consideren interesados en el mismo se personen y comparezcan en su debida forma ante el Juzgado Marítimo del que es titular.

Quinto.

Respecto a valoración del pesquero asistido, el informe evacuado por el Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Almería, considerando el estado de mantenimiento y conservación del pesquero, cifra su valor actual en **CIENTO CUARENTA MIL OCHOCIENTOS TREINTA euros (140.830 €)**, tal y como consta en su informe obrante al folio 55.

Sexto.

Con fecha 3 agosto de 2018, el Sr. Juez Marítimo instructor acordó la prohibición de salida a la mar del **"NUEVO SANTA MARÍA"** en tanto no se garantizara debidamente por su armador el pago de la retribución que resultara debida por la asistencia prestada (folio 34), fijando, por resolución de 21 de diciembre de 2018, una garantía para enervar tal prohibición, por el importe de **CATORCE MIL euros (14.000 €)**, tal y como consta al folio 133.

Séptimo.

Consta en el expediente la oportuna Cuenta General de Gastos, formulada el 20 de enero de 2020, (folios 138 a 140), en la que se reseñan los siguientes extremos: 1º) Personación de las partes, 2º) compañía aseguradora de la embarcación asistida, 3º) valoración de la embarcación asistida, 4º) medidas de garantía, 5º) calificación de la asistencia según las partes, 6º) valor contribuyente de la embarcación asistida, 7º) gastos, daños y perjuicios, y, 8º) importe de la remuneración.

Octavo.

La representación letrada de SASEMAR en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 155 a 166) considera que la asistencia

prestada ha constituido un salvamento, fijando el importe del premio al que estima tener derecho por su actuación, en **VEINTIOCHO MIL CIENTO SESENTA Y SEIS euros (28.166 €)**, cantidad que debería incrementarse en la de los gastos que hubieron de afrontarse como consecuencia de la asistencia, cantidad que ascendería a **DOSCIENTOS CINCUENTA euros con TREINTA Y UN céntimos (250,31 €)**, de los que 200,93 € corresponderían al gasto de combustible y lubricantes consumidos y 49,38 € a los gastos de personal en el servicio (folio 169.)

Por su parte, la parte asistida, en su escrito de alegaciones a la cuenta general de gastos (folios 172 a 179), califica la asistencia como constitutiva de un mero remolque**.**

Noveno.

El 28 de septiembre de 2021 se constituyó el Juzgado Marítimo Permanente para celebrar la reunión conciliatoria, y ante la incomparecencia de las partes, la Sra. Juez Marítimo dio por finalizado el acto, sin avenencia, como consta en el acta obrante al folio 276.

HECHOS

Primero.

Al objeto de fijar con la mayor precisión y objetividad posibles los hechos que han de ser conocidos por este Tribunal Marítimo Central, este ha de tomar en consideración para hacerlo, no solo el relato recogido en el parte de asistencia (folios 6 a 9), sino, también, el informe general de la emergencia elaborado por el CCS de Almería (folios 167 y 168), así como las declaraciones prestadas por DON R. R. M. (folios 248 y 249), autor del informe pericial obrante a los folios 180 a 200, DON M. M. A., patrón de la **"SALVAMAR ALGENIB"** (folios 250 y 250 vuelto), DON J. G. A., representante de la aseguradora "MURIMAR SEGUROS" (folios 251 y 252), del buzo DON F. J. F. G. (folios 253 y 254), del carpintero de ribera DON D. G.A (folios 255 y 256), y del patrón del **"NUEVO SANTA MARÍA"**, DON F. S. R. G. (folios 257 a 258 vuelto.) Por todo ello, el Tribunal Marítimo Central declara como probados los siguientes hechos:

A las 0420 del día 14 de julio de 2018, el Centro de Control de Salvamento Marítimo (CCS) de Almería recibió una llamada del Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de Valencia, comunicándoles que el pesquero **"NUEVO SANTA MARÍA"**, había embarrancado en posición 37º- 03,5' N, 001º- 51,3' W. Por tal motivo, a las 0424, el CCS movilizó a la embarcación de salvamento **"SALVAMAR ALGENIB."** A las 0450, con la mar en calma, la embarcación de salvamento salió de su base en Garrucha en demanda del pesquero. A las 0517 llegaron a la zona, al Sur de la playa de Bordonares, y hablaron con el patrón del pesquero, informándoles este que su barco estaba sobre las piedras y que estaban achicando a causa de una vía de agua. A las 0530 el Capitán

