



Roj: **SAN 2185/2006** - ECLI: **ES:AN:2006:2185**

Id Cendoj: **28079230082006100382**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **8**

Fecha: **02/06/2006**

Nº de Recurso: **869/2002**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **CONTENCIOSO**

Ponente: **MARIA ISABEL PERELLO DOMENECH**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

SENTENCIA

Madrid, a dos de junio de dos mil seis.

Vistos los autos del recurso contencioso-administrativo nº 869/02, que ante esta Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha promovido el Procurador Don Antonio Ramón Rueda López, en nombre y representación de ALLIANZ, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. frente a la Administración General del Estado, MINISTERIO DE FOMENTO, representada y defendida por el Sr. Abogado del Estado, en la reclamación por Responsabilidad Patrimonial Solidaria contra el Ministerio de Fomento, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y contra el Excmo. Ayuntamiento de Las **Palmas** de Gran Canaria. La cuantía del recurso es de 2.103.542 euros. Ha sido MAGISTRADA-PONENTE, ILMA. SEÑORA DOÑA ISABEL PERELLÓ DOMENECH, quien expresa el parecer de la Sala.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Por la entidad aseguradora expresada se interpuso Recurso Contencioso- Administrativo, mediante escrito de interposición presentado el día 22 de mayo de 2002, contra la denegación presunta de la reclamación de responsabilidad patrimonial deducida como consecuencia de la desgravación del buque **pesquero** " BUQUE000 ", acordándose su admisión a trámite por Providencia de fecha 10 de septiembre de 2002 con reclamación del expediente administrativo.

SEGUNDO: En el momento procesal oportuno, la parte actora formalizó demanda, mediante escrito de 2 de octubre de 2003, en el que, tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que estimó oportunos, terminó suplicando la estimación del recurso, con reconocimiento de su derecho a percibir una indemnización, a cargo del Estado, por importe de 2.103.542 euros a ALLIANZ Seguros y Reaseguros, S.A., como consecuencia de la responsabilidad patrimonial en que la Administración ha incurrido, a causa del funcionamiento de los servicios públicos.

TERCERO: El Sr. Abogado del Estado contestó la demanda mediante escrito de 7 de abril de 2004, en el que, tras alegar los hechos y los fundamentos jurídicos que estimó aplicables, terminó suplicando la desestimación del presente recurso, por ser ajustado a Derecho el acto administrativo presunto que se enjuicia.

CUARTO: Recibido el proceso a prueba, por Auto de fecha 20 abril 2004 se practicaron las que constan en las actuaciones.

QUINTO: Dado traslado a las partes por su orden para conclusiones, las evacuaron en sendos escritos, reiterándose en sus respectivos pedimentos.



SEXTO: Por Providencia de esta Sala se señaló el 23 de mayo de 2006 para votación y fallo de este recurso, día en que, efectivamente, se deliberó, votó y falló, lo que se llevó a cabo con el resultado que ahora se expresa.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO: Es objeto de impugnación en este recurso la desestimación presunta, por silencio administrativo, de la reclamación formulada por la entidad aseguradora recurrente el 25 de mayo de 2001, sobre responsabilidad patrimonial de la Administración del Estado por daños y perjuicios ocasionados a consecuencia del funcionamiento anormal de los Servicios Públicos, en relación con el hundimiento del barco **pesquero " BUQUE000 "** que, afectado por un **incendio** que no pudo ser controlado, fue remolcado fuera del **puerto de Las Palmas** de Gran Canaria, por orden comunicada por la **Capitanía** Marítima, orden que fue ejecutada por la Sociedad de Salvamento y de Seguridad Marítima. Según la tesis sostenida en la demanda, tales actuaciones fueron determinantes del final hundimiento del buque, de cuyo suceso derivaron unos daños materiales que la demandante valora en la suma abonada a los titulares del barco en virtud del contrato de seguro suscrito, que asciende a 2.103.542 euros.

SEGUNDO: El concepto de responsabilidad patrimonial de la Administración resulta consagrado en el artículo 106.2 de la Constitución Española, y desarrollado por la Ley 30/92, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que en su artículo 139 señala que: "1. Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los Servicios Públicos.- 2. En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas". Este régimen legal viene a sustituir a la anterior regulación de la responsabilidad patrimonial de la Administración que, derivada de los artículos. 9.3 y 106.2 de la Constitución, se encontraba en el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado; artículo 121 de la Ley de Expropiación Forzosa y preceptos concordantes de su Reglamento de aplicación.

TERCERO: Como ha declarado en reiteradas ocasiones el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia de fecha 11 de febrero de 1991;

Para el éxito de la acción de responsabilidad patrimonial, establecida en el art. 40 LRJAE, consagrada hoy al más alto nivel normativo en el artículo 106.2º CE, se precisa según constante doctrina jurisprudencial, la concurrencia de una serie de requisitos, que resumidamente expuestos son: a) la efectiva realidad de un daño evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas; b) que el daño o lesión patrimonial sufrido por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los Servicios Públicos en una relación directa, inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervenciones extrañas que alteren el nexo causal; y c) que no se haya producido fuerza mayor.

Por su parte, en la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1998, se indica que:

"Con carácter previo al examen de la cuestión, procede señalar que, configurada por primera vez en 1954, dentro de la Ley de Expropiación Forzosa, en el artículo 121 y contenida en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 1957, en los artículos 40 y 41, la responsabilidad patrimonial de la Administración del Estado adquiere relevancia constitucional en los artículos 9 y 106.2 de la Constitución como garantía fundamental de la seguridad jurídica, con entronque en el valor de la justicia, pilar del Estado de Derecho social y democrático (artículo 1 de la Constitución) y se desarrolla en los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992 (Título X) y en el Real Decreto 429/93, de 26 de marzo, que aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial".

Un examen sucinto de los elementos constitutivos de la responsabilidad patrimonial de la Administración, permite concretarlos del siguiente modo:

- a) El primero de los elementos es la lesión patrimonial equivalente a daño o perjuicio en la doble modalidad de lucro cesante o daño emergente
- b) En segundo lugar, la lesión se define como daño ilegítimo.
- c) El vínculo entre la lesión y el agente que la produce, es decir, entre el acto dañoso y la Administración, implica una actuación del poder público en uso de potestades públicas.
- d) Finalmente, la lesión ha de ser real y efectiva, nunca potencial o futura, pues el perjuicio tiene naturaleza exclusiva con posibilidad de ser cifrado en dinero y compensado de manera individualizable, debiéndose dar el necesario nexo causal entre la acción producida y el resultado dañoso ocasionado.



Por último, además de estos requisitos, es de tener en cuenta que la Sala Tercera del Tribunal Supremo ha declarado reiteradamente (así en Sentencias de 14 de mayo, 4 de junio, 2 de julio, 27 de septiembre, 7 de noviembre y 19 de noviembre de 1994, 11 de febrero de 1995, al resolver el recurso de casación 1619/92, fundamento jurídico cuarto y 25 de febrero de 1995, al resolver el recurso de casación 1538/1992, fundamento jurídico cuarto, así como en posteriores sentencias de 28 de febrero y 1 de abril de 1995) que la responsabilidad patrimonial de la Administración, contemplada por los artículos 106.2 de la Constitución, 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 1957 y 121 y 122 de la Ley de Expropiación Forzosa, se configura como una responsabilidad objetiva o por el resultado en la que es indiferente que la actuación administrativa haya sido normal o anormal, bastando para declararla que como consecuencia directa de aquella, se haya producido un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado.

Esta fundamental característica impone que no sólo no es menester demostrar para exigir aquella responsabilidad que los titulares o gestores de la actividad administrativa que ha generado un daño han actuado con dolo o culpa, sino que ni siquiera es necesario probar que el servicio público se ha desenvuelto de manera anómala, pues los preceptos constitucionales y legales que componen el régimen jurídico aplicable extienden la obligación de indemnizar a los casos de funcionamiento normal de los Servicios Públicos.

Debe, pues, concluirse que para que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social. No existirá entonces deber alguno del perjudicado de soportar el menoscabo y, consiguientemente, la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado por la actividad administrativa será a ella imputable.

CUARTO: En el presente caso, el fundamental punto de discrepancia entre las posiciones jurídicas enfrentadas, es el relativo a la relación de causalidad. Es cierto que, en lo concerniente a la concurrencia de este fundamental requisito, determinante de la conexión existente entre un determinado suceso dañoso para los bienes y derechos de los particulares y el funcionamiento de un Servicio Público a cargo de la Administración, la Jurisprudencia ha ido ampliando paulatinamente el ámbito objetivo de la conexión causal, apreciando progresivamente su concurrencia en supuestos en los que antiguamente se negaba. Así, originariamente se exigía que la relación causal fuera no sólo directa, sino también exclusiva, sin aceptarse la posibilidad de interferencias externas al actuar administrativo, ya por hecho de la víctima, ya por el de un tercero, que en todo caso hacían quebrar el nexo causal, con liberación administrativa del deber de responder. En un momento posterior, se aceptó la llamada concurrencia de causas, que significaba el mantenimiento de la responsabilidad administrativa, aun cuando a la producción del hecho hubieran coadyuvado actuaciones o intervenciones extrañas a la Administración, aunque modulada, en el campo de la determinación del "quantum" reparatorio, en función de la fijación de cuotas de participación o imputabilidad en el hecho; para, finalmente, aceptar nuestro Tribunal Supremo otras formas más atenuadas de responsabilidad administrativa, aun mediando la existencia de hecho doloso de la propia víctima o de un tercero.

QUINTO: De esta manera, en la Sentencia de 16 de diciembre de 1997 se evoluciona en la determinación de la relación de causalidad, dando paso a las formas indirectas o mediatas, siempre que pueda colegirse el nexo causal entre la lesión y el funcionamiento del Servicio Público. En lo relativo a la relación causal, se afirma se afirma en esta resolución:

"Los anteriores principios permiten constatar el examen de la relación de causalidad inherente a todo caso de responsabilidad extracontractual, debiendo subrayarse:

- a) Que entre las diversas concepciones con arreglo a las cuales la causalidad puede concebirse, se imponen aquellas que explican el daño por la concurrencia objetiva de factores cuya inexistencia, en hipótesis, hubiera evitado aquél.
- b) No son admisibles, en consecuencia, otras perspectivas tendentes a asociar el nexo de causalidad con el factor eficiente, preponderante, socialmente adecuado o exclusivo para producir el resultado dañoso, puesto que -válidas como son en otros terrenos- irían en éste en contra del carácter objetivo de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas.
- c) La consideración de hechos que puedan determinar la ruptura del nexo de causalidad, a su vez, debe reservarse para aquéllos que comportan fuerza mayor -única circunstancia admitida por la ley con efecto excluyente-, a los cuales importa añadir la intencionalidad de la víctima en la producción o el padecimiento del daño, o la gravísima negligencia de ésta, siempre que estas circunstancias hayan sido determinantes de la existencia de la lesión y de la consiguiente obligación de soportarla.
- d) Finalmente, el carácter objetivo de la responsabilidad impone que la prueba de la concurrencia de acontecimientos de fuerza mayor o circunstancias demostrativas de la existencia de dolo o negligencia de la



víctima suficiente para considerar roto el nexo de causalidad corresponda a la Administración, pues no sería objetiva aquella responsabilidad que exigiese demostrar que la Administración que causó el daño procedió con negligencia, ni aquella cuyo reconocimiento estuviera condicionado a probar que quien padeció el perjuicio actuó con prudencia".

SEXTO: El régimen jurídico de las **Capitanías** Marítimas, el ejercicio de sus competencias propias y los límites y circunstancias esenciales bajo los que aquéllas pueden manifestarse vienen expresados en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de **Puertos** del Estado y de la Marina Mercante. De tal sistema normativo cabe reseñar los siguientes preceptos, cuya reseña resulta de interés en la resolución del presente proceso. El artículo 88 referido a la **Capitanía** Marítima, sobre "Funciones", indica en su apartado tercero: El Capitán Marítimo ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

- a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los **puertos**.
- c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los **puertos**, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- f) La supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción".

SÉPTIMO: Por su parte, el artículo 107, de la mencionada Ley de **Puertos**, 27/1992 relativo al "hundimiento de buques" establece que:

"1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la **Capitanía** Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el **puerto**, si, requerido el naviero o consignatario para que abandone el **puerto** o repare el buque, éste no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento, a costa de aquél, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera, que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un **puerto**, la Autoridad Portuaria señalará a sus propietarios, navieros, representantes o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo reglamentariamente establecido las cantidades devengadas por el rescate, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

3. Si el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque tuviere lugar fuera del **puerto** y en zona en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo",



OCTAVO: Atendido el mencionado régimen de competencias establecido con la finalidad de salvaguarda del interés general de la navegación, resulta que la orden del Capitán Marítimo de Las Palmas tras los inútiles intentos por parte de los bomberos municipales de extinguir el **incendio** declarado, acordó el remolque del BUQUE000 " fuera del **Puerto** de la Luz de Las Palmas, hecho reconocido en el Informe obrante al folio 103 en el que se indica que se había activado el Plan de Emergencia Interior del **Puerto** (PEI), asumiendo el citado Capitán Marítimo la dirección de las operaciones, y ordenando la salida del **puerto**.

La tesis actora sostiene que dicha decisión, de sacar al buque del **puerto** y llevarlo a alta mar, fue una orden precipitada e injustificada, al igual que su ejecución por parte de Salvamento Marítimo lo que determina la procedencia de exigencia de responsabilidad frente a la Administración.

No obstante, del conjunto de las circunstancias concurrentes acreditadas en autos no se desprende tal consideración. Las razones expuestas por el Capitán Marítimo para justificar su decisión fueron, básicamente, evitar que el fuego se propagara causando daños a terceros y que si el buque llegara a hundirse lo hiciera fuera de **puerto** (folio 257). Tales razones no han sido desvirtuadas por las alegaciones formuladas por la demandante que afirma que no existía riesgo de que el **incendio** se propagara por cuanto no tenía arbolada otra embarcación y que el peligro de hundimiento no era inminente. Dichos extremos se pretenden acreditar a través del Informe pericial emitido a instancia de la demandante, por un Capitán de la Marina Mercante, que en sus conclusiones finales afirma que "se ha detectado descoordinación de los efectivos en la emergencia en lo relacionado con la decisión de sacar el buque del **puerto** ya que las circunstancias del **pesquero** no eran críticas". Afirmaciones que no resultan asumibles valorando el conjunto de datos obrantes en autos, sobre la intensidad del fuego y la inutilidad de los esfuerzos de los bomberos municipales de Las Palmas de Gran Canaria para sofocar el **incendio** declarado en el buque, que tuvo su origen, como reconocen las partes procesales y se corrobora en el Informe pericial en ciertos camarotes del buque.

Pues bien, como se indica en Sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias de 7 de octubre de 2005 en la que se analiza el mismo supuesto, -si bien desde la perspectiva de la intervención de los bomberos del Ayuntamiento de Las Palmas- el aludido informe pericial no resulta concluyente en la medida que se elabora a petición de la aseguradora citada con la documentación facilitada por esta parte, sin tomar en consideración otros datos y elementos sobre el hundimiento del buque que pudieran ser trascendentes. Además,, dicho dictamen se realiza dos años después del siniestro sin la inspección del buque y sin el conocimiento directo de la intervención de la **Capitanía** Marítima y Salvamento Marítimo.

Así las cosas, se concluye que la orden del Capitán Marítimo de adopción de la medida urgente de alejamiento del buque se fundamenta en la necesidad de atemperar los riesgos derivados del **incendio** incontrolado del buque en una zona portuaria y tras agotar los medios de extinción de la nave por parte de los bomberos municipales. Los riesgos que el buque en tales críticas condiciones pudiera representar para los intereses generales justifican tal decisión respecto a la cual no se ha justificado su arbitrariedad.

NOVENO: En suma, estamos en presencia de un acto administrativo que, en el ejercicio de una competencia propia asignada legalmente a la **Capitanía** Marítima, trataba de poner a salvo determinados bienes jurídicos, que a juicio de dicha autoridad, podían ser puestos en peligro si el barco siniestrado, que se encontraba incendiado y sin control permanecía en el interior del recinto portuario sin las mínimas condiciones de seguridad, lo que podía representar un grave riesgo para los intereses generales concurrentes.

DÉCIMO: Como se indico en la Sentencia de esta Sección 26 de octubre de 1999 que la supuesta lesión provenga, no de una pura y simple actividad material de la Administración, sino de un acto jurídico, dictado por un órgano administrativo en el ejercicio de sus competencias propias exige el análisis de la antijuricidad de la lesión desde la perspectiva de la conformidad a Derecho o no de la actuación teóricamente causante del perjuicio patrimonial ya que, como es sabido, y se recoge en innumerables decisiones jurisprudenciales, la lesión será antijurídica no porque en su origen esté presente idea alguna de dolo, culpa o irregularidad en la organización o prestación del servicio público (antijuricidad subjetiva), sino porque el destinatario de la actividad -en este caso jurídica-, no tenga el deber jurídico de soportarla (antijuricidad objetiva). Y también es estable y pacífica la doctrina jurisprudencial conforme a la cual tal deber de soportar el daño estará presente cuando la Administración posea una causa de justificación, un título de intervención jurídica del que derive el daño o lesión para el particular, deber enmarcado en el más general de sumisión de todos los ciudadanos y de los poderes públicos a la Ley y al ordenamiento jurídico (artículo 9.1. de la Constitución). De ahí que, si el acto administrativo es legítimo o conforme a la Ley, el daño también lo será, en el sentido de su soportabilidad legal y en tal caso habrá perjuicio pero no lesión, que debe ser antijurídica, en los términos expresados, para el nacimiento de la responsabilidad administrativa.

DÉCIMOPRIMERO: Debe significarse que, en la adopción de la decisión que tomó la **Capitanía** Marítima, influyeron determinadas condiciones y circunstancias para cuya apreciación el Órgano administrativo gozaba



de un amplio margen, puesto que, de una parte, la nave siniestrada se encontraba en precarias condiciones dado el **incendio** incontrolado, su permanencia en las instalaciones portuarias era problemático, no sólo por la remota posibilidad de culminar con éxito la operación de salvamento, sino por el peligro potencial que podía representar la propagación del fuego y su hundimiento en el interior del **puerto**.

DÉCIMOSEGUNDO: En suma, la **Capitanía** actuó, de modo urgente, acordando una actividad de alejamiento en atención a la situación crítica en que la nave se encontraba. Y esta decisión, atendida la naturaleza de los bienes protegidos no puede calificarse de arbitraria desde el punto de vista de la salvaguarda de aquellos bienes, de la finalidad a que propendía la intervención y, especialmente, de la proporcionalidad de la medida. Se trata pues de un ejercicio razonable, medido y no arbitrario de la potestad conferida y, en tal sentido, puede considerarse como adecuado a las circunstancias concurrentes.

En esta línea cabe traer a colación la Sentencia dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2004 en la que se analiza también un supuesto de hundimiento de un buque, en la que se sostenía: "evidentemente en el presente caso, la Ley otorgaba a la Administración, para preservar el interés general, un amplio margen de discrecionalidad que amparaba la decisión adoptada en definitiva por la **Capitanía** Marítima, siendo necesario recordar que, en los supuestos de ejercicio de potestades discrecionales por la Administración, el Legislador ha querido que ésta actúe libremente dentro de unos márgenes de apreciación con la sola exigencia de que se respeten los aspectos reglados que puedan existir, de tal manera que el actuar de la Administración no se convierta en arbitrariedad de estar ésta rechazada por el artículo 9.3 de la Constitución .

En estos supuestos parece que no existiría duda de que siempre que el actuar de la Administración se mantuviese en unos márgenes de apreciación no sólo razonados sino razonables debería entenderse que no podría hablarse de existencia de lesión antijurídica, dado que el particular vendría obligado por la norma que otorga tales potestades discrecionales a soportar las consecuencias derivadas de su ejercicio siempre que éste se llevase a cabo en los términos antes dichos; estaríamos pues, -como sostiene aquella Sentencia-, ante un supuesto en que existiría una obligación de soportar el posible resultado lesivo".

Esto es lo que ocurre en el presente en que se aprecia la existencia de una actuación administrativa razonable en función de las circunstancias concurrentes en el caso y en la preservación del interés general que la Ley le obliga a considerar, sin que frente a la obligación de soportar el daño, implícita en la consideración de la inexistencia de antijuridicidad en la lesión, pueda oponerse el carácter objetivo de la lesión.

DÉCIMOTERCERO: Los argumentos expuestos son suficientes para desestimar la procedencia de la acción de responsabilidad patrimonial, por la falta constatada de lesión patrimonial en sentido propio, ante la presencia de un acto administrativo adecuado a Derecho cuyas consecuencias ha de soportar, por tanto, el administrado. Pero, aunque por hipótesis, aceptáramos que la decisión fue incorrecta desde el punto de vista técnico o, como sugiere la demanda, arbitraria o irrazonable, demostrativa, en suma, de un funcionamiento irregular o anormal de los servicios públicos específicamente encomendados por la Ley al órgano administrativo actuante, quedaría por dilucidar el aspecto esencial de la presencia del nexo causal determinante del daño, que únicamente aparecería ante la acreditación de que, de haber actuado la **Capitanía** Marítima o Salvamento Marítimo de otro modo, el buque se habría salvado del naufragio. Bien es verdad que, en cualquier caso, determinados elementos patrimoniales cuya pérdida reclaman los actores por vía indemnizatoria, se encontraban necesariamente perdidos por el **incendio** en el momento en que llegó la orden administrativa o, al menos, no se ha probado que se mantuvieran en buen estado y no sufrieran daños en caso alguno imputables a la Administración pues de lo actuado se desprende que el buque ya estaba gravemente afectado por el **incendio** que por su intensidad no pudieron sofocar los bomberos.

DÉCIMOCUARTO: A este respecto, cabe significar que no existe una prueba concluyente sobre la verificabilidad de la hipótesis del salvamento, entre otras razones porque una vez perdido definitivamente el barco no se trataba de averiguar lo que ciertamente ocurrió, sino lo que pudo haber sucedido en otras circunstancias y condiciones. En suma, estamos en presencia de conjeturas indemostradas derivadas del único dato de que el buque se hundió a cuarenta y ocho millas de la costa. En orden a la determinación de tales factores, no se ha practicado en sede procesal una prueba válida y concluyente sobre la presencia indubitable de tales esenciales circunstancias, que únicamente podría acreditarse mediante una prueba pericial técnica practicada con todas las garantías de solvencia profesional, imparcialidad y contradicción entre las partes procesales acerca del objeto de la pericia y de la identidad y titulación del perito. Fuera de este ámbito de conocimiento, sólo existe un informe técnico de parte que ya hemos analizado que nada dice acerca de si el barco habría tenido opción alguna de salvamento. En todo caso, no se desprende del mismo ni de los demás datos obrantes en autos la certeza del salvamento del buque, de no haber mediado la decisión administrativa de alejamiento el recinto portuario, hipótesis que la Sala no puede entender como probada atendidas las múltiples variables



de obligado examen que habría que considerar para la demostración del hecho y que no aparecen perfiladas con la nitidez debida.

DÉCIMOQUINTO: En definitiva, si la causa eficiente e inmediata del hundimiento fue el **incendio** en los camarotes del buque apreciado sobre las 21:35 horas, y los intentos de extinción del mismo por parte de los bomberos municipales fueron inútiles, llegando a ser el fuego incontrolado, cabe deducir que cuando fue ordenada su alejamiento el barco estaba irremisiblemente perdido, por más que el hundimiento total se retrasara. Debe atenderse, por tanto, a que en el naufragio concurren diversos factores, y circunstancias de diverso signo, sin que sea, por tanto, admisible, imputar a la Administración el hundimiento del barco, acaecido por la presencia de una causa directa e idónea para la causación del resultado dañoso, cual fue la presencia de un **incendio** grave que fue extendiéndose de forma creciente al interior del barco, **incendio** que no se pudo extinguir a pesar de la intervención de los bomberos, en una situación que no cabe tildar de incorrecta (Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias de 7 de octubre de 2005), imputación para la cual sería preciso conectar la actuación administrativa, de alguna forma, con el resultado final, en virtud de un funcionamiento necesariamente irregular, puesto que la causa más poderosa, en cuanto a su influencia en el resultado cabe situarla fuera de la intervención administrativa. Como quiera que ésta obedeció a razones justificadas de preservación de otros bienes e intereses y su influencia en el hundimiento el barco es de concurrencia problemática, examinadas las consideraciones expuestas, procede la desestimación del recurso.

DÉCIMOSEXTO: No deduciéndose, por tanto, del expediente administrativo, ni de éste proceso, el origen y circunstancia de los daños materiales sufridos, por pérdida del barco hundido, debe concluirse que no se puede apreciar la existencia de una conexión causal directa y objetiva, entre el daño apreciado y el funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, y no cabe hablar de una lesión patrimonial antijurídica que deba ser indemnizada por la Administración del Estado, por no concurrir los requisitos legales de los que nace su responsabilidad patrimonial, configurados en los preceptos que hemos examinado, procede desestimar el recurso interpuesto sin que, de conformidad con el artículo 139.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , proceda la condena de ninguna de las partes al pago de las costas, pues no han actuado con temeridad o mala fe procesales en la defensa de sus respectivas pretensiones.

FALLAMOS

DESESTIMAMOS el Recurso Contencioso-Administrativo interpuesto por el Procurador Don Antonio Ramón Rueda López, en nombre y representación de ALLIANZ, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. contra la desestimación presunta, por silencio administrativo, de la reclamación formulada por la recurrente, el 25 de mayo de 2001, sobre Responsabilidad Patrimonial de la Administración del Estado, por daños y perjuicios ocasionados a consecuencia del funcionamiento anormal de los Servicios Públicos, determinantes del hundimiento del buque **pesquero** " BUQUE000 ", sin que quepa hacer mención expresa acerca de las costas procesales causadas, al no haber méritos para su imposición.

Así, por esta nuestra Sentencia, que se notificará a las partes con expresión de los recursos que en su caso procedan frente a ella, y testimonio de la cual será remitida en su momento a la oficina de origen, a los efectos legales, junto con el expediente -en su caso- lo pronunciamos, mandamos y firmamos.