



Roj: **STSJ M 9990/2020 - ECLI:ES:TSJM:2020:9990**

Id Cendoj: **28079330102020100692**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **10**

Fecha: **19/10/2020**

Nº de Recurso: **209/2018**

Nº de Resolución: **714/2020**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **MARIA DEL CAMINO VAZQUEZ CASTELLANOS**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ M 9990/2020,**
ATS 2906/2021

Tribunal Superior de Justicia de Madrid

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Décima

C/ Génova, 10 , Planta 2 - 28004

33009710

NIG: 28.079.00.3-2018/0006720

Procedimiento Ordinario 209/2018

Demandante: ASSURANCE FORENINGEN SKULD

PROCURADOR Dña. VIRGINIA ROSA LOBO RUIZ

Demandado: MINISTERIO DE FOMENTO

Sr. ABOGADO DEL ESTADO

SENTENCIA N° 714/2020

Presidente:

Dña. M^a DEL CAMINO VÁZQUEZ CASTELLANOS

Magistrados:

Dña. FRANCISCA ROSAS CARRION

D. MIGUEL ANGEL GARCÍA ALONSO

D. RAFAEL VILLAFANEZ GALLEGO

En la Villa de Madrid a diecinueve de octubre de dos mil veinte

VISTO el recurso contencioso administrativo número **209/2018** seguido ante la Sección Décima de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, interpuesto por doña **Virginia Lobo Ruiz**, procuradora de los tribunales, actuando en representación de **ASSURANCEFORENINGEN SKULD**, contra la resolución de 12 de diciembre de 2019, que desestimó el recurso de alzada interpuesto contra la resolución sancionadora de 24 de mayo de 2017, de la DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

Ha sido parte demandada **LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO**, representada y defendida por la Abogada del Estado, doña **Marta Chamorro Oter**.



ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - Interpuesto el recurso se reclamó el expediente a la administración y siguiendo los trámites legales se emplazó a la parte recurrente para que formalizase la demanda, lo que verificó mediante escrito, obrante en autos, en el que hizo alegación de los hechos y fundamentos de Derecho que consideró de aplicación y terminó suplicando en los siguientes términos:

"SUPLICO A LA SALA: Que tenga por presentado este escrito, junto con los documentos que se acompañan, así como sus copias, lo admita, y tenga por formulada en tiempo y forma demanda, y, tras la sustanciación del presente procedimiento, dicte sentencia en la que estime el presente recurso contencioso- administrativo, y, en consecuencia:

(i) Declare la Resolución impugnada contraria a derecho y anule las sanciones impuestas al Demandante;

(ii) Condene a la Administración demandada al reembolso del importe de la constitución de la garantía económica fijada para levantar la detención (prohibición de hacerse a la mar) del Buque RHL Flensburg, más el pago del interés legal del dinero desde la fecha de interposición del presente recurso contencioso- administrativo hasta la fecha de la sentencia, más el pago del interés legal del dinero incrementado en dos puntos desde la fecha de sentencia hasta su completo pago; todo ello, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.101 y 1.108 del Código Civil y 576 de la LEC ;

(iii) Subsidiariamente, condene a la Administración demandada a reducir el importe de la sanción por la presunta descarga de sustancias oleaginosas en aguas bajo jurisdicción española, imponiéndola en su grado mínimo, es decir, 60.001 euros.

(iv) En cualquiera de los casos anteriores, condene en costas a la Administración demandada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139, apartado 1 LJCA ."

Habiendo ampliado su demanda a la resolución expresa de 12 de diciembre de 2019, que desestimó el recurso de alzada interpuesto, presentó escrito de ampliación de la demanda cuyo suplico expresó los siguientes términos:

"SUPLICO Que tenga por presentado este escrito, junto con los documentos que se acompañan, así como sus copias, lo admita, y tenga por formulada en tiempo y forma demanda, y, tras la sustanciación del presente procedimiento, dicte sentencia en la que estime el presente recurso contencioso-administrativo, y, en consecuencia:

(i) Declare la Resolución impugnada contraria a derecho y anule las sanciones impuestas al Demandante;

(ii) Condene a la Administración demandada al reembolso del importe de la constitución de la garantía económica fijada para levantar la detención (prohibición de hacerse a la mar) del Buque RHL Flensburg, más el pago del interés legal del dinero desde la fecha de interposición del presente recurso contencioso- administrativo hasta la fecha de la sentencia, más el pago del interés legal del dinero incrementado en dos puntos desde la fecha de sentencia hasta su completo pago; todo ello, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.101 y 1.108 del Código Civil y 576 de la LEC ;

(iii) Subsidiariamente, ordene a la Administración demanda la retroacción de actuaciones al momento en el que debió dársele audiencia en relación con la elevación del importe de sanciones fijadas en la propuesta de resolución con arreglo a lo dispuesto en el artículo 20.3 del RPS y del artículo 90.2 de la Ley 39/2015 .

(iv) Subsidiariamente, condene a la Administración demandada a reducir el importe de la sanción por la presunta descarga de sustancias oleaginosas en aguas bajo jurisdicción española, imponiéndola en su grado mínimo, es decir, 60.001 euros.

(v) En cualquiera de los casos anteriores, condene en costas a la Administración demandada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139, apartado 1 LJCA ."

En el escrito de conclusiones la recurrente reiteró que:

"(i) Declare la Resolución impugnada contraria a derecho y anule las sanciones impuestas al Demandante;

(ii) Condene a la Administración demandada al reembolso del importe de la constitución de la garantía económica fijada para levantar la detención (prohibición de hacerse a la mar) del Buque RHL Flensburg, más el pago del interés legal del dinero desde la fecha de interposición del presente recurso contencioso- administrativo hasta la fecha de la sentencia, más el pago del interés legal del dinero incrementado en dos puntos desde la fecha de sentencia hasta su completo pago; todo ello, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.101 y 1.108 del Código Civil y 576 de la LEC ;



(iii) Subsidiariamente, ordene a la Administración demanda la retroacción de actuaciones al momento en el que debió dársele audiencia en relación con la elevación del importe de sanciones fijadas en la propuesta de resolución con arreglo a lo dispuesto en el artículo 20.3 del RPS y del artículo 90.2 de la Ley 39/2015 .

(iv) Subsidiariamente, condene a la Administración demandada a reducir el importe de la sanción por la presunta descarga de sustancias oleaginosas en aguas bajo jurisdicción española, imponiéndola en su grado mínimo, es decir, 60.001 euros.

(v) En cualquiera de los casos anteriores, condene en costas a la Administración demandada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139, apartado 1 LJCA ."

SEGUNDO.- El Abogado del Estado, en representación de la Administración demandada, contestó y se opuso a la demanda de conformidad con los hechos y fundamentos de derecho que invocó, terminando por suplicar que se dicte Sentencia que desestime el recurso y confirme en todos sus extremos la resolución recurrida.

TERCERO.- Terminada la tramitación se señaló para votación y fallo del recurso la audiencia del día 7 de octubre de 2020, fecha en la que ha tenido lugar.

Ha sido Ponente la Ilma. Sra. D^a. M^a del Camino Vázquez Castellanos, quien expresa el parecer de la Sección.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El recurso contencioso-administrativo interpuesto por ASSURANCEFORENINGEN SKULD tiene por objeto la impugnación de la resolución de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, de 12 de diciembre de 2018, por la que se desestimó el recurso de alzada interpuesto contra la resolución sancionadora de la Dirección General de la Marina Mercante, de 24 de mayo de 2017, resolución que acordó:

" (i) Imponer a la entidad RHL HAMBURGER LLOYD TANKER GMBH & CO KG como empresa naviera titular de la actividad, a la entidad SHIFFARHTSGESELLSHAFT WAPPEN VON FLENSBURG MBH & CO KG como propietario, a la entidad ASSURANCEFORENINGEN SKULD (GJENSIDIG) como asegurador de la responsabilidad civil y a D. Balbino como Capitán, todos ellos del buque tanque químico "RHL FLENSBURG" (IMO 9365269) del Estado de bandera de Liberia, por la acción de descargar mezclas oleosas prohibidas para la descarga en el mar desde el buque "RHL FLENSBURG" en aguas bajo jurisdicción española pertenecientes al mar territorial una sanción de 250.000 euros;

(ii) Imponer a RHL HAMBURGER LLOYD TANKER GMBH & CO KG como naviera titular de la actividad del buque "RHL FLENSBURG", o en su defecto a D. Balbino, Capitán del mismo, por la acción de tener la válvula automática de descarga de hidrocarburos del equipo filtrador de hidrocarburos del buque sin funcionar una sanción de 10.000 euros;

(iii) Imponer a RHL HAMBURGER LLOYD TANKER GMBH & CO KG como naviera titular de la actividad del buque "RHL FLENSBURG", o en su defecto a D. Balbino, Capitán del mismo, por la acción de tener un fallo grave en la implementación del sistema de gestión de la seguridad del buque como consecuencia de las deficiencias que relacionadas con dicho sistema se detectaron en la inspección de 15 de mayo de 2016 una sanción de 2.000 euros.

(iv) Imponer solidariamente a la entidad RHL HAMBURGER LLOYD TANKER GMBH & CO. KG como naviera titular de la actividad, a la entidad SHIFFARHTSGESELLSHAFT WAPPEN VON FLENSBURG MBH & CO KG como propietario, a la entidad ASSURANCEFORENINGEN SKULD (GJENSIDIG) como asegurador de la responsabilidad civil y a D. Balbino como Capitán, todos ellos del buque tanque químico nombrado "RHL FLENSBURG" (IMO 9365269) de Estado de bandera de Liberia, la obligación de abonar, en su caso, todos los gastos derivados de la limpieza de la contaminación causada el 30 de abril de 2016, y que como tales se han incluido en este procedimiento, con la salvedad de lo dispuesto en el Fundamento de Derecho XI."

Como ha quedado señalado más arriba, inicialmente el recurso contencioso-administrativo tenía por objeto la desestimación presunta del recurso de alzada interpuesto contra la resolución sancionadora de la Dirección General de la Marina Mercante, de 24 de mayo de 2017.

SEGUNDO. - La resolución impugnada declaró probados los siguientes hechos:

"PRIMERO: El día 30 de abril de 2016 a las 18:10 horas de tiempo universal coordinado (UTC), estando en vuelo, el medio aéreo "SASEMAR 101" de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) detectó visualmente una presunta contaminación que se estaba efectuando desde el buque tanque químico nombrado "RHL FLENSBURG" (IMO 9365269) del Estado de bandera de Liberia, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, concretamente en el mar territorial de España a 12,2 millas



de Cabo Tiñoso (Murcia), en la demora verdadera de 205° (véase página 6 del informe final de detección de contaminación de SASEMAR de 30 de abril de 2016 con número NUM000).

SEGUNDO: El mismo día 30 de abril de 2016, a las 20:00 horas UTC, con la ayuda del medio aéreo "SASEMAR 101", la embarcación "SALVAMAR MIMOSA" de SASEMAR recogió muestras en el mar de la mancha detectada, las cuales se analizaron en el Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (IDAEA-CSIC) (ver informe de 10 de mayo de 2016).

TERCERO: Una vez el buque arribó al puerto de Algeciras (Cádiz) el 1 de mayo de 2016, el mismo fue sometido por dos Inspectores de control del Estado rector del puerto de la Capitanía Marítima de Algeciras a una inspección del tipo "más detallada" el día 1 de marzo de 2014, prevista en el artículo 13 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, de conformidad con los motivos fundados que figuran en el apartado 1 de la parte A del anexo V del mismo Reglamento, y por remisión a uno de los factores prioritarios contenidos en la sección 2A de la parte II del anexo I, también del Reglamento citado. Esta clase de inspección queda amparada por el artículo 6.2 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL 73/78). En la inspección no se detectó ninguna deficiencia vinculada a la protección del medio ambiente marino, ni por tanto a los hechos descritos en el antecedente de hecho primero de esta Resolución (ver informe de inspección de 1 de mayo de 2016 de control del Estado rector del puerto del Memorándum de París emitido por Inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras). Asimismo, se obtuvieron tres muestras procedentes de varios tanques de carga del buque que a su vez se analizaron en el Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina IDAEA- CSIC (ver informe de 10 de mayo de 2016)."

CUARTO: A la vista del resultado de los análisis provenientes de las muestras en el mar efectuado por Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina IDAEA-CSIC, el buque volvió a ser inspeccionado, esta vez en el puerto de Huelva el 15 de mayo de 2016 por dos Inspectores de control del Estado rector del puerto de la Capitanía Marítima de Huelva, con el resultado de cuatro deficiencias relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino, tres de las cuales, por su gravedad, exigían su rectificación antes de permitir la salida del buque a la mar, según el artículo 19 del mismo Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (ver informe de inspección de 15 de mayo de 2016 de control del Estado rector del puerto del Memorándum de París emitido por Inspectores de la Capitanía Marítima de Huelva). También, en la inspección se recopilaron los documentos e informaciones que relacionadas con los hechos y los presuntos responsables se precisaban, para en su caso, justificar la iniciación de este procedimiento administrativo sancionador, sin perjuicio de otras actuaciones administrativas como resultado de dichas actividades inspectoras".

Los hechos declarados probados fueron calificados en la resolución impugnada en los siguientes términos:

"1.- La acción de descargar mezclas oleosas prohibidas para la descarga en el mar desde el buque nombrado "RHL FLENSBURG" en aguas bajo jurisdicción española pertenecientes al mar territorial transgrede la regla 15, apartados 1 y 3, del anexo 1 del Convenio MARPOL 73/78 en su versión vigente y aplicable al buque, sobre control de las descargas de hidrocarburos, en relación con el artículo 4 del mismo Convenio. La conducta se encuentra tipificada como infracción grave en el artículo 307.4.a) del Texto Refundido LPEVIIVL La sanción para esta infracción está prevista por el artículo 312.2.d) del Texto Refundido LPEMM con multa de hasta seiscientos y un mil euros.

II.- La acción de tener la válvula automática de descarga de hidrocarburos del equipo filtrador de hidrocarburos del buque sin funcionar transgrede la regla 6.4.1 del anexo 1 del Convenio MARPOL 73/78 en su versión vigente y aplicable al buque, en relación con la regla 14, apartados 1 y 6, del mismo anexo infracción grave en el artículo 307.4.c) del Texto Refundido LPEMM ; igualmente para una más precisa calificación del hecho infractor, se recurre a la especificación del artículo 51.10) del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, que estipula que el incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias constituye una infracción grave de conformidad con el artículo 115.4.c) de la Ley 27/1992 . La sanción para esta infracción está prevista por el artículo 312.2.d) del Texto Refundido LPEMM con multa de hasta seiscientos y un mil euros.

III.- La acción de tener un fallo grave en la implementación del sistema de gestión de la seguridad en el buque, como consecuencia de las deficiencias que relacionadas con dicho sistema se detectaron en la inspección de 15 de mayo de 2016, vulnera la regla 5 del capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 74), en su versión vigente y aplicable al buque, en relación con las prescripciones que figuran en la parte A del Código internacional de la gestión de la seguridad operacional del



buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), aprobado el 4 de noviembre de 1993 por la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.741(18) en su versión vigente y aplicable al buque, Código de obligado cumplimiento en virtud de la regla 3.1 del capítulo IX del Convenio SOLAS 74. La acción se tipifica como infracción grave del artículo 307.2.b) del Texto Refundido LPEMM, y su sanción está prevista por el artículo 312.2.b) del mismo Texto Refundido con multa de hasta ciento ochenta mil euros".

TERCERO.- Han quedado expresados más arriba, en la fundamentación fáctica de la presente sentencia, los términos en los cuales la parte actora ha expresado el suplico de sus respectivos escritos de demanda, de ampliación a la demanda y de conclusiones.

En el escrito de ampliación de la demanda expone la recurrente, sintéticamente: "*Esta parte solicita a la Sala que la Resolución impugnada sea declarada contraria a derecho, que se anule la sanción impuesta a la Demandante y que condene a la Administración demandada al reembolso del importe de la constitución de la garantía económica fijada para levantar la suspensión del Buque RHL Flensburg.*"

A tenor de dicho escrito los motivos de impugnación, en síntesis, son los siguientes:

1.- Los daños y perjuicios que ocasiona la sanción impuesta al demandante y al resto de destinatarios del procedimiento administrativo sancionador trascienden de la multa económica y son gravemente lesivos y de imposible o difícil reparación:

" la Resolución impugnada, por la que injustamente se han imputado unos hechos que sencillamente no tienen nada que ver con la navegación del Buque RHL Flensburg, es muy perjudicial a los intereses del Demandante y del resto de dichos destinatarios, y va mucho más allá del mero perjuicio pecuniario de la sanción económica, con lo que interesa sobremanera que sea declarada no conforme a derecho por la Sala" -pág. 56/85 del escrito de ampliación de demanda-

2.- La resolución impugnada es nula de pleno derecho, al referirse a argumentos, hechos, información, documentación y pruebas nuevas que pretenden justificar la supuesta responsabilidad administrativa del demandante en los hechos imputados, no incluidas en el expediente y sobre las que el demandante no pudo formular alegaciones ni presentar documentos o informaciones:

" Al objeto de desvirtuar nuestras alegaciones y las conclusiones del informe pericial aportado, el órgano sancionador procedió -ya en el propio cuerpo de la Resolución impugnada (páginas 12 a 14)- a realizar una serie de alegaciones y razonamientos técnicos nuevos y distintos de los que sustentaban la propuesta de resolución, incorporando al cuerpo de la Resolución una suerte de contra-pericial que debería haber sido sometido a contradicción, dando de nuevo audiencia a esta parte al objeto de permitirle contrastar el rigor técnico de los razonamientos vertidos y presentar la pertinente defensa"-pág. 58 y ss. del escrito de ampliación de demanda-

"las páginas 12 a 14 de la Resolución impugnada encubren un informe pericial dirigido a fijar hechos relevantes para la resolución del expediente, cuales son las distintas posiciones de la derrota del buque y de la supuesta mancha contaminante. Tal es su importancia que si se determina, como resulta del informe pericial aportado por esta parte, que no coinciden en su origen, no se puede atribuir a mi mandante la comisión del hecho punible, es decir, la descarga origen de dicha mancha, y, en consecuencia, ha de quedar libre de condena. En definitiva, se trata de actuaciones complementarias dirigidas a subsanar la falta de certeza sobre la realidad de los hechos imputados en la propuesta de resolución 62/85 y, en consecuencia, se tendría que haber notificado su acuerdo a esta parte al objeto de permitirle alegar cuanto a su derecho convenía" -pág. 61 y ss. del escrito de ampliación de demanda-

" el no haber acordado el órgano decisorio la práctica de diligencias complementarias con audiencia a esta parte debe determinar la nulidad de todo lo actuado con posterioridad a nuestro escrito de oposición a la propuesta de resolución" -pág. 63 del escrito de ampliación de demanda-

3.- La resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera el principio de separación debida entre la fase instructora y la fase sancionadora conforme a lo dispuesto en el artículo 134, apartado 2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en los artículos 16 a 20 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora:

" En este caso, como decimos, la Administración demandada ha viciado el procedimiento, ya que no se ha respetado la debida separación entre función instructora y función sancionadora, al incluirse en la propia resolución sancionadora (la Resolución impugnada) actuaciones, hechos y pruebas que son propias de la fase instructora, y sobre las que, como hemos explicado en el apartado anterior, esta parte no pudo hacer alegaciones ni tampoco se otorgó el debido trámite de actuaciones complementarias establecido en el artículo 20 RSP." -pág. 64 del escrito de ampliación de demanda-



4.- La resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que acepta hechos distintos de los determinados en el curso del procedimiento, vulnerando por tanto lo dispuesto en el artículo 138, apartado 2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en el artículo 20, apartado 3 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora:

- " *la DGMM cambió la posición de la mancha contaminante en la Resolución impugnada frente a lo expuesto en la propuesta de resolución. En concreto, en la Resolución impugnada se dice que las posiciones de la mancha se corresponden con las de las 18:30 UTC horas, modificándose con ello los hechos aducidos por la Administración demandada, que en el acuerdo de inicio y en la propuesta de resolución sostuvo que la posición de inicio de la mancha se corresponde con las 17:10 horas. Recordando una vez más que la Administración demandada no otorgó el debido trámite de actuaciones complementarias, la Resolución impugnada se refiere a hechos claramente distintos a los puestos de manifiesto en la propuesta de resolución, por lo que es contraria a derecho, debiéndose por tanto anular la misma*" - pág. 66/85 del escrito de ampliación de demanda-

5.- El vertido contaminante no proviene del buque RHL FLENSBURG. Por tanto, el demandante no es el autor responsable del vertido. En consecuencia, la resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera lo dispuesto en el artículo 130, apartado 1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común:

- "*El Buque RHL Flensburg no es responsable de la mancha contaminante. Tuvo el infortunio de pasar por ahí, de estar en el momento equivocado en el lugar equivocado. Pero nada más. La Administración demandada ha querido encontrar un culpable, se ha dirigido al Buque RHL Flensburg como principal sospechoso por ser el más cercano a la mancha contaminante, y ha preparado una abundantísima carga probatoria para justificar el pliego de cargos. Obviando además que por la zona navegaban otros dos buques y que el área de Cartagena - Escombreras es un conocido puerto petroquímico en el que se ubican, entre otras factorías fuertemente contaminantes, la refinería de REPSOL y la planta regasificadora de ENAGÁS. Sin embargo, es precisamente esa prolífica actividad probatoria la que ha determinado que sencillamente sea imposible que la mancha contaminante provenga del Buque RHL Flensburg. Así, recapitulando lo ya expuesto en los antecedentes de hecho, y resumidos en el apartado 172 de los mismos:*

(i) *El buque RHL Flensburg no se encontraba a la hora en la supuestamente comenzó la descarga, según las propias pruebas de la Administración, en el punto donde según también la Administración demandada se inicia la supuesta mancha contaminante. De hecho no estaba ni siquiera cerca, sino a una distancia de 0,73 millas más al Norte de dicho punto de inicio de la mancha.*

(ii) *La posición de final de la mancha, según las pruebas de la Administración demandada, tampoco coincide con la posición del RHL Flensburg a la hora que también según la Administración el buque dejó de contaminar. De hecho, a las 18:45 UTC el RHL Flensburg se encontraba a 4,47 millas de distancia del punto donde según la DGMM y SASEMAR acaba la supuesta mancha contaminante.*

(iii) *La derrota (trayectoria) seguida por el buque RHL Flensburg tampoco coincide con la supuesta mancha contaminante, con arreglo a la propia prueba de la Administración demandada. No se da la requerida coincidencia espaciotemporal buque-mancha, clara prueba de que la mancha era preexistente y no pudo ser causada por el RHL Flensburg.*

(iv) *Las condiciones meteorológicas reinantes, viento y corriente, según consta en la propia prueba documental aportada a este expediente por la Administración demandada o según constan en archivos públicos como los de AEMET, hacían derivar la mancha en dirección W, haciendo imposible que una mancha supuestamente producida por el buque RHL Flensburg se encontrara al Este de su derrota, como es el caso que nos ocupa. Por tanto, estamos ante otra 68/85 clara evidencia de que esta supuesta mancha era preexistente, y hubo de ser producida más hacia el E de donde se encontró la misma.*

(v) *El viento reinante del SE empujaba la mancha en dirección Noroeste NW, desplazamiento que se aprecia perfectamente en las fotografías infrarrojas tomadas por la aeronave SASEMAR 101 y contenidas en el DVD de datos facilitados por la Administración. En dicha foto IR se aprecian perfectamente los "hileros" o "rastros" que deja la mancha contaminante en su desplazamiento hacia el NW. Y siendo este el desplazamiento de la mancha, resulta imposible que el buque RHL Flensburg haya producido una mancha descubierta hacia el Este de su derrota ya que este hecho hubiera implicado un desplazamiento de la mancha contra viento (y corriente).*

(vi) *Con arreglo a las pruebas de laboratorio solicitadas por la Administración demandada y obtenidas por el CSIC, es decir, un órgano ajeno al Demandante y a los destinatarios de la Resolución impugnada, y, la supuesta mancha contaminante se encuentra desfragmentada, ya que solo se encuentran hidrocarburos en el 24% de la superficie que ocupa. Teniendo en cuenta que la desfragmentación es producida por el viento en un periodo*



significativo de tiempo y que una mancha joven o recién vertida se muestra como una superficie homogénea de hidrocarburos, que la mancha sólo tenga un 24% de cobertura de hidrocarburos indica claramente que se trata de una contaminación antigua o preexistente a la salida del RHL Flensburg del puerto de Escombreras.

(vii) Las dimensiones de la mancha contaminante, y en especial su ancho de 970 metros, indican claramente que se trata de una mancha antigua y no de reciente vertido. Según los peritos designados por esta parte, el esparcimiento del hidrocarburo sobre la superficie del mar depende de la antigüedad del vertido y de la temperatura de la mar. Resulta imposible que un vertido realizado por el buque RHL Flensburg escasamente una hora antes de ser descubierto se haya esparcido a casi un kilómetro de ancho, claro indicio de que esta mancha ya existía cuando el buque pasó por allí.

(viii) Las fotos contenidas en el informe final de SASEMAR no permiten concluir que la supuesta mancha contaminante se encuentra unida al buque RHL Flensburg. Según afirman los peritos nominados por esta parte, se trata de una estela absolutamente normal y limpia, característica de un buque navegando con buenas condiciones meteorológicas.

(ix) En relación con la detección visual de la supuesta estela contaminante, traemos a colación la propia declaración de los operadores de la aeronave SASEMAR 101 que fueron incapaces de precisar si estaban ante una mancha contaminante o no, precisando por ello en su informe que la naturaleza de la mancha es DESCONOCIDA (sic) para ellos.

(x) También está acreditado en este expediente, según los diversos manuales de operación de la aeronave SASEMAR 101 así como en lo dispuesto por el Acuerdo de Bonn invocado por la instrucción, que los sensores del avión pueden ser también "engañados" por fenómenos normales, como lo son las estelas que producen los buques mercantes en determinadas condiciones meteorológicas.

(xi) En relación con la situación donde se tomaron las muestras del agua por parte de la embarcación SALVAMAR MIMOSA, dicha situación se encuentra hacia el Este de la derrota seguida por el RHL Flensburg. Teniendo en cuenta el viento y la corriente reinante aquel día, es imposible que una mancha producida por el RHL Flensburg se pudiera encontrar hacia el E de su derrota. Muy al contrario, tanto el viento como la corriente hubieran empujado dicha mancha hacia el W, encontrándose dicha hipotética mancha entre la derrota del buque y tierra firme, que no es el caso.

(xii) El RHL Flensburg fue inspeccionado por los inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras horas después del supuesto incidente de contaminación. Dicha inspección, realizada con inmediatez y con la exhaustividad requerida por el RD 1737/2010 se llevó a cabo por dos inspectores que el RD 1837/2000 otorga el estatus de Agentes de la Autoridad, gozando sus actas de inspección de presunción de veracidad. Habiendo estado todo el buque a disposición de las Autoridades Españolas para su completa inspección tras el incidente no se obtuvo ni se encontró deficiencia o indicio alguno de que el RHL Flensburg pudiera haber sido el causante de la contaminación imputada. Y no habiéndose encontrado absolutamente nada en el curso de esta inspección llevada a cabo por técnicos altamente cualificados, debemos dar por ciertos los hechos recogidos en el acta que acreditan que no existe deficiencia ni prueba alguna que indique que el RHL Flensburg fuera el buque que produjo esta contaminación.

(xiii) Los propios análisis encargados por los laboratorios de la Administración CSIC son concluyentes y exculpan sin dejar lugar a dudas al buque RHL Flensburg. Así, el informe CSIC NUM001, prueba de cargo de la Administración concluye que las muestras tomadas del agua NO COINCIDEN con las muestras tomadas del RHL Flensburg, no siendo el RHL Flensburg el buque causante del vertido contaminante. Por tanto, otra prueba de la propia Administración que exonera de a mis representados.

(xiv) Con respecto a la supuesta deficiencia del equipo filtrador de hidrocarburos, indicar que esta supuesta deficiencia nada tuvo que ver con la supuesta contaminación y así se ha reconocido en el expediente administrativo. Es más, el equipo funcionaba perfectamente el día de la inspección llevada a cabo en Algeciras, esto es, escasas horas después del supuesto vertido, y así lo acreditan los inspectores de dicha Capitanía" -págs. 67/85 y siguientes del escrito de ampliación de demanda-

6.- Las pruebas de cargo esgrimidas por la administración demandada son manifiestamente insuficientes para determinar la responsabilidad del demandante en los hechos infractores que se le imputan. por tanto, la resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera el principio de presunción de inocencia establecido en el artículo 137 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común:

- " no es suficiente con entender que es probable que el Buque RHL Flensburg fuese el autor del vertido de la mancha contaminante. Y en este caso, no cabe llegar a esa conclusión por la vía de la prueba indiciaria, dado que las premisas no se sostienen en pruebas plenas. Todo lo contrario. Las premisas, las bases sobre las que sí



existe prueba plena, llegan a la conclusión de que es sencillamente imposible que el Buque RHL Flensburg fuese el autor del vertido" -pág. 73/85 del escrito de ampliación de demanda-

7.- El importe económico de las sanciones impuestas vulnera el principio de proporcionalidad aplicable en el ámbito del Derecho Administrativo Sancionador:

- " no se ha especificado el impacto del daño al medio ambiente, por lo que la sanción (solo para el hipotético caso de que se estime que concurre responsabilidad o que la prueba es suficiente para culpabilizar al buque RHL Flensburg del vertido) solo puede imponerse en su grado mínimo, es decir, 60.001 euros, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 312 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre , por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante" - pág. 79/85 del escrito de ampliación de demanda-

8.- El procedimiento administrativo sancionador debe ser retrotraído al momento anterior al otorgamiento de trámite de audiencia por elevación de las sanciones fijadas en la propuesta de resolución con arreglo a lo dispuesto en el artículo 20.3 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora:

- " Como puede acreditarse en el expediente administrativo, la Resolución impugnada incrementó el importe de las sanciones planteadas en la propuesta de resolución. Del mismo modo, y como se desprende también del expediente administrativo, esa elevación se produjo sin que previamente se hubiese otorgado el correspondiente trámite de audiencia a los interesados. El artículo 90.2 de la vigente Ley 39/2015 obliga al órgano competente para resolver un procedimiento administrativo sancionador el otorgamiento de un plazo de 15 días para que el inculpado aporte cuantas alegaciones estime convenientes" -págs. 79/85 y siguientes del escrito de ampliación de demanda-

En su escrito de conclusiones, en esencia, realiza una primera consideración sobre los hechos y el resultado de la práctica de la prueba, en el sentido de la insuficiencia de la prueba practicada por la administración para probar su autoría en la contaminación marina, y sintetiza los fundamentos de derecho en los que se apoya su pretensión en los siguientes términos:

"1) Los daños y perjuicios que ocasiona la sanción impuesta al demandante y al resto de destinatarios del procedimiento administrativo sancionador trascienden de la multa económica y son gravemente lesivos y de imposible o difícil reparación."

"2) La resolución impugnada es nula de pleno derecho, al referirse a argumentos, hechos, información, documentación y pruebas nuevas que pretenden justificar la supuesta responsabilidad administrativa del demandante en los hechos imputados, no incluidas en el expediente y sobre las que el demandante no pudo formular alegaciones ni presentar documentos o informaciones."

"3) La resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera el principio de separación debida entre la fase instructora y la fase sancionadora conforme a lo dispuesto en el artículo 134, apartado 2 de la ley 30/1992 y en los artículos 16 a 20 del RPS."

"4) La resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que acepta hechos distintos de los determinados en el curso del procedimiento, vulnerando por tanto lo dispuesto en el artículo 138.2 de la ley 30/1992 y en el artículo 20.3 RPS."

"5) el vertido contaminante no proviene del buque RHL FLENSBURG. Por tanto, el demandante no es el autor responsable del vertido. En consecuencia, la resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera lo dispuesto en el artículo 130, apartado 1 de la ley 30/1992 ."

"6) Las pruebas de cargo esgrimidas por la administración demandada son manifiestamente insuficientes para determinar la responsabilidad del demandante en los hechos infractores que se le imputan. Por tanto, la resolución impugnada es contraria a derecho, en tanto que vulnera el principio de presunción de inocencia establecido en el artículo 137 de la ley 30/1992 ."

"7) El importe económico de las sanciones impuestas vulnera el principio de proporcionalidad aplicable en el ámbito del derecho administrativo sancionador."

CUARTO.- La Administración demandada, en el suplico de su escrito de ampliación de la contestación a la demanda, solicita a la Sala " que teniendo por presentado en tiempo y forma este escrito, con su copia, lo admita y, con él, teniendo por efectuadas las manifestaciones en él contenidas tenga por formulado escrito de ampliación de la contestación a la demanda, dando a los autos el curso correspondiente hasta dictar sentencia por la que desestime íntegramente el recurso interpuesto y declare la plena conformidad a Derecho de la resolución impugnada de adverso, imponiendo las costas a la parte recurrente".



En síntesis, los motivos de oposición a la demanda expresados en dicho escrito son los siguientes:

1.- La recurrente se ha extralimitado en su escrito de ampliación de demanda, aprovechando para contestar a las alegaciones vertidas por la Administración en su escrito de contestación a la demanda y para introducir una nueva pretensión en relación a la retroacción de actuaciones:

" por medio del escrito de ampliación, la parte actora introduce una nueva pretensión en el suplico del siguiente tenor: "Subsidiariamente, ordene a la Administración demandada la retroacción de actuaciones al momento en el que debió dársele audiencia en relación con la elevación del importe de sanciones fijadas en la propuesta de resolución con arreglo a lo dispuesto en el artículo 20.3 del RPS y del artículo 90.2 de la Ley 30/2015 ". Dicha pretensión se basa en los argumentos incluidos en el fundamento de derecho decimosexto que también se añade y que no fueron incluidos en el escrito de demanda inicialmente formulado, a pesar de haber sido formulada tal solicitud en vía administrativa, pudiendo haberlo formulado desde el momento inicial de este proceso y sin que encuentre justificación alguna su planteamiento en este momento procesal a través de un escrito de ampliación de demanda, ya que no se trata de un argumento nuevo que derive de la resolución del recurso de alzada, sino de un descuido de la parte actora que lo omitió en su escrito inicial. Tal pretensión merece ser inadmitida directamente por constituir un supuesto de desviación procesal,.."-pág. 3 del escrito de ampliación de la contestación a la demanda-

2.- Subsidiariamente, la pretensión de retroacción de actuaciones no puede ser estimada:

" Sin perjuicio de sostener la inadmisibilidad de esta pretensión por no haber sido planteada en el escrito inicial de demanda pudiendo haberlo hecho, procede entrar al fondo de la misma para el supuesto en que se apreciara su admisibilidad.

... se ha pronunciado ya sobre este tema el Tribunal Supremo en distintas sentencias...En ellas recuerda que la imposición de una sanción más grave que la anunciada en la propuesta de resolución exige nuevo trámite de audiencia si ello deriva de hechos distintos a los contenidos en la propuesta o si es consecuencia de una modificación de la calificación jurídica de los mismos. Incluso en estos supuestos, que no concurren en el presente asunto, el Tribunal Supremo estima en parte el recurso contencioso administrativo, pero no ordena la retroacción de las actuaciones administrativas para hacer efectivo el trámite de audiencia omitido, sino que señala como sanción conforme a Derecho la contenida en la propuesta de resolución, que coincide, por lo demás, con la mínima que se solicita en el segundo suplico subsidiario de la demanda"-págs. 5 y ss. del escrito de ampliación de la contestación a la demanda-

3.- Sobre la realidad e imputabilidad al buque RHL FLENSBURG, del vertido contaminante que da origen a la comisión de infracción administrativa grave y consiguiente resolución sancionatoria:

"la acción consistente en descargar mezclas oleosas prohibidas para la descarga en el mar desde el buque nombrado "RHL FLENSBURG" en aguas bajo jurisdicción española pertenecientes al mar territorial se encuentra tipificada como infracción grave en el art. 307.4 LPEMM y, además, transgrede la regla 15, apartados 1 y 3, del anexo I del Convenio MARPOL 73/78 en su versión vigente y aplicable al buque, sobre control de las descargas de hidrocarburos, en relación con el artículo 4 del mismo Convenio.

Son dos los elementos que han de acreditarse para que proceda imponer la sanción, en primer lugar, vincular la mancha detectada al buque responsable y, en segundo lugar, comprobar que el vertido se corresponde con una sustancia y un volumen no permitido.

En el presente asunto, ambos requisitos han sido acreditados, como resulta de toda la documentación incorporada al expediente administrativo y por el análisis de la información en ella contenida, que consta particularmente en:

1) El informe final de detección de contaminación de SASEMAR de 30 de abril de 2016 con número NUM000 - en adelante, informe final de SASEMAR- de la contaminación detectada por la aeronave "SASEMAR 101", el 30 de abril de 2016. Obra en los folios 39 a 56 del expediente administrativo. Las distintas imágenes que obran en el mismo son fundamentales para la comprensión tanto de la resolución recurrida, como del presente escrito de contestación a la demanda, por lo que las remisiones al mismo serán realizadas en numerosas ocasiones.

2) El informe general de emergencia número NUM001 , de 17 de mayo de 2016 - en adelante, informe general de emergencia NUM001 - del Centro de Coordinación y Salvamento (CCS) de Valencia SASEMAR. Folios 35 a 38 del expediente administrativo.

3) El informe emergencia nº NUM001 de 10 de mayo de 2016 - en adelante, informe análisis muestras (versión 1)- del Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (IDAEA-CSIC). Folios 73 a 85.



- 4) El informe emergencia nº NUM001 de 12 de mayo de 2016 -en adelante, informe análisis muestras (versión 2)- del Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (IDAEA-CSIC). Folios 57 a 66.
- 5) El informe emergencia nº NUM001 de 15 de junio de 2016 -en adelante, informe análisis muestras (versión 3)- del Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (IDAEA-CSIC). Folios 67 a 72.
- 6) El Informe de Inspección de 1 de mayo de 2016 -en adelante, informe de inspección MOU de Algeciras- de control del Estado rector del puerto del Memorándum de París emitido por Inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras.
- 7) El Informe de Inspección de 15 de mayo de 2016 -en adelante, informe de inspección MOU de Huelva- de control del Estado rector del puerto del Memorándum de París emitido por Inspectores de la Capitanía Marítima de Huelva. Folios 86 a 115.
- 8) El acta de toma de muestras de 30 de abril de 2016 -en adelante, acta de muestras mar- por la unidad marítima "SALVAMAR MIMOSA".
- 9) Las actas de tomas de muestras de 1 de abril de 2016- en adelante, acta de muestras buque- por la Capitanía marítima de Algeciras; y,
- 10) El informe de misión NUM000 de 30 de abril de 2016 -en adelante, informe de misión- de la aeronave "SASEMAR 101", incluida la documentación gráfica anexa.

Otra información válidamente incorporada al expediente administrativo y concerniente a los hechos imputados se contiene en:

- 1) El informe de 15 de mayo de 2016, en adelante, informe de inspección de Huelva, de los Inspectores actuantes con destino al Capitán Marítimo de Huelva, correlativo del anterior informe de inspección MOU de Huelva.
- 2) La documentación contenida en soporte digital remitida por SASEMAR el día 14 de diciembre de 2016, solicitada por el Instructor de este procedimiento al objeto de cumplimentar la práctica de la prueba acordada el 23 de noviembre de 2016, instada por los expedientados;
- 3) El informe de ampliación de 31 de enero de 2017, en adelante informe de ampliación, de uno de los Inspectores actuantes de la Capitanía Marítima de Huelva, solicitando por el Instructor de este procedimiento al objeto de cumplimentar la práctica de la prueba acordada el 23 de noviembre de 2016 instada por los expedientados, en sazón de sus alegaciones al Acuerdo de iniciación del mismo; y
- 4) Aclaraciones de 27 de marzo de 2017 de SASEMAR, incluida la información electrónica adjunta, en adelante, aclaraciones de SASEMAR, solicitadas el 16 de marzo de 2017 por el Instructor de este procedimiento, en sazón de las alegaciones de 24 de junio de 2016 de los expedientados al Acuerdo de iniciación del mismo y de las alegaciones de 2 de marzo de 2017 de los expedientados, una vez remitida la práctica de la prueba acordada en la tramitación del procedimiento el 23 de noviembre de 2016, y en interés de impulsarlo en el mejor Derecho que proceda.

Por lo tanto, a pesar de lo manifestado de contrario son numerosas las pruebas de cargo con que cuenta la Administración para considerar al buque RHL FLENSBURG responsable de la descarga de la mezcla oleosa, procediendo imponer la sanción correspondiente" -págs. 11 y siguientes del escrito de contestación a la demanda-

- " fue el medio aéreo "SASEMAR 101" de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), en un vuelo de vigilancia programada, el que detecta el día 30 de abril de 2016 una contaminación de 6,69 Km2 conectada al buque tanque "RHL FLENSBURG" (IMO 9365269) del Estado de bandera de Liberia, a 12 MN de Cabo Tiñoso, frente a las costas de Cartagena. Por lo tanto, en primer lugar hay una detección visual desde el medio aéreo de la existencia de una mancha presuntamente transgresora, se toman fotografías del buque y de la mancha contaminante que deja en su estela el buque RHL FLENSBURG" - pág. 14 del escrito de contestación a la demanda-

- " En segundo lugar, se toman fotografías al buque y su estela antes de las 18:20:48 horas UTC, donde se observa una mancha en la estela del buque con aguas limpias a su proa" - pág. 15 del escrito de contestación a la demanda-

- " A lo anterior se une la detección por el sensor SLAR en el sobrevuelo longitudinal entre las 18: 24: 45 y las 18:31: 53 horas UTC de una figura diferenciada (de color negro y forma triangular) en la estela del buque, tratándose de una posible mancha contaminante, reproducida en la imagen de la página 13 del Informe final de SASEMAR,



igualmente reproducida en alta calidad en la pestaña MV FLENSBURG del Informe de Misión, donde se aprecia que en la popa del buque "RHL FLENSBURG" se está produciendo una descarga desde el buque (mancha negra en la imagen), puesto que en su proa la imagen no muestra nada que destaque de su entorno. También en la imagen se muestra a otro buque, nombrado "MERIDIAN" como un punto blanco pequeño que deja en su estela un tono grisáceo levemente diferenciado del tono grisáceo general, incluidos los frentes de la ola generados y que se asocia a una navegación normal de dicho buque. El sensor SLAR es un sensor de largo alcance que se utiliza para la detección lejana, así, en la fotografía de la página 13 del informe final de SASEMAR se distingue claramente, como hemos dicho, que apareciendo dos buques en la imagen, sólo uno de ellos es el que está realizando una descarga que está conectada directamente a la popa del buque, mientras que las estela del otro buque es absolutamente normal" -págs. 15 y siguientes del escrito de contestación a la demanda-

- "Consta también un vídeo grabado entre las 18:43:40 y las 18:48:37 horas UTC de la mancha en la estela del buque con aguas limpias a su proa, concretamente de los lapsos entre las 18:44:30 y 18:45:00 horas UTC y 18:46:55 y 18:47:15 horas UTC. En éste vídeo se aprecia igualmente, sin género de dudas, una estela que difiere de una estela normal de un buque en navegación. Por ello, se consideró procedente la toma de muestras de la descarga en el agua donde se localizó la mancha" -pág. 16 del escrito de contestación a la demanda-

- "Otras de las pruebas de cargo está constituida por las capturas entre las 19:43:19 y las 19:50:08 horas UTC con el sensor infrarrojo FLIR de la mancha cuando el medio aéreo "SASEMAR 101" estaba guiando a la embarcación "SALVAMAR MIMOSA" en la toma de muestras de la propia mancha, tal y como se aprecia en las imágenes de las páginas 11 y 12 del informe final de SASEMAR" -pág. 16 del escrito de contestación a la demanda-

- "Por último, se detecta por el sensor IR en el sobrevuelo longitudinal entre las 18:51:45 y las 19:00:54 horas UTC de una figura diferenciada de las aguas circundantes en color en la estela del buque de una posible mancha contaminante, reproducida en las 22 imágenes de la página 14 del informe final de SASEMAR igualmente reproducidas, en este caso 20 imágenes en alta calidad en la pestaña MV FLENSBURG del informe de misión" -págs. 16 escrito de contestación a la demanda-

- "Con todos estos datos, la tripulación de la aeronave "SASEMAR 101" concluye la posible naturaleza contaminante de la mancha detectada a popa del buque, tal y como cumplieron en el documento "Standard Pollution Observation LOG", que consta en el folio 5 del informe final de SASEMAR, específicamente en la casilla "Contaminación", que asigna a la mancha denominada M1 la naturaleza de desconocida; además, en el propio Informe se cita en la conclusión séptima que éstas habrán de completarse con el resultado del análisis de las muestras tomadas en el mar por la embarcación "SALVAMAR MIMOSA". Por ello, en la medida que de las observaciones visuales de los operadores del medio aéreo "SASEMAR 101" incluidas las fotografías y el vídeo mencionados anteriormente y, especialmente, la imagen del sensor SLAR muestra que la mancha está directamente conectada con la popa del buque "RHL FLENSBURG", la mancha se constata que tiene su origen en dicho buque" -pág. 16 del escrito de contestación a la demanda-

- "A partir de lo anterior, podemos afirmar que el primer paso que consistía en vincular la mancha detectada al buque responsable, en este caso, "RHL FLENSBURG" se ha conseguido cumplidamente en el presente asunto gracias a las pruebas que acabamos de describir, por lo que habrá que pasar al siguiente punto que, como adelantamos, consiste en comprobar que el vertido se corresponde con una sustancia y un volumen no permitido. Para ello, se toman muestras en el mar, que fueron analizadas por el Laboratorio de Geoquímica Orgánica Marina del IDAEA-CSIC que concluyó que "la contaminación detectada en el medio marino es compatible con residuos de hidrocarburos petrolíferos de diferente volatilidad", lo que acredita que se trata de un vertido de sustancia no permitido" -pág. 17 del escrito de contestación a la demanda-

- "En consecuencia, y como se desprende de lo expuesto son muchas las pruebas directas que permiten concluir que la mancha detectada contiene mezclas oleosas prohibidas para su descarga en el mar, tal y como ha resultado de los análisis de las muestras tomadas, y que la misma procede de una descarga ilícita procedente del buque "RHL FLENSBURG" -pág. 17 del escrito de contestación a la demanda-

- En relación a las valoraciones realizadas por la recurrente, la Administración demandada opone los siguientes argumentos:

(i) "la mancha representada por la imagen SLAR, en concreto, el principio de la descarga, se corresponde aproximadamente con un instante de registro cercano a las 18:30 horas, una hora y veinte minutos después del tránsito del buque por la zona, por lo que la mancha se ha visto sometida a las condiciones ambientales, como son el viento y la corriente, de modo que es lógico que difiera de la posición del buque a las 17.10 horas UTC puesto que ya se había desplazado" -pág. 19 del escrito de contestación a la demanda-



(ii) " la supuesta falta de coincidencia de la posición final de la mancha con la del buque a las 18.45 horas UTC se debe a un error en la interpretación del informe final de SASEMAR por la parte actora" -pág. 20 del escrito de contestación a la demanda-;

(iii) " se alega de contrario, en línea con lo anterior, la falta de coincidencia de la mancha contaminante y la derrota del buque por referencia a varias informaciones obtenidas de los datos e informe final de SASEMAR y sus datos fuente, como por ejemplo, las posiciones obtenidas de la detección por el sensor IR en el sobrevuelo longitudinal entre las 18:51:45 y las 19:00:54 horas UTC. Ciertamente, dichas diferencias son plausibles desde el momento que la mancha está sometida a los elementos ambientales, básicamente viento y corriente, con mayor grado de intensidad al inicio de la mancha, puesto que la descarga se inicia a las 17:10 horas UTC que al final de la mancha, a las 18:24horas UTC de la imagen SLAR, donde la situación del buque coincide plenamente con la de la mancha porque el buque está efectuando una descarga en flagrante" -págs. 21 del escrito de contestación a la demanda-;

(iv) " respecto del viento, la Dirección General de Marina Mercante ya manifestó que asumió la componente Este de su procedencia, en razón de las distintas informaciones contenidas en el expediente, con una fuerza del viento de 1/2 en la escala BEAUFORT. No obstante, teniendo en cuenta la sección 5 de la guía operacional "Aerial observation of oil pollution at sea" del CEDRE sobre la deriva de las manchas de hidrocarburos, se supone que el viento ejerce sobre las manchas de hidrocarburos una deriva del 3-4% de la velocidad del viento, en este caso entre 4 y 6 nudos, de modo que la deriva en una hora alcanzaría como máximo 0,24 nudos" -pág. 21 del escrito de contestación a la demanda-;

(iv) " Por el contrario, la corriente ha de considerarse con una incidencia en sentido contrario, y además con una valor preponderante, pues de los datos obtenidos con los barridos SLAR del medio aéreo se alcanza dicha conclusión, pese a los datos recogidos por la boya localizada en Cabo de Palos, que evalúan la corriente entre las 17:00 y 18:00 horas UTC con una dirección SSE, dato diverso del presentado de contrario que cifran la dirección de la corriente en 243º, pero eso sí, a las 21:00 horas UTC, lo que denota una alteración que abona sus tesis pero que no responde a la realidad. Así con todo, extrapolar los datos de una boya situada en mar abierto, no puede suponer extender su validez a la zona en que se produjo la descarga con tierra al Norte, lo que ha hecho variar inexorablemente los datos de la corriente. En cualquier caso, la corriente en la zona de la descarga posee una dirección sureste a la vista de las imágenes SLAR recogidas por medio aéreo a distintas horas; así, la imagen SLAR del sobrevuelo longitudinal entre las 18.24:45 y las 18:31:53 horas UTC (página 13 del Informe final de SASEMAR) sitúan la mancha al este de la derrota seguida por el buque, siendo que la imagen SLAR del sobrevuelo entre las 19:04:36 y las 19:09:53 horas UTC, (página 8 del anexo III al informe final de SASEMAR) sitúa la mancha todavía más al este de la derrota del buque y de la imagen SLAR anterior, lo que demuestra que la corriente en la zona deriva en este dirección" -págs. 21 y siguientes del escrito de contestación a la demanda-

(vi) " Por otro lado, en lo que se refiere a las corrientes predominantes en la rada de Cartagena, según el derrotero de las costas Sur y sudeste de España y costa Norte de África, publicación número 6 del Instituto Hidrográfico de la Marina, capítulo 4, que cita "La corriente general del estrecho que con dirección E llega al cabo de Gata, cambia hacia el NE a partir de entonces, corriendo paralelamente a la costa con intensidad máxima rara vez superior a 1 nudo. En las proximidades del Cabo de Palos, esta corriente se subdivide en dos ramas: una que se dirige hacia ESE por el S de las Baleares, y otra hacia NE que entran en el golfo de Valencia a través del canal de Ibiza , ambas disminuidas notablemente de intensidad". Y la animación gráfica de las corrientes marinas del Mediterráneo y el Atlántico Occidental que se visualizan en la siguiente página web: <http://www.vistaalmar.es/recuros/fotografía-video/2315-flujos-corrientesoceanicas-mar-mediterraneo.html>, viene a corroborar que la bahía de Cartagena está inmersa en un remolino horario en cuyo extremo superior se localiza la misma, siendo en consecuencia la corriente predominante de sentido Este" -pág. 22 del escrito de contestación a la demanda-

(vii) " si bien en dicha inspección (de 1 de mayo de 2016 de control del Estado rector del puerto de Algeciras) no se detectó ninguna deficiencia que avalase la descarga ilícita desde el buque, ello no descarta en sí el hecho de que la misma se haya producido en los términos descritos con anterioridad" -pág. 22 del escrito de contestación a la demanda-

(viii) " respecto los análisis contradictorios de las muestras del buque y del mar, la resolución sancionatoria considera que las muestras tomadas en el buque tenía como finalidad desechar la hipótesis de que la contaminación tuviera su origen en los espacios de carga del buque, que en el momento de la descarga ilícita transportaba Éster Metílico del Ácido Graso (FAME), sustancia clasificada con categoría "Y", como se define en la regla 6.1.2 del anexo II del Convenio MARPOL, lo que justifica ciertas restricciones para permitir su descarga. Es decir, que en la descarga de residuos de FAME debieran regir las normas aplicables a las descargas de la regla 13.2 del anexo II del Convenio MARPOL, pero lo que en este caso se ha probado es una descarga contaminante por mezcla oleosa que nada tiene que ver con el FAME que transportaba el buque, de modo que



si la descarga realizada por el buque de mezcla oleosa contraviene el anexo I del MARPOL, la descarga ilícita de FAVE contravendría el anexo II del MARPOL."

(4) Inexistencia de infracción del principio non bis in ídem.

" En cuanto a las sanciones impuestas en los apartados II y III de la resolución de 24 de mayo de 2017, el apartado segundo del Fundamento de Derecho III de dicha resolución justifica que -frente a lo argumentado en la vía administrativa- que se están sancionando infracciones distintas entre sí: la consistente en tener el buque sin funcionar la válvula automática de hidrocarburos del equipo filtrador (deficiencia nº 2 del informe de inspección) que es sancionada con una multa de 10.000 € y , por otro lado, se impone multa de 2.000 € por la infracción consistente en tener un fallo grave en la implementación del sistema de seguridad del buque como consecuencia de las deficiencias encontradas en la inspección que (concretamente la señalada con el número 3 en el informe de inspección: deficiencia sobre el sistema de mantenimiento planificado electrónico, que estaba fuera de servicio) no ha resultado por si misma sancionada individualmente. No cabe por tanto apreciar infracción ninguna del principio "ne bis in ídem". -págs. 29 del escrito de contestación a la demanda-

(5) Inexistencia de las infracciones procedimentales opuestas en la demanda:

" no se trata de nuevas pruebas de cargo sino de la ordenación y estructuración de los documentos ya existentes en el expediente a fin de aclarar la verosimilitud del relato del desplazamiento de la mancha generada por el buque en un lapso de tiempo. En concreto se trasladan los datos de las fotografías de la imagen SLAR que figuran en el expediente a GOOGLE EARTH para facilitar su visualización. Por otro lado no cabe apreciar causa de nulidad al no haberse producido ningún género de indefensión material para el actor que, como corrobora su demanda, ha tenido plena oportunidad de conocer y contradecir en esta vía jurisdiccional -con aportación de dos dictámenes periciales- la totalidad de los hechos y razonamientos contenidos en la resolución sancionatoria" -pág. 31 y 32 del escrito de contestación a la demanda-

" haciendo supuesto de la cuestión respecto a la alegada infracción de los artículos 19 y 20 del RPS, (la recurrente) intenta desconocer la realidad, resultante del expediente administrativo, sobre la diferenciación que ha existido entre el instructor del procedimiento sancionador y la autoridad (el Director General de la Marina Mercante) que pone fin al mismo mediante la resolución sancionatoria dictada el 24 de mayo de 2017"-pág. 32 del escrito de contestación a la demanda-

(5) Proporcionalidad de la sanción impuesta:

" La sanción es de 250.000 euros, cuando está prevista una multa de hasta 3.005.000 euros, por lo que vista la horquilla de la sanción del tipo de infracción aplicado, se estima que el importe de la multa se ha ajustado a los criterios de graduación señalados en el artículo 314 del Texto Refundido LPEMM , en el artículo 131 de la Ley 30/1992 (RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246) así como en el artículo 66 del Código Penal (RCL 1995, 3170y RCL 1996, 777) -los principios inspiradores del Derecho Penal son aplicables, con matices, al ámbito del procedimiento administrativo sancionador, conforme a doctrina constitucional y jurisprudencial consolidada, cuya cita excusamos por conocida-, habida cuenta que la multa se ha impuesto en el tramo mínimo posible" -pág. 35 del escrito de contestación a la demanda-

" Lo mismo puede alegarse respecto de las otras dos sanciones que se han impuesto al recurrente, por lo que podemos afirmar la conformidad a Derecho de la sanción impuesta, sin que pueda admitirse la alegación formulada de contrario sobre la falta de proporcionalidad de la sanción" -pág. 35 del escrito de contestación a la demanda-

" Finalmente no hay tampoco exceso en la condena al reembolso del importe de los gastos derivados de la limpieza de la contaminación causad el 30 de abril de 2016, toda vez que en este punto el apartado IV de la parte dispositiva de la resolución sancionadora de 24 de mayo de 2017 remite al Fundamento de Derecho XI de la misma que estima las alegaciones que frente a la propuesta de resolución se formularon a este respecto por los sancionados" -pág. 35 y siguientes del escrito de contestación a la demanda-

QUINTO.- En relación con la alegación relativa a los daños y perjuicios de difícil o imposible reparación que se derivan de la sanción, propiamente no nos encontramos aquí ante un motivo de impugnación sino ante la expresión de los daños y perjuicios que se derivan al recurrente y a los otros sancionados como consecuencia de la resolución recurrida. No es este un parámetro válido de contraste cuando nos enfrentamos al enjuiciamiento de la legalidad de la actuación administrativa impugnada, al no versar sobre su adecuación a Derecho sino única y exclusivamente sobre la expresión subjetiva de los daños y perjuicios que el recurrente considera que se le derivan de dicha actuación, por lo que el motivo no puede prosperar.

SEXTO.- En relación con los motivos de impugnación relativos a la introducción de pruebas, hechos y argumentos nuevos en la resolución sancionadora respecto a los determinados durante la instrucción del



procedimiento y a la falta de separación debida entre la fase instructora y la fase sancionadora y en relación a los cuales no ha podido ejercer el derecho de defensa.

En concreto, sus alegaciones se centran en el contenido de las págs. 12 a 14 de la resolución sancionadora, que califica de contra-pericial, y en las cuales la Administración habría procedido a " *realizar una serie de alegaciones y razonamientos técnicos nuevos y distintos de los que sustentaban la propuesta de resolución, incorporando al cuerpo de la resolución una suerte de contra-pericial que debería haber sido sometido a contradicción, dando de nuevo audiencia a esta parte al objeto de permitirle contrastar el rigor técnico de los razonamientos vertidos y presentar la pertinente defensa*" -pág. 58/85 del escrito de ampliación de demanda-.

En cuanto a la introducción de elementos probatorios nuevos, la crítica de la parte recurrente se centra en los siguientes puntos: (i) la proyección de una imagen SLAR que obra en el expediente sobre un sistema de información geográfica -mancha amarilla- de un modo georreferenciado; (ii) la utilización de una animación gráfica procedente de una página web; y (iii) la utilización de documentos no obrantes en el expediente como son la "Guía operacional CEDRE sobre observación aérea de contaminación" o la "Publicación 6 del Instituto Hidrográfico de la Marina" -pág. 59 y ss. del escrito de ampliación de demanda-.

La Administración demandada, en la resolución del recurso de alzada, desestima la existencia de tales infracciones sobre la base de los siguientes razonamientos:

"En el supuesto examinado, resulta claro que las informaciones incorporadas en la resolución impugnada no constituyen ninguna actividad probatoria adicional, sino la ordenación y estructuración de los documentos probatorios ya existentes en el expediente a fin de obtener la información necesaria y aclarar la información disponible para resolver el procedimiento de la mejor manera posible, por lo que, materialmente no cabría encuadrarlas entre los actos que constituyen las actuaciones complementarias, puesto que la documentación ya existía en el seno del expediente..." -págs. 7-8 de la resolución del recurso de alzada-.

"(respecto a los datos del sensor FLIR en base a los estudios de CEDRE) no se trata de una prueba concreta, ni nueva, sino un argumento para interpretar las imágenes recogidas por el medio aéreo, con el objeto de rebatir las alegaciones vertidas que ponían en duda la validez de las imágenes recogidas por el FLIR, así como la acreditación del movimiento de la mancha contaminante, con viento y corriente" -pág. 8 de la resolución del recurso de alzada-.

"(respecto a la publicación del Instituto Hidrográfico de la Marina) dado que dicho derrotero es una publicación oficial que ha sido consultada para sostener la argumentación de la Dirección General pero que no forma parte del expediente, al igual que, a modo de ejemplo, la cita de una sentencia judicial en una resolución no implica que dicha sentencia forme parte del expediente" -pág. 8 de la resolución del recurso de alzada-.

"(respecto a las imágenes) estas afirmaciones no se corresponden con la realidad. En la página número 13 del informe final de SASEMAR, de 30 de abril de 2016, se observa una imagen SLAR que muestra la posición de la mancha, imagen obtenida entre las 18:24:45 y las 18:31:53 horas UTC. Pues bien, lo que ha realizado la Dirección General de la Marina Mercante ha sido, partiendo del polígono de la imagen SLAR, reflejarla a través de un sistema de información geográfica (mancha amarilla), de un modo georreferenciado, tal como se plasma en las páginas 13 y 14 de la resolución impugnada.

En la página número 8 del Anexo III de las aclaraciones de 27 de marzo de 2017 de SASEMAR se observa una imagen SLAR que muestra la posición de la mancha, imagen obtenida entre las 19:04:36 y las 19:09:53 horas UTC. También en este caso lo que ha realizado la Dirección General de la Marina Mercante ha sido, partiendo del polígono de la imagen SLAR, reflejarla a través de un sistema de información geográfica (mancha marón), de un modo georreferenciado, y plasmado en la página 13 de la resolución impugnada.

Al igual que ha ocurrido con la imagen de la página número 6 del Anexo III de las aclaraciones de 27 de marzo de 2017 de SASEMAR: se trata de otra imagen SLAR que muestra la posición de la mancha entre las 19:47:52 y las 19:50:33 horas UTC, sobre la que, posteriormente la Dirección General reflejó mediante la fotografía georreferenciada en la página 14 de la resolución (mancha roja).

Pero insistimos, dichos datos no son nuevos, sino que estaban en posesión de los ahora recurrentes, en el informe de SASEMAR y las posteriores aclaraciones al mismo. Simplemente se ha efectuado una reelaboración de dichos datos para presentar la información proporcionada por los mismos de forma más simplificada, más clara y comprensible" -págs. 8-9 de la resolución del recurso de alzada-.

"(respecto a la animación gráfica procedente de una página web), ha de ponerse de manifiesto que dicha página no forma parte del expediente, sino que ha sido consultada, a fin de aclarar y rebatir las alegaciones efectuadas por los expedientados en cuanto a la dirección de la corriente predominante en esa zona, y que tal información



se puede consultar en dicha página, además de en otras páginas especializadas y que llevarían a la misma conclusión irrefutable en cuanto al sentido de la corriente" -pág. 9 de la resolución del recurso de alzada-

"En conclusión, todos los datos expuestos anteriormente no son pruebas de cargo, sino informaciones que dan verosimilitud al relato del desplazamiento de la macha generada por el buque en un lapso de tiempo.

Por lo tanto, en el caso que nos ocupa, en ningún momento se ha vulnerado el derecho de audiencia que asiste a los interesados, dado que las informaciones y datos contenidos en la resolución, no son resultado de actuación complementaria alguna, sino de una valoración de las pruebas que ya se encontraban en el expediente, y que constaban en poder de la parte ahora recurrente" -pág. 9 resolución del recurso de alzada-

La parte recurrente considera, en primer lugar, que la Administración ha omitido el trámite de actuaciones complementarias previsto en el art. 20.1 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora (aplicable *ratione temporis*) y que le ha privado del trámite de audiencia tras la realización de las mismas.

El precepto citado como infringido dispone en su primer párrafo que " antes de dictar resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para resolver el procedimiento".

A juicio de la Sala, ninguno de los aspectos de la resolución cuestionados por la parte recurrente vienen referidos a aspectos indispensables para resolver el procedimiento. Por tanto, tampoco resultaba preciso que la Administración acudiera al trámite procedimental que la parte recurrente estima infringido.

Se trata, en todos los casos, de la valoración de los datos obrantes en el expediente a fin de dar respuesta a las alegaciones formuladas por la parte recurrente en sus alegaciones a la propuesta de resolución.

Se observa en la sistemática de la resolución impugnada, en lo que aquí interesa, una nítida separación entre los hechos probados -tal y como se recogen en los antecedentes de hecho, folios nº 835-837 del expediente administrativo-, la calificación jurídica -fundamentos de derecho I a IV, folios nº 837-838 del expediente administrativo-, la prueba de cargo -fundamento de derecho V, folios nº 838 a 840 del expediente administrativo-, la valoración fáctica -fundamento de derecho VII, folios nº 840 a 844 del expediente administrativo- y la respuesta a las alegaciones de los interesados formuladas a lo largo del procedimiento sancionador - fundamentos de derecho VIII y IX, folios nº 844 a 852 del expediente administrativo-.

Las cuestiones a que alude la recurrente están incardinadas en el fundamentos de derecho VIII de la resolución sancionadora, esto es, en la respuesta que la Administración proporciona a las diferentes cuestiones planteadas por los interesados.

Que para ello se recurra a fuentes públicas o a recursos igualmente accesibles al público -como en el caso de CEDRE o del Instituto Hidrográfico de la Marina- o que se trate esa información a través de un programa informático para su mejor exposición y análisis -como en el caso de las imágenes SLAR o en el de la animación gráfica- son circunstancias que no desvirtúan la anterior conclusión.

Lo importante es que los hechos a valorar son los que se han determinado en el curso del procedimiento, que las pruebas de cargo están perfectamente identificadas en la resolución sancionadora y no han sufrido modificación alguna, que la parte recurrente ha tenido pleno conocimiento de todos esos hechos y de todas esas pruebas de cargo y que ha podido articular frente a los mismos todos los medios de defensa que ha tenido por conveniente, como de hecho ha ocurrido durante la tramitación del procedimiento sancionador. No cabe, en tal sentido, hablar de ningún género de indefensión, debiendo recordar en consecuencia la reiterada doctrina jurisprudencial a este respecto.

En cuanto a la segunda infracción alegada, la exigencia de separación entre las fases instructora y sancionadora, la parte recurrente viene a sostener que la resolución, al incluir tales pruebas, hechos y argumentos nuevos en su fundamentación, ha traspasado ese límite.

Es evidente, y no se discute, que formalmente esa separación ha existido pues la instrucción y la decisión del procedimiento se han realizado por órganos distintos.

Lo que la parte recurrente viene pues a defender es que materialmente se ha incumplido esa exigencia de separación entre ambas fases, al asumir el órgano decisor funciones instructoras.

La respuesta a esta cuestión viene naturalmente predeterminada por lo que acabamos de decir: la Administración, en su resolución, no ha introducido hechos distintos de los determinados en el curso del procedimiento. Que el órgano decisor haya recurrido a fuentes de información públicas o al tratamiento informático de esos datos para interpretarlos y exponerlos de la mejor forma, en orden a contestar a las alegaciones del recurrente a la propuesta de resolución, no transforma su actuación en instructora.



No apreciamos, en consecuencia, que se haya infringido el art. 134.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante, Ley 30/1992), aplicable *ratione temporis*.

En ninguno de estos aspectos, por tanto, el recurso merece favorable acogida.

SÉPTIMO.- Sobre el motivo de impugnación relativo a la aceptación por la resolución de hechos distintos de los determinados en el curso del procedimiento.

La parte recurrente considera que la Administración ha infringido el art. 138.2 de la Ley 30/1992, que establece: " *Los procedimientos que regulen el ejercicio de la potestad sancionadora deberán establecer la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, encomendándolas a órganos distintos*".

En concreto, la parte recurrente estima que se ha consumado tal infracción con la siguiente actuación: " *se viene a decir en la Resolución que las posiciones de la mancha recogidas en el acuerdo de iniciación y en la propuesta de resolución no se corresponden con las de las 17:10 horas UTC sino que son de un momento posterior, al parecer se corresponden con las 18:30 UTC, hora de detección de la mancha, para con ello intentar justificar la razón por la que la mancha y el buque no coinciden*" -pág. 30 del escrito de ampliación de demanda-

En este punto, debemos partir de la siguiente constatación: en cuanto a las posiciones de la mancha y del buque, los hechos incluidos en el acuerdo de inicio del procedimiento sancionador -folio nº 310 del expediente administrativo-, en la propuesta de resolución -folios nº 580-581 del expediente administrativo- y en la resolución final -folios nº 845 a 848 del expediente administrativo- son coincidentes.

Se explica suficientemente en el folio nº 845 del expediente administrativo:

"Acerca de la alegación segunda de 24 de abril de 2017, sobre las circunstancias en que se produce el avistamiento, en primer lugar se aduce que el punto de inicio de la mancha no es coincidente con la situación del buque a las 17:10 horas UTC, todo ello sobre la base del informe pericial aportado conjuntamente con las citadas alegaciones como documento nº 1 -en adelante, informe pericial Ernesto -. Desde luego, se reconoce por esta Dirección General que las posiciones obtenidas por el Sistema de identificación automática (sistema AIS) del buque son exactas puesto que la propia Administración las proporcionó a los expedientados; sin embargo, no se asume que la posición del extremo de la mancha más cercana a la costa, esto es, la situación que demora al 246º a 1,2 millas del Islote de Escombreras deba corresponderse con la situación del buque a las 17:10 horas UTC - hora de inicio de la descarga obtenida de la simulación o estudio Oilmap-AIS que se contiene en la página 15 del informe final de SASEMAR-, puesto que la misma se obtiene de polígono obtenido de la imagen SLAR de la página 13 del informe final de SASEMAR, que como se citó en el Fundamento de Derecho anterior de esta Resolución se obtuvo en el sobrevuelo longitudinal entre las 18:24:45 y las 18:31:53 horas UTC. Quiere ello decir, que la mancha representada por la imagen SLAR, en concreto, el principio de la descarga, se corresponde aproximadamente con un instante de registro cercano a las 18:30 horas, 1 hora y 20 minutos después del tránsito del buque por la zona, por lo que la mancha se ha visto sometida a las condiciones ambientales, como son el viento y la corriente, de modo que es lógico que difiera de la posición del buque a las 17:10 horas UTC".

A lo que debemos añadir las aclaraciones ofrecidas en el acto de la vista por doña Rosaura, autora del informe aportado por la Administración con su escrito de contestación (minutos 2:24:46 y siguientes de la grabación de la vista).

Por destacar algunos puntos de sus aclaraciones señalaremos las ofrecidas por doña Rosaura al minuto 2.42:46 y siguientes al ser interrogada por el backtracking: " *este es un modelo de deriva con el que se hace un backtrack de dónde ha podido proceder esa mancha. Hace una reconstrucción hacia atrás. Pero determinar con exactitud, no. Es un modelo, una predicción, te sirve para aproximadamente determinar dónde puede haber comenzado la descarga. El backtracking no sé qué margen de error puede tener el oilmap porque no soy una experta en modelos de deriva a la hora de hacer el backtracking pero es una predicción aproximada que no requiere una gran precisión porque el objetivo es determinar el momento aproximado en que se comenzó la descarga*".

Y a los minutos 2:50:06 y siguientes: " *es un modelo de predicción. No podemos confundir como cuando usamos el SLAR que de ahí sacas la hora exacta con latitud y longitud. Esto es un modelo de predicción. Una cosa es los datos que podemos extraer y que están georreferenciados y nos dan una hora exacta con latitud y longitud y esto es un modelo de predicción. Es todo una aproximación. No puedes llevarlo a 200 metros exacto. Es igual que el GPS que tiene un error. Pro esto con más error. Comienza a las 17:10 horas como consecuencia del backtracking analysis. Si es un dato que viene de una predicción no se puede tomar con la precisión exacta como cuando coges posición georreferenciada de hora latitud y longitud. Creo que dice "en el backtracking realizado se..." Estos datos vienen de un backtracking. No se pueden considerar al pie de la letra. Es como el sensor IR, detecta espesores relativos. Por eso he insistido. No puedes decir "esto es exacto". Eso está mal*".



Las razones ofrecidas por la resolución impugnada y las aclaraciones de doña Rosaura se corresponden, a su vez, con los datos obrantes en el informe final de detección de contaminación -folios n 118 a 134 del expediente administrativo-.

Por tanto, no puede compartirse la tesis de la recurrente de que se hayan modificado sustancialmente los hechos en cuanto a la posición de la mancha y del buque.

No pueden confundirse, en tal sentido, las horas y posiciones en que (i) se encontraban el buque y la mancha al comienzo de la descarga ilegal según el backtracking realizado para determinar aproximadamente de dónde ha podido proceder la mancha, (ii) se encontraban el buque y la mancha cuando se toman las imágenes que van a servir de base para realizar ese backtracking o reconstrucción hacia atrás.

En relación a este punto (ii), por lo que se refiere a la posición de la mancha situada al comienzo de la descarga ilegal, tiene pleno sentido la valoración expresada en la resolución impugnada en cuanto a " *que la mancha representada por la imagen SLAR, en concreto, el principio de la descarga, se corresponde aproximadamente con un instante de registro cercano a las 18:30 horas, 1 hora y 20 minutos después del tránsito del buque por la zona, por lo que la mancha se ha visto sometida a las condiciones ambientales, como son el viento y la corriente, de modo que es lógico que difiera de la posición del buque a las 17:10 horas UTC.*

En consecuencia, debemos rechazar este motivo de impugnación.

OCTAVO.- Sobre los motivos de impugnación relativos a que el vertido no procede del buque RHL Flensburg y a la vulneración del derecho a la presunción de inocencia.

Al respecto hemos de partir de un dato esencial: la recurrente no cuestiona la realidad de un vertido contaminante. Así, por ejemplo, en el escrito de ampliación de demanda afirma: " *El buque RHL Flensburg no es responsable de la mancha contaminante. Tuvo el infortunio de pasar por ahí, de estar en el momento equivocado en el lugar equivocado, pero nada más*" -pág. 67/85-.

Decimos esto porque el perito don Ernesto , propuesto a instancia de la recurrente, llegó incluso a negar que el vertido detectado fuera contaminante. Así, al minuto 53:45 y siguientes de la grabación de la vista, por ejemplo, manifestó que " *pongo en cuestión que exista vertido ilegal porque se basa solamente en lo que detectan los sensores y no son determinantes para decidir si es o no*".

Afirmaciones que no se compadecen ni con la propia posición de la parte que ha propuesto su pericial ni con lo actuado en el procedimiento sancionador. Así, la calificación de vertido contaminante no se alcanza solo a partir de las imágenes de los sensores sino del conjunto del material probatorio de cargo, del que forma parte también la toma de muestras en el mar y su análisis, como se refleja en el informe final de detección de contaminación -folios n 118 a 134 del expediente administrativo-. Así también vino a reconocerlo el otro perito propuesto por la recurrente, don Julián , que afirmó al minuto 1:43:00 y siguientes de la grabación de la vista que existía mancha contaminante y que la estela mostrada por la imagen SLAR no podía corresponderse con la estela normal del buque en su experiencia como marino.

Pues bien, a partir de esta premisa básica y esencial, la Administración sostiene que el vertido contaminante procede del buque RHL Flensburg tomando en consideración todo el conjunto de pruebas de cargo que obra en el expediente administrativo y que la resolución impugnada detalla en el fundamento de derecho V -folios nº 838 a 840 del expediente administrativo- y valora en el fundamento de derecho VII -folios nº 840 a 844 del expediente administrativo-.

La Sala, revisando la valoración fáctica de la resolución impugnada y las pruebas de cargo obrantes en el expediente administrativo, concluye que existe prueba de cargo válida y suficiente para desvirtuar la presunción de inocencia de la parte recurrente en relación al hecho de que el vertido contaminante en cuestión procedía del buque RHL Flensburg.

Alcanzamos esta conclusión por cuanto, en primer lugar, se ha acreditado sobradamente en el expediente administrativo que el vertido procedía del buque RHL Flensburg.

Destacamos, en este punto y al igual que la resolución administrativa impugnada, el valor probatorio del informe final de detección de contaminación -folios n 118 a 134 del expediente administrativo-.

Informe en el que, tras valorar el material probatorio obrante en las actuaciones, se concluye lo siguiente a los folios nº 133 y 134 del expediente administrativo:

"1. Los operadores de la aeronave A/S Sasemar 101 confirman la detección de una descarga el 30 de Abril del 2016 a 18:10 UTC conectada a la popa del buque RHL FLENSBURG, apreciando que en la proa del buque no existe ningún tipo de descarga.



2. *Conforme al apartado de % de hidrocarburos del Código de Apariencia del Acuerdo de Bonn, la tripulación de la aeronave cataloga la descarga como una contaminación del 100% de grado 1. Esta información es corroborada por las fotografías tomadas durante el vuelo.*
3. *El buque es identificado por la señal AIS recibida a bordo de la aeronave A/S Sasemar 101 y se confirma su identidad por interrogatorio posterior de los operadores de consola.*
4. *La descarga reportada por la aeronave es detectada por los siguientes sensores: SLAR e IR.*
5. *La superficie contaminada de acuerdo con el polígono efectuado en el sensor SLAR es de 6,69 km². El extremo de la mancha más cercano a costa demora al 2462 de Escombreras a 1,2 millas y el extremo más alejado, en el cual se encuentra el buque conectado, al 2052 desde Cabo Tiñoso a una distancia de 12,2 millas náuticas, como se aprecia en las siguientes imágenes georreferenciadas.*
6. *Durante la comunicación establecida con el buque a las 18:45 UTC, éste indica que actualmente transporta FAME y que su última carga fue GAS OIL. Niega que este efectuando descarga alguna. Puerto de destino, ALGECIRAS.*
7. *Las conclusiones de este informe se completarán con los resultados del análisis de las muestras tomadas en la mar por la embarcación SALVAMAR MIMOSA".*

En segundo lugar, que la prueba de cargo obrante en las actuaciones deriva de contexto muy determinado:

-Se trata de una detección in fraganti -como se constata en el formulario de detección suscrito por la tripulación de la aeronave, folios nº 120 a 121 del expediente administrativo, y como aclaró doña Rosaura al minuto 2:30:30 y siguientes de la grabación de la vista-

Circunstancia que desvirtúa gran parte de las alegaciones de descargo de la parte recurrente pues no se trata de que la aeronave detectara una mancha presuntamente contaminante en el mar y tratara de conectarla a algunos de los barcos que pasaran por la zona. O que se tomara una imagen puntual de la mancha y del buque y que casualmente coincidieran en sus posiciones. Al contrario, se produjo la detección y el seguimiento de la mancha y del buque durante el intervalo de una hora aproximadamente y las pruebas tomadas durante todo ese seguimiento permitieron constatar que solo podía proceder de un buque, que era el que la había generado y la estaba generando hasta que finalizó la descarga.

Lo anterior se explicó clarificadoramente en el acto de la vista por doña Rosaura : " *no hay contaminación a proa del buque Flensburg. De hecho en el intervalo de una hora, en cuatro instantes distintos y por diferentes medios se puede ver al buque con la proa limpia. En un primer instante con la detección visual y la toma de fotografías el buque tiene la proa limpia. Posteriormente en la pasada SLAR, la proa seguía limpia y la estela seguía contaminando. Posteriormente las comunicaciones y la grabación la proa seguía limpia y seguía con la estela a popa. Posteriormente se la pasa la imagen IR y se ve nuevamente al barco con la proa limpia y la estela contaminante detrás. Durante una hora, en cuatro situaciones distintas, el buque sigue en navegación con la proa limpia y una mancha en su popa. Durante más de una hora el buque sigue descargando ilícitamente la detección fue a las 18:10 horas y la última pasada del IR terminó a las 19:00. (Interrogada sobre si pudo ser casualidad:) Igual una vez puede pasar. Es muy difícil pero puede pasar pero cuatro veces me parece muy difícil. Fuera de eso es que no había nada en la proa. Estaba limpia y la mancha no estaba cortada, estaba continua. Si hubiera pasado otro barco estaría cortada en algún momento pero aun poniéndonos en el peor de los casos, que se diera esta situación, que me parece muy difícil que haya pasado un barco y después aparezca por ciencia infusa el buque en cuestión, que no deja de ser un buque y va en navegación, es que hay cuatro situaciones en que sigue apareciendo la proa limpia y la mancha en la popa, con lo cual muy difícil" -minuto 2:22:32 y siguientes de la grabación de la vista-*

-La detección in fraganti resulta de una mancha producida en el mismo momento de la detección y no de una mancha antigua. Así resulta de las mismas pruebas valoradas en el punto anterior. Y de nuevo resultan de interés las aclaraciones de doña Rosaura al minuto 2:17:50 y siguientes de la grabación de la vista: " *el objetivo de este vuelo longitudinal con el infrarrojo es que se vea cómo es la continuidad de esa mancha, que es fresca, que no se ha separado ni desintegrado*". Y acerca de si es plausible la tesis de que el RHL Flensburg atravesara una mancha preexistente, al minuto 2:26:40 y siguientes, "*(en tal caso) hubiese aparecido la mancha fraccionada. Como una bañera con espuma y pasas la mano por encima y dejas un río blanco que ves el agua, lo mismo. Hubiese dejado su estela limpia. Eso no se observa ni en la imagen visual, ni en las observaciones de los operadores de consola, ni el comandante ni el informe del Centro, ni en la imagen SLAR que se ve que es una mancha toda sin fracciones. Mi conclusión es que el barco estaba realizando una descarga de hidrocarburos conforme a lo que ha recogido el avión y el resultado de las muestras*".



Aclaraciones y pruebas que, a nuestro juicio, desvirtúan la tesis sostenida por la recurrente a este respecto con apoyo en los informes periciales aportados y que no permiten explicar satisfactoriamente el material probatorio obrante en las actuaciones.

- Por otra parte, no se trata de una detección efectuada de cualquier forma y por cualquier agente. Lo actuado revela que se trata de una detección in fraganti realizada por la aeronave y el personal cualificado que tiene encomendada tal misión. La aeronave está provista de los sensores que permiten la identificación de una mancha supuestamente contaminante. Toda su actuación se guía a través de un procedimiento altamente protocolizado. Ese procedimiento incluye con la toma de muestras en el mar para comprobar que efectivamente lo detectado por los sensores y por la tripulación de la aeronave se corresponde con una mancha contaminante. Y toda la información generada por dicha actuación consta en el expediente y se sintetizan sus resultados en un informe final de detección de contaminación, que es al que nos hemos referido constantemente.

- Finalmente, a este respecto, destacar el valor de la imagen tomada por el sensor SLAR que obra en las actuaciones y las aclaraciones vertidas sobre la misma por doña Rosaura, que son especialmente significativas y reveladoras de las circunstancias que estamos valorando en cuanto a la autoría del vertido -folio nº 130 del expediente administrativo, archivo RHL FLENSBURG\Documentación carpeta SIGO\1 DOCUMENTOS OBRANTES EN EXPEDIENTE INFORME DETECCION NUM000 \SENSOR SLAR FLENSBURG en soporte digital unido al volumen 2 del expediente administrativo y minutos 2:03:06 a 2:09:30 de la grabación de vista-.

En tal sentido debemos contextualizar toda la información obrante en el expediente.

A partir de lo anterior cobran pleno sentido el informe aportado por la Administración junto con su contestación, elaborado por doña Rosaura, y las aclaraciones emitidas por la misma en el acto de la vista.

Informe y aclaraciones que, a juicio de la Sala, explican razonada y razonablemente cómo las pruebas de cargo obrantes en el expediente justifican la conclusión acerca de la autoría por el buque en cuestión del vertido contaminante y cómo no desvirtúan tal conclusión las pruebas de descargo aportadas por la recurrente, en especial los informes periciales de parte.

El citado informe de doña Rosaura concluye en la pág. 21/24:

" la descarga detectada in fraganti por la unidad aérea S101 el día 30 de abril de 2016 se constata en base a todo lo argumentado en la documentación del caso y los documentos aportados que se trata de una descarga ilícita de un buque en navegación. Ver ilustración 2.

Así mismo conforme a lo expuesto en las páginas 13 y 14 de la resolución sancionadora del Director General de la Marina Mercante, queda demostrado que la mancha en el intervalo desde el primer registro de la mancha contaminada hasta el último registro de dicha mancha por la unidad aérea, intervalo de dos horas y cuarenta minutos, la mancha se ha desplazado hacia el sureste alejándose de la costa. Ver ilustración 10".

Pues bien, a partir de todo lo expuesto, existen seis pruebas o elementos de descargo fundamentales en que se centra la argumentación de la recurrente: (i) el informe pericial de don Ernesto; (ii) el informe de don Julián; (iii) el resultado de los análisis comparativos entre las muestras tomadas en el mar por la SALVAMAR MIMOSA y las muestras tomadas al buque en el curso de la inspección a que se le sometió en Algeciras; (iv) el resultado de esta misma inspección; (v) la naturaleza desconocida de la mancha para los operadores de SASSEMAR; y (vi) la falta de lógica en la actuación del buque RHL Flensburg para realizar un vertido contaminante en las circunstancias en que se produjo.

Los analizaremos a continuación:

(i) El informe de don Ernesto está desvirtuado, a nuestro juicio, por el contenido del informe de doña Rosaura -págs. 15/24 y 16/24 de su informe- y en sus aclaraciones en el acto de la vista, en especial a los minutos 2:14:14 y siguientes de la grabación de la vista.

Destacaremos en este punto que, en torno a la controversia fundamental acerca de si la posición reflejada en las imágenes obtenidas por los sensores se refiere al buque o a la aeronave, nos parecen más convincentes las razones de la Sra. Rosaura -muestra la posición de la aeronave- que las del perito de la parte recurrente -muestra la posición de la imagen obtenida por los sensores-.

En nuestra opinión, la tesis de la Sra. Rosaura permite explicar los datos obrantes en el expediente administrativo. La tesis del Sr. Ernesto, no.

Nos remitimos en este punto al razonamiento expresado anteriormente en torno al contexto en que se produce la detección.



La tesis del Sr. Ernesto en su informe y en su anexo le permite sostener que el buque RHL Flensburg no pudo ser el causante del vertido, entre otras razones, al no coincidir sus respectivas posiciones (ni en su origen, ni en su final, ni en la derrota del buque) o que las muestras fueron tomadas fuera de la zona contaminada por el vertido.

Ya hemos señalado el contexto y las circunstancias que se produce la detección.

Esta explicación del Sr. Ernesto no permite explicar tal contexto y tales circunstancias y ello solo le resulta posible tomando como premisa que la información proporcionada por las imágenes de los sensores se refiere a la mancha y no a la aeronave.

En cambio, la explicación de la Sra. Rosaura sí logra dar cuenta de todo el material probatorio obrante en las actuaciones. Así, por ejemplo, en cuanto a la posición en que se tomaron las muestras, son absolutamente reveladoras y convincentes las aclaraciones de esta última a los minutos 2:28:20 y siguientes de la grabación de la vista.

Cuando decimos que está desvirtuado es que está desvirtuado de un modo total por lo que tampoco analizaremos de modo individualizado cada una de las premisas en que se apoya su autor para alcanzar sus conclusiones.

(ii) El informe de don Julián está desvirtuado, a nuestro juicio, por el contenido del informe de doña Rosaura -págs. 15/24 y 16/24 de su informe- y en sus aclaraciones en el acto de la vista, en especial a los minutos 2:29:01 y siguientes de la grabación de la vista, en cuanto a la diferencia de comportamiento de una marea negra y una descarga ilegal.

Como en el caso anterior, cuando decimos que está desvirtuado es que está desvirtuado de un modo total por lo que tampoco analizaremos de modo individualizado cada una de las premisas en que se apoya su autor para alcanzar sus conclusiones.

(iii) En relación al resultado de los análisis comparativos entre las muestras tomadas en el mar por la SALVAMAR MIMOSA y las muestras tomadas al buque en el curso de la inspección a que se le sometió en Algeciras, hemos de reiterar el criterio expresado en anteriores sentencias de esta Sala y Sección.

Argumentación en que se basa la Administración para descartar la viabilidad de esta alegación de la recurrente -folio nº 881 del expediente administrativo-.

Así, por ejemplo, en la sentencia de 31 de octubre de 2012 (ECLI:ES:TSJM:2012:16367) afirmamos al respecto: *"Por lo demás, resultaba innecesaria la realización de análisis comparativos entre las sustancias vertidas al mar y las halladas en el buque, al haber quedado demostrado por los datos recogidos por los sensores del avión SESAMAR 102 que la descarga provenía del Buque Gorgonilla, y que además no podía tratarse ni de aguas de refrigeración de los motores ni de aguas residuales por las razones que se explicitan en la resolución de 29 de marzo de 2009 recurrida (Fundamento de Derecho III, págs. 20, 21, 22, 23 y 24 del expediente administrativo) y en la Resolución de 2 de noviembre de 2011, (Fundamento de Derecho Tercero, párrafo 5º), que damos por reproducidas"*.

Y en la sentencia de 30 de marzo de 2016 (ECLI:ES:TSJM:2016:3739), que: *"resultaba innecesaria la realización de análisis comparativos de las sustancias vertidas al mar, al haber quedado demostrado por los datos recogidos por los sensores del avión SESAMAR 102 que la descarga provenía del Buque"*.

(iv) Respecto al resultado de la inspección a que fue sometido el buque en el puerto de Algeciras, sirven las mismas razones expresadas en el punto anterior. Se sanciona por un vertido ilegal procedente del buque RHL Flensburg que ha sido constatado en la forma que se refleja en las actuaciones por lo que el resultado de la inspección solo sería, en su caso, un indicio que resulta, además, desvirtuado por todo ese conjunto probatorio acreditativo de la realidad y autoría de los hechos sancionados.

(v) En cuanto a la naturaleza desconocida de la mancha para los operadores de SASEMAR, la Sala no estima que este dato tenga el valor que la parte recurrente le atribuye. De un lado, estaría en contradicción con toda la actuación desplegada por los mismos en orden a la constatación, por todos los medios a su disposición, de un vertido contaminante al mar, como se acredita en las actuaciones. De otro lado, las explicaciones ofrecidas por doña Rosaura acerca de esta cuestión resultan también suficientemente esclarecedoras en cuanto a que no existe incongruencia alguna en tal extremo del expediente: *"han rellenado el código de colores del Acuerdo de Bonn y este código solo se rellena cuando se detectan hidrocarburos. Si no hay hidrocarburo no tiene sentido rellenar el Acuerdo de Bonn, con lo cual han rellenado el acuerdo de Bonn y eso significa que han visto hidrocarburo, un grado 1 del 100%... no es incongruente, estamos hablando de un buque que es un químico que no sabes qué carga puede llevar a bordo de productos químicos con lo cual, a efecto visual, lo único que*



pueden identificar es el hidrocarburo y lo pueden clasificar y dimensionar pero están viendo una mancha que no tienen la certeza de que solo sea hidrocarburo" -minuto 2:37:20 y siguientes de la grabación de la vista-

(vi) Por último, en cuanto a la falta de explicación razonable de la actuación del RHL Flensburg, aunque se admitiera tal tesis estaríamos en la misma situación a la que acabamos de referirnos: sería un indicio que resulta desvirtuado por todo ese conjunto probatorio acreditativo de la realidad y autoría de los hechos sancionados. Además resulta que en las actuaciones disponemos de al menos dos argumentos que sí avalan la lógica a que pudo obedecer la conducta sancionada y que desvirtúan la alegación de la recurrente.

Así al folio nº 583 del expediente administrativo, propuesta de resolución, se indica que *"s e puede aducir en contraposición que por ser una zona de gran tráfico cualquier descarga detectada podría pertenecer a cualesquiera de los buques que transitan por la zona con rumbos muy semejantes, pudiendo ser indistinguible el buque realmente causante de aquélla"*.

Por otra parte, doña Rosaura expresó a la Sala su opinión personal acerca de por qué pudieron producirse estos hechos, minuto 3:16:50 y siguientes: *" desde mi experiencia y mi lógica como marino se habían llevado gasoil y llevaba FAME, que es biodiesel, tendría el slop "petao" y necesita el slop para las operaciones de carga y descarga, para cebar la bomba, si lo tenía demasiado lleno y le podía contaminar la carga necesitaría limpiar el slop y cuánto antes porque tenía un intervalo muy poco de navegación pero eso son conjeturas más a nivel persona"* -minuto 3:16:50 y siguientes de la grabación de la vista-

En último lugar, destacar que la valoración global de la actuación de la Administración, tras revisar el expediente administrativo y las pruebas prácticas en los presentes autos, es que ofrece una respuesta razonada, razonable y exhaustiva a todas las cuestiones que se han suscitado en una instrucción tan compleja y completa como la que se ha seguido en el presente expediente sancionador.

Por todo lo expuesto y razonado, ninguno de estos motivos de impugnación merece favorable acogida.

NOVENO.- La Administración, en el fundamento de derecho X de la resolución impugnada, justifica el importe de las sanciones impuestas en relación a las distintas infracciones -folios nº 852 y 853 del expediente administrativo-

En el caso del vertido ilegal, la sanción se impone en el grado medio de las cuantías señaladas en la Ley y, dentro de este grado medio, en su tramo mínimo.

Decisión que se justifica por la Administración en el criterio seguido en actuaciones precedentes, en la necesidad de prevenir y disuadir las conductas del mismo tenor y en la negligencia bastante en la descarga al mar que afectó a una superficie de 6,79 kilómetros cuadrados con un volumen de al menos 271 litros de mezclas oleosas que confiablemente se han estimado de resultados de las pruebas válidamente aportadas el expediente.

En cambio, al no haberse determinado con exactitud la cuantía de los daños, no se considera por la Administración a efectos de la cuantía de la sanción.

Concluye la Administración que el reproche sancionador debe tener un grado importante y efectivo que pondere la totalidad de los criterios de graduación analizados.

Por ello, estando prevista para estas infracciones una sanción de multa de *" hasta 601.000 euros"*, según el art. 312.2.d) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Administración impone una sanción de 250.000 euros.

Pues bien, frente a esta decisión, la parte recurrente sostiene que, al no haberse concretado el impacto del daño al medio ambiente, la sanción debe imponerse en su grado mínimo a tenor del art. 312 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Sala no comparte la tesis de la parte recurrente.

La Administración ha respetado los límites que el art. 312 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, imponen a la determinación de las sanciones para este tipo de infracciones.

Y ha justificado sobradamente por qué ha impuesto la multa en la cuantía de 250.000 euros, teniendo en cuenta tanto lo que pudiera perjudicar al interesado - como la negligencia bastante en la descarga al mar y en sus características- como lo que le pudiera beneficiar -como la falta de determinación de la cuantía de los daños-.

Se ha seguido un criterio razonable, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y del infractor.

En consecuencia, tampoco este motivo de impugnación debe prosperar.

DÉCIMO.- En el escrito de ampliación de demanda se viene a solicitar la retroacción de actuaciones al haberse modificado la resolución respecto de la propuesta de resolución en el extremo relativo al importe de las sanciones -pág. 79/85 del escrito de ampliación de demanda-.

La Administración demandada sostiene que se ha producido, al introducir este motivo, una desviación procesal.

Sin embargo, la Sala considera que debe analizarse esta cuestión, al haberse interpuesto la demanda contra una desestimación presunta y haberse ampliado el recurso a la resolución del recurso de alzada, una vez dictada resolución expresa. Recordemos en tal sentido que, conforme al art. 56.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, " *En los escritos de demanda y de contestación se consignarán con la debida separación los hechos, los fundamentos de Derecho y las pretensiones que se deduzcan, en justificación de las cuales podrán alegarse cuantos motivos procedan, hayan sido o no planteados ante la Administración*". Sucede, además, que parte de la fundamentación de este motivo impugnatorio se basa en lo actuado con ocasión de la tramitación del recurso de alzada.

Dando respuesta al motivo, la parte no concreta en qué punto se habría producido dicha modificación, más allá de la remisión al expediente administrativo.

Contrastado el contenido de la propuesta de resolución con la resolución sancionadora, en cuanto al importe de las sanciones, la única modificación relevante que se ha producido no es en perjuicio sino en beneficio de la parte interesada (al reducir de 10.000 euros a 2.000 euros la cuantía de la sanción correspondiente a la infracción relativa al del fallo grave de implementación del sistema de seguridad del buque), como se comprueba comparando los folios nº 596 y 885/886, todos ellos del expediente administrativo.

Por tanto, el motivo no puede ser estimado.

UNDÉCIMO.- En consecuencia, al no acoger ninguno de los motivos de impugnación articulados en el escrito de ampliación de demanda, el recurso contencioso- administrativo debe ser desestimado y la actuación administrativa impugnada debe ser confirmada en cuanto a su adecuación a Derecho.

DUODÉCIMO.- El art. 139.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, establece en su primer párrafo:

"En primera o única instancia, el órgano jurisdiccional, al dictar sentencia o al resolver por auto los recursos o incidentes que ante el mismo se promovieren, impondrá las costas a la parte que haya visto rechazadas todas sus pretensiones, salvo que aprecie y así lo razone, que el caso presentaba serias dudas de hecho o de derecho".

En el presente caso se imponen las costas a la parte actora, al haber visto rechazadas todas sus pretensiones y no apreciar la existencia de serias dudas de hecho o de derecho.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

Por la potestad que nos confiere la Constitución Española;

FALLAMOS

Que debemos desestimar el recurso contencioso administrativo número **209/2018**, interpuesto por doña **Virginia Lobo Ruiz**, procuradora de los tribunales, actuando en representación de **ASSURANCEFORENINGEN SKULD**, contra la resolución de 12 de diciembre de 2019, que desestimó el recurso de alzada interpuesto contra la resolución de 24 de mayo de 2017, de la DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, ya identificadas, que se confirman por ser conformes a derecho; con imposición de las costas procesales.

Así por esta nuestra Sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de **treinta días**, contados desde el siguiente al de su notificación, acreditándose en el escrito de preparación del recurso el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, con justificación del interés casacional objetivo que presente. Previa constitución del depósito previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no tener por preparado el recurso.

Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº 4982- 0000-93-0209-18 (Banco de Santander, Sucursal c/ Barquillo nº 49), especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata



de un "Recurso" 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº 0049-3569-92- 0005001274 (IBAN ES55-0049-3569 9200 0500 1274) y se consignará el número de cuenta-expediente 4982-0000-93-0209-18 en el campo "Observaciones" o "Concepto de la transferencia" y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

Así por esta nuestra Sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