Marítimo de Almería instruyó al CCS para que evacuaran a la tripulación del pesquero utilizando el HELIMER 204, poniendo tal circunstancia en conocimiento de la embarcación asistida a las 0535, desde donde se les informó que podían salir por tierra. A las 0548, el patrón del **"NUEVO SANTA MARÍA"** solicitó a la embarcación de salvamento que les sacara de la varada dando un tirón, respondiéndosele que era necesario asegurar que se dieran unas condiciones de seguridad que garantizaran poder hacerlo. La embarcación de salvamento informó al CCS y se aconsejó la intervención de un buzo para que evaluara la situación, quedando a la espera la embarcación de salvamento. Pasadas las 0700 un buzo enviado por la compañía aseguradora se personó en el lugar de los hechos desde tierra, puesto que el pesquero siniestrado estaba a pocos metros de la orilla. A las 0722, después de efectuar un reconocimiento, el buzo indicó a la **"SALVAMAR ALGENIB"** que el pesquero tenía dañadas unas tablas del forro del casco y que le estaba entrando agua, informándoles, asimismo, cual era la zona por la que debían tirar para eludir las piedras. Seguidamente, el buzo nadó entre cien y ciento cincuenta metros llevando un cabo desde la embarcación asistida a la de salvamento. Una vez afianzado el cabo, a las 0734 la embarcación de salvamento dio un tirón y sacó al pesquero de la varada, y este, con su propia propulsión, puso rumbo a Carboneras. La embarcación de salvamento acompañó hasta el puerto de Carboneras al **"NUEVO SANTA MARÍA"**, donde le esperaban en el *travel lift*, al que llegó a las 0827. A las 0948, la **"SALVAMAR ALGENIB"** quedó atracada en su base.

Segundo.

Las condiciones meteorológicas del día en el que acontecieron los hechos que nos ocupan fueron las que se reflejan 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 asistencia llevada a cabo y ello porque, como ya ha

quedado expuesto, la parte asistente la conceptúa como un "salvamento", mientras que la asistida considera que es constitutiva de un mero remolque.

Así pues, por lo que respecta a la calificación como salvamento que la parte asistente formula, es necesario determinar si 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…"* 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, concurran 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 el presente supuesto, si bien es cierto que el patrón de la **"SALVAMAR ALGENIB"**, Sr. M. A., sostiene en el parte de asistencia (folio 9) y en su declaración (folio 250), que el patrón del pesquero asistido le informó que tenía una vía de agua, también lo es que esta fue de escasa entidad, como se desprende de lo declarado por el buzo que reconoció el casco del **"NUEVO SANTA MARÍA"** antes de que este fuera sacado de la varada, el Sr. F. G., quien manifestó que *"vi que una de las rocas estaba dañando una de las tablas"* y que *"todo* (estaba) *bien menos una tabla que estaba dañada por unas rocas"*, y que desde el pesquero le dijeron *"que les estaba entrando un poco de agua y que habían puesto una bomba de achique para sacarla y que con eso lo tenían resuelto pues sacaba más agua de la que entraba"* (folio 253.) Por otra parte, DON D. G., carpintero de ribera que reparó la embarcación asistida, declaró que *"las tablas del cierre de proa estaban movidas"* y que *"Los daños sufridos en el casco son compatibles con la existencia de una vía de agua"* (folios 255 y 255 vuelto.) A su vez, el Sr. R. M., autor del informe pericial elaborado para la compañía aseguradora, afirmó que el pesquero siniestrado presentaba *"un desgaste en la quilla con pérdida de material en el canto bajo*

de la quilla, con más significación en el pie de roda, sin apreciarse perforaciones ni fracturas de tablas del forro..." (folio 248 vuelto.)

La ausencia de peligro grave e inminente de hundimiento no solo la sostiene el patrón de la embarcación asistida (folios 250 y 257 vuelto), sino que también lo hace el perito Sr. R. M. (folio 248 vuelto), el buzo que reconoció el casco del pesquero (folio 253 vuelto), y el propio patrón de la **"SALVAMAR ALGENIB"**, quien, preguntado si el pesquero asistido estaba atravesando una situación de peligro cierto e inminente, respondió que *"En ese momento no"* (folio 250.)

Por otra parte, es conveniente destacar, que, una vez sacado de la varada, el **"NUEVO SANTA MARÍA"**, por sus propios medios navegó hasta el puerto de Carboneras, sin necesidad de ser remolcado ni asistido de ninguna otra forma.

En conclusión, puede afirmarse, contrariamente a cuanto sostiene la representación letrada de SASEMAR en su escrito de alegaciones (folio 157), que el **"NUEVO SANTA MARÍA"** no se encontraba en una situación de peligro, puesto que, si bien es cierto que había encallado, y, sin descartar la existencia de una vía de agua producida por la varada, la entrada de agua fue pequeña y siempre pudo ser controlada por su propio sistema de achique, tan es así, que la tripulación se mantuvo a bordo en todo momento, habiendo podido desembarcar por tierra con facilidad si hubiera sido necesario.

Tercero.

Sentado lo anterior, esto es, que la intervención en el día de autos de la **"SALVAMAR ALGENIB"** no puede considerarse como constitutiva de un salvamento marítimo, se hace necesario incardinar su actuación en alguna de las figuras que, al respecto, prevé la normativa de asistencias marítimas actualmente vigente.

En este punto, hay que destacar que con el acervo normativo de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, el asunto que se somete a nuestro conocimiento hubiera merecido una calificación de "auxilio marítimo", concepto que este Tribunal Marítimo Central acuñó en su día al amparo de los artículos 1 y 2 de la referida Ley y que la jurisprudencia refrendó en el caso de asistencias en que no concurriesen todos y cada uno de los requisitos que tipificaran un salvamento, de modo que, bajo los parámetros jurisprudenciales configuradores del salvamento, pudieran los mismos ser perfectamente atendibles para una calificación de menor entidad por no darse en toda su intensidad la situación de peligro corrida por la embarcación asistida, que hiciese presumible su pérdida o la producción de graves daños, y unos servicios superiores a los ordinarios por parte del asistente. Pero, derogado el Título Primero de dicha Ley, hay que acudir necesariamente a las previsiones de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y al articulado del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989, que prevén, exclusivamente, dos modalidades

de asistencia marítima: el salvamento y el remolque de fortuna. Consecuentemente, el Tribunal Marítimo Central cuando conoce sobre una asistencia marítima, debe enmarcarla, necesariamente, en una de esas dos figuras asistenciales.

La Ley de Navegación Marítima, en su 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…"*

En numerosas asistencias marítimas en las que se lleva a cabo un auxilio que no constituye un salvamento, no tiene lugar una actividad de remolque, esto es, no se lleva a cabo el arrastre de una embarcación, y, con todo, es necesario calificarlas como "remolques de fortuna." Vemos, pues, que en el remolque de fortuna, se lleva a cabo una actividad realizada en condiciones excepcionales, 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, que es la nota que cualifica al salvamento marítimo como tal. Y que para que pueda darse la figura legal de remolque de fortuna, no es necesario que una embarcación remolque a otra.

En el presente supuesto se dan una serie de circunstancias de carácter extraordinario, que permiten incardinarlo dentro del concepto de remolque de fortuna. En primer lugar, hay que destacar que la situación que atravesaba el **"NUEVO SANTA MARÍA"** no puede calificarse de normal, y no puede serlo, porque como ha quedado acreditado, había encallado en unas rocas y no podía salir de la varada por sus propios medios, por lo que tuvo que solicitar ayuda a Salvamento Marítimo, como reconoce la propia representación letrada de los armadores del pesquero en su escrito de alegaciones (folio 173), y como lo hace el patrón del pesquero, quien a la pregunta *"Cree usted que hubiese podido sacar del embarrancamiento al NUEVO SANTA MARÍA sin el concurso de la SALVAMAR ALGENIB?"* respondió, *"Sí, si me hubiera asistido otro barco sí"*, explícito reconocimiento de que, por sus propios medios, no hubiera sido capaz de hacerlo, o que no estaba dispuesto a asumir los riesgos inherentes al intento.

Para finalizar este punto, es necesario poner de manifiesto, asimismo, que el **"NUEVO SANTA MARÍA"** solicitó el auxilio de SASEMAR para poder salir de la varada y que no existió una previa concertación entre ambas partes, ni de las condiciones en las que la asistencia iba a llevarse a cabo, ni de la remuneración que debiera corresponderle, descartándose, de este modo, la

posibilidad de que la asistencia pudiera haber constituido un mero remolque, un remolque ordinario.

Cuarto.

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. En el presente supuesto se han tomado en consideración las circunstancias de la varada en fondo de roca y las condiciones meteorológicas imperantes, duración, distancia navegada por el asistente y gastos ocasionados por el servicio prestado.

Asimismo, y habida cuenta la similitud de las operaciones realizadas con las propias de servicios de seguridad marítima y de la navegación y de remolque y asistencia a buques, 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.

A la vista de las consideraciones expuestas, el Tribunal Marítimo Central acuerda fijar un precio justo correspondiente a la asistencia que nos ocupa, por un importe de TRES MIL CUATROCIENTOS euros (3.400 €.)

Quinto.

Al tratarse la **"SALVAMAR ALGENIB"** 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 **remolque de fortuna** el servicio prestado por la embarcación de salvamento marítimo **"SALVAMAR ALGENIB"** en favor del pesquero **"NUEVO SANTA MARÍA"**, y fija como remuneración total por los conceptos anteriormente señalados la cifra de **TRES MIL CUATROCIENTOS euros (3.400 €)**, 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 marítimo **"SALVAMAR ALGENIB."**

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.

Así lo acordaron los señores presidente, vocales y secretario relator del Tribunal Marítimo Central, y lo firman a continuación: