

Respecto a dicha alegación, cabe considerar que el libre ejercicio del derecho de manifestación no puede servir de cobertura para incurrir en conductas contrarias al ordenamiento jurídico, prohibidas por éste o incluso, como es el caso, tipificadas como infracciones. En efecto, el artículo 109 de la Ley 27/1992 otorga a las Capitanías Marítimas la posibilidad de adoptar las medidas precisas para, entre otras finalidades, restablecer la libre circulación en los supuestos de que uno o varios buques impidan el libre acceso a un punto, canal o vía navegable, a cuyos efectos podrá impartir las ordenes pertinentes que habrán de ser cumplidas por el capitán del buque o quien haga sus veces y por los que se hallasen en el buque.

Es precisamente dicho incumplimiento el que tipifica como infracción muy grave el artículo 116.3.f) de la Ley más arriba citada, no pudiéndose escurrir el recurrente en su legítimo derecho constitucional de manifestación que en ningún caso ampara conductas contrarias al ordenamiento jurídico.

VII. El recurrente invoca la falta de competencia en el asunto de la Capitanía Marítima de Castellón para incoar el expediente sancionador y sostiene que debería ser de competencia de la Autoridad Portuaria.

Dichas alegaciones no pueden ser estimadas pues tal y como se indica en el Acuerdo de Inicio, no es la Capitanía Marítima quien incoa este expediente, sino la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo a lo establecido en el art. 123 de la Ley 27/92, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su virtud,

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto Desestimar el expresado recurso de alzada interpuesto por D. Rafael Mesado Serrano, contra resolución del Secretario General de Transportes, de fecha 17 de noviembre de 2006, que sancionaba al mismo y a D. Juan Carlos Mesado Serrano con multa de 5.000 euros, por la infracción de carácter muy grave prevista en el apartado 3.f) del Artículo. 116 de la Ley 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Expediente. 06/111/0002), la cual procede confirmar en sus propios términos.

Contra la presente resolución, que agota la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo con sede en Madrid, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente a su notificación.

Madrid, 10 de julio de 2008.—Subdirector General de Recursos, Isidoro Ruiz Girón.

45.805/08. *Anuncio de la Subdirección General de Recursos sobre notificación de la resolución recaída en el recurso administrativo 2006/09561.*

Al no haberse podido practicar la notificación personal a los interesados conforme dispone el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y en aplicación a lo dispuesto en el mismo artículo, debe publicarse, a efectos de notificación, la resolución del recurso de fecha 30 de abril de 2008, adoptada por la Subsecretaría del Departamento, por Delegación de la Ministra en el expediente número 2006/09561.

«Examinado el recurso interpuesto por D. Juan Bautista Rubert Forner en representación de la sociedad Hijos de Fernando Rubert, S.L., contra resolución del Secretario General de Transportes, de fecha 20 de noviembre de 2006, que le sancionaba con multa de 3.000 euros, por una infracción de carácter muy grave prevista en el apartado 3.f) del artículo 116 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Expediente. n.º 05/111/0483), y teniendo en cuenta los siguientes.

Antecedentes de hecho

Primero.—Por el Servicio Marítimo Provincial de Alicante, se levantó acta de infracción el día 25 de octubre de 2005, contra el ahora recurrente por bloquear el buque Hermanos Rubert el canal de acceso al Puerto de Alicante.

Segundo.—Por la Dirección General de la Marina Mercante se acordó la incoación de expediente sancionador con fecha 30 de noviembre de 2005, y después de haber sido tramitado en forma reglamentario el oportuno expediente, se dictó en el mismo la resolución que queda consignada, cuya notificación con los debidos apercebimientos procedimentales tuvo lugar el día 20 de noviembre de 2006.

Tercero.—Por la parte interesada ahora recurrente se presenta escrito mediante el que interpone recurso de alzada contra el citado acuerdo, en fecha 19 de diciembre de 2006, y en el que se alega lo que juzgan conveniente a su derecho.

Cuarto.—El citado recurso junto con el expediente ha sido informado desfavorablemente por el órgano sancionador, proponiendo su desestimación.

Fundamentos de Derecho

I. Dentro del orden previo de las cuestiones de carácter adjetivo o formal, es preciso manifestar que la interposición del recurso se realizó dentro del plazo hábil para la impugnación de la resolución de que se trata y fue interpuesto por persona que ostenta un interés legítimo.

En cuanto al fondo, debe ponerse de manifiesto lo siguiente:

II. El representante de la entidad mercantil «Hijos de Fernando Rubert, S. L.», entidad armadora de la embarcación «Hermanos Rubert» invoca la caducidad del presente procedimiento sancionador, pretensión que no debe ser admitida puesto que, tal y como se indica en el Acuerdo de Inicio de fecha 30 de noviembre de 2005, el plazo para Resolución y Notificación del Expediente Sancionador es de doce (12) meses a partir de la fecha de dicho Acuerdo, por así estar dispuesto en el artículo 69 de la Ley 24/2001 que es la vigente en este ámbito desde el 1 de Enero de 2002 y, dado que la Notificación tuvo lugar el 20 de noviembre de 2006, este plazo no se había cumplido aún.

III. El representante de la citada entidad mercantil manifiesta que durante la instrucción del presente procedimiento sancionador se ha incurrido en causas de nulidad e indefensión alegando que no se ha cumplido con el preceptivo trámite de audiencia y la posibilidad de formular alegaciones con completo conocimiento de lo instruido.

Dichas alegaciones no pueden tener una acogida favorable pues de una lectura exhaustiva de los documentos que forman parte del expediente determinan sin ningún género de dudas que en la tramitación del mismo no se ha incurrido en ninguna de las causas de indefensión ni en los defectos procedimentales a que se hace referencia en las alegaciones, pudiendo comprobarse que en la tramitación del procedimiento ha seguido en todo caso los cauces establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora y en el Reglamento del Procedimiento Sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil.

Por consiguiente, es de subrayar que la entidad expedientada tuvo el preceptivo trámite de audiencia y la posibilidad de formular alegaciones y manifestar cuanto fuese de su interés como así lo hizo, y se han realizado todos aquellos actos que pudieron obrar en defensa de los derechos de la entidad.

IV. El representante de la entidad mercantil expedientada considera que se le ha causado indefensión al no ponerse de manifiesto en la notificación del Acuerdo de Inicio, la existencia de diversos documentos. Solicita la retroacción del expediente al momento de la notificación del Acuerdo de Incoación y que se le entregue copia de dichos documentos.

Dichas alegaciones no pueden tener una acogida favorable puesto que mediante el Acuerdo de Inicio, se comunica al interesado la iniciación de un procedimiento sancionador, indicando si concurren las condiciones necesarias para iniciar dicho procedimiento, la posible calificación de los hechos constitutivos de infracción, la identificación de la persona presuntamente responsable y las sanciones que pudieran recaer, sin perjuicio de lo que resulte de la instrucción. Es en la posterior fase de instrucción donde se realiza una labor de recopilación de documentos e investigación.

Es de señalar, por otra parte, que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19.1 del Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora «a la notificación de la Propuesta de Resolución se acompañará una relación de documentos obrantes en el procedimiento a fin de que los interesados puedan obtener copias de los que estimen convenientes». Es decir, es responsabilidad de la entidad armadora el solicitar o no copia íntegra de todos los documentos de que consta el expediente desde el momento en que hubiese considerado que desconocía algún trámite procedimental o algún tipo de documento y que, por tanto, le privaba de facilidades para alegar cuanto fuese de su interés.

En este caso, los documentos que decía desconocer y que solicita son el Acta de Notificación de las órdenes del Capitán Marítimo de Castellón instándole a abandonar el bloqueo del puerto, acta que, como consta en el expediente, el patrón del buque se negó a recibir de manos de la Guardia Civil. Solicita igualmente la Comunicación del Capitán Marítimo del 24 de Octubre de 2005, la cual había sido transmitida vía VHF por los canales de radio de escucha obligada. Finalmente, menciona la Certificación del Centro Integrado de Coordinación de Servicios de Castellón (CICS) de 13 de Enero de 2006, en la que consta la efectividad del bloqueo de la bocana del puerto de Castellón, siendo de recordar que el Acuerdo de Inicio es anterior a dicha Certificación.

En virtud de lo expuesto, cabe concluir que en ningún momento se le ha causado indefensión a la entidad armadora.

V. El representante considera que la entidad mercantil armadora no es responsable de la infracción que se le imputa y pretende que recaiga, en todo caso, la responsabilidad con carácter subsidiario en el patrón por ser quien debe de velar por todo lo que acontece en el buque, estando en la mar.

Dichas alegaciones no pueden tener una acogida favorable pues la responsabilidad de la entidad armadora ha quedado adecuadamente imputada ya que ha de mantener una actitud vigilante en todo cuanto se relacione con su buque y velar para quien haga uso de su embarcación con su consentimiento, cumpla con los requisitos legales para ello. Es de subrayar que la fórmula para imputar la responsabilidad en casos como el que aquí se examina está establecida «ex lege» en el artículo 118 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, e imputar la responsabilidad de forma diferente a la descrita en dicho precepto, no sería sino incurrir en la arbitrariedad cuya interdicción expresamente recoge el artículo 9.3 de la Constitución Española.

VI. El representante de la citada entidad mercantil niega la comisión de la infracción imputada y ahora sancionada en la Resolución recurrida por parte del buque de pesca «Hermanos Rubert» alegando que dicho buque no se encontraba en la fecha de los hechos denunciados en el puerto de Alicante, y adjunta al presente Recurso, relación facilitada por la Guardia Civil de Castellón en la que figuran las embarcaciones que participaron en el bloqueo del puerto de Castellón durante los tres días que duro la protesta, siendo imposible, a juicio del representante, la presencia de dicho buque en el puerto de Alicante, tal y como señala la Resolución recurrida.

Dichas alegaciones no pueden tener una acogida favorable pues la participación del citado buque en la bocana del puerto de Alicante ha quedado acreditada en virtud de los documentos aportados por la Administración en el presente expediente, tales como el Oficio remitido por el Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil formulando denuncia, en el que dicha embarcación aparece claramente identificada por su matrícula 3-CP-3-2-97 en la relación de embarcaciones intervinientes en el bloqueo del puerto de Alicante y el escrito de ratificación del Agente de dicho cuerpo que intervino en los acaecimientos el cual observó que la citada embarcación participó en el bloqueo del puerto de Alicante el día 24 de Octubre de 2005.

Se ha de considerar al respecto que tanto la denuncia como la ratificación están suscritas por Agentes del Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil, cuyas actas gozan del valor probatorio salvo prueba en contrario, conforme a lo dispuesto en el artículo 137 de la Ley 30/1992, en el artículo 17.5 del Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora y en el artículo 6 del Reglamento del Procedimiento Sancionador de las Infracciones en el ámbito de la Marina Civil.

Respecto a la relación de las embarcaciones intervinientes en el bloqueo que el representante de la entidad

mercantil aporta al Recurso, ha de señalarse que dicha relación no desvirtúa de modo alguno la existencia de la infracción imputada en la Resolución recurrida dado que su participación en el bloqueo del Puerto de Alicante fue con fecha 24 de octubre de 2005, tal y como queda acreditado en el expediente, y su participación en el bloqueo del puerto de Castellón fue los tres días posteriores, es decir, los días 25, 26 y 27 de octubre de 2005, lo que no impidió su participación en el bloqueo de ambos puertos, en su virtud.

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Subdirección General de Recursos, ha resuelto Desestimar el expresado recurso de alzada interpuesto por D. Juan Bautista Rubert Forner en representación de la sociedad Hijos de Fernando Rubert, S.L., contra resolución del Secretario General de Transportes, de fecha 20 de noviembre de 2006, que le sancionaba con multa de 3.000 euros, por una infracción de carácter muy grave prevista en el apartado 3.f) del artículo 116 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Expediente. n.º 05/111/0483), la cual procede confirmar en sus propios términos.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo con sede en Madrid, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente a su notificación.»

Madrid, 10 de julio de 2008.—Subdirector General de Recursos, Isidoro Ruiz Girón.

45.806/08. *Anuncio de la Subdirección General de Recursos sobre notificación de la resolución recaída en el recurso administrativo 2008/00043.*

Al no haberse podido practicar la notificación personal a los interesados conforme dispone el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y en aplicación a lo dispuesto en el mismo artículo, debe publicarse, a efectos de notificación, la resolución del recurso de fecha 30 de abril de 2008, adoptada por el Secretario General de Transportes, en el expediente número 2008/00043.

«Examinado el recurso de alzada interpuesto por D. Joan Giner Signes, en nombre y representación de la entidad Blue Adriatic Shipping y de D. Adamski Jerzy, armador y capitán del buque Kindred, contra la resolución, de 10 de mayo de 2007, del Director General de la Marina Mercante por la que se impone una sanción de 60.000 euros por la comisión de infracciones tipificadas en los artículos 115.2, apartados k) y m), de la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a consecuencia de las deficiencias detectadas a bordo del buque tras la inspección llevada a cabo en el puerto de Valencia expediente. 06/290/0033, y teniendo en cuenta los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—el 16 de mayo de 2006 se realizó en el puerto de Valencia una inspección MOU al buque denominado "Blue Adriatic Shipping", IMO 7422544, encontrándose una serie de deficiencias, tres de ellas objeto de detención. Los dos días siguientes, la organización L. Queimadelos & Asociados, realizó dos inspecciones: la primera, conjuntamente con el jefe de máquinas y el primer oficial, y la segunda, con el inspector del Lloyd's Register of Shipping -LRS-.

Segundo.—el 16 de mayo de 2006 el capitán marítimo en Valencia dictó acuerdo de iniciación del procedimiento especial sumario de retención de buques.

El 19 de mayo de 2006, el capitán marítimo acordó abrir expediente administrativo sancionador contra el Blue Adriatic Shipping y contra D. Adamski Jerzy por posible infracción a la legislación marítima por las deficiencias encontradas en la inspección del buque Kindred. Las deficiencias que dieron lugar a la apertura del procedimiento sancionador consistían en que: el sistema de separación de residuos oleosos del buque descargaba directamente al mar, sin medidor de partes por millón; la

cubierta de botes estaba aplastada debida a una colisión ocurrida hacía varios meses y carecía de barandillas; y, la bomba de contraincendios de emergencia no era independiente y requería suministro de agua que se realizaba desde un lavabo a través de una mampara de hierro perforado. el capitán marítimo acordó como medida provisional la retención del buque en tanto se constituyera una garantía de 60.000 euros.

El 23 de mayo del mismo mes el capitán marítimo de Valencia acordó levantar la medida cautelar de retención del buque kindred por haber sido subsanadas las deficiencias apreciadas y haber desaparecido la situación de peligro.

Tercero.—el 5 de junio de 2006 el interesado, en nombre y representación de la entidad Blue Adriatic Shipping y de don Adamski Jerzy, armador y capitán del buque, respectivamente, una vez concedida la ampliación del plazo para presentar alegaciones, presentó un escrito replicando cada una de las deficiencias encontradas. El interesado aportó informe del comisario de averías y capitán de la marina mercante, D Luís Queimadelos, y adujo que los hechos descritos en el acta de incoación no eran constitutivos de infracción alguna del artículo 115.2, apartado m) de la ley 27/1992 ni vulneraban los convenios internacionales para la seguridad de la vida humana y MARPOL y solicitó el archivo del expediente.

Cuarto.—el 2 de abril de 2007, el instructor del procedimiento, recibido un informe aclaratorio formulado por el inspector operativo y considerando los hechos probados, dictó propuesta de resolución por la que propuso la imposición de una sanción consistente en una multa de 60.000 euros a la entidad Blue Adriatic Shipping como responsable directo en su calidad de empresa naviera titular de la actividad y, en su defecto, a D. Adamski Jerzy como capitán del buque, por la comisión de una infracción tipificada en el artículo 115.2, apartado m).

El día 20 del mismo mes, la parte interesada presentó alegaciones.

Quinto.—el 10 de mayo de 2007 el director general de la marina mercante dictó la resolución a la que se refiere el encabezamiento. La resolución se notificó a la parte interesada el 11 de mayo de 2007.

Sexto.—el 8 de junio el interesado dedujo recurso de alzada contra la resolución reiterando las anteriores alegaciones en el sentido de que no existió infracción de los artículos 115.2, apartados k) y m) ni se contravino el convenio internacional MARPOL y solicitó la reducción de la sanción alegando falta de culpabilidad del armador y del capitán del buque. Séptimo.—el 16 de noviembre de 2007 el subdirector general de normativa marítima y cooperación internacional informó el recurso en sentido desestimatorio.

Fundamentos de Derecho

1. El escrito presentado por la parte interesada debe calificarse como recurso de alzada interpuesto contra la resolución de 10 de mayo de 2007 del Director General de la Marina Mercante..

2. La parte recurrente está legitimada conforme a lo previsto en el artículo 107 en relación con el artículo 31, ambos de la ley 30/1992, de 26 de noviembre, al tener la condición de interesada.

El acto objeto del recurso es susceptible de impugnación en el caso presente conforme a los artículos 107 y 114 también de la ley 30/1992, de 26 de noviembre.

El recurso ha sido interpuesto en tiempo hábil y reúne los requisitos formales establecidos en el artículo 110 de la ley 30/1992.

3. Debe rechazarse la pretensión de la parte recurrente de inexistencia de la infracción imputada. la recurrente alega que en ningún momento existió peligro alguno para la navegación, ni se puso en peligro la vida de la tripulación, ni hubo peligro de contaminación del medio ambiente marino.

Las alegaciones presentadas no desvirtúan la existencia de la infracción cometida; consta en el expediente informe del inspector operativo por el que se estiman probados los hechos que dieron lugar a la incoación del procedimiento sancionador, informe al que atribuye valor probatorio el artículo 6 del reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por real decreto 1772/1994, de 5 de

agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos a la ley 30/1992. Por otra parte, cabe resaltar la gravedad de las deficiencias apreciadas, que afectaban a la seguridad del buque, a la de los tripulantes y a la de la navegación y el medio ambiente, con incumplimiento de las normas de seguridad que al amparo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y del Convenio Marpol 73/78 y la Convención n.º 147 de la OIT.

4. Alega también la parte recurrente falta de culpabilidad y dolo por parte del armador y del capitán del buque y que, en aras al principio de proporcionalidad, la sanción debía determinarse en función de la intencionalidad de infringir, el beneficio obtenido y el daño sufrido, entendiéndose que no concurre ninguna de la circunstancias anteriores y que, en consecuencia, debería rebajarse el importe de la multa.

Igual suerte desestimatoria debe correr la alegación de vulneración del principio de proporcionalidad en la determinación de la cuantía de la sanción. El artículo 122 de la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la cuantía de la sanción que se imponga se graduará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción. Calificados los hechos imputados como infracciones graves a tenor de lo establecido en el artículo 115 de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y siendo sancionables en aplicación de lo dispuesto en el artículo 120, el órgano sancionador ha impuesto la sanción que estimó procedente, teniendo en consideración los criterios de proporcionalidad y el espíritu de colaboración, dentro del rango establecido legalmente.

5. Asimismo el recurrente alega que considera improcedente la sanción impuesta por cuanto, según manifiesta, no ha existido intencionalidad en la conducta sancionada, alegación que carece de alcance exculpativo toda vez que como señala el tribunal supremo en las sentencias de 9 de julio de 1994 [RJ 1994/5590] y de 15 de abril de 1.996 [RJ 1996/3276] «conducta culpable (y por tanto susceptible de ser sancionada) es aquella consecuencia de una acción u omisión imputable a su autor por malicia o imprudencia, negligencia o ignorancia inexcusable».

6. Alegan por último el representante de la entidad armadora y el capitán del buque que la carga de la prueba corresponde a quien la acusa, sin que nadie esté obligado a demostrar su propia inocencia.

Tampoco puede admitirse dicha alegación. De los datos obrantes en el expediente se deduce que la presunción de inocencia se ha respetado a lo largo de la tramitación del procedimiento. La infracción se ha imputado y sancionado precedida de una actividad probatoria, pruebas que han sido aportadas por la Administración y que son legítimas.

En su virtud, esta Secretaría General de Transportes, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto desestimar el recurso de alzada interpuesto por Joan Giner Signes en nombre y representación de la entidad Blue Adriatic Shipping y de D. Adamski Jerzy, armador y capitán del buque Kindred, contra la resolución, de 10 de mayo de 2007, del Director General de la Marina Mercante por la que se impone una sanción de 60.000 euros por la comisión de infracciones tipificadas en los artículos 115.2, apartados k) y m), de la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a consecuencia de las deficiencias detectadas a bordo del buque Kindred tras la inspección llevada a cabo en el puerto de Valencia - Exp. 06/290/0033 -, resolución que se confirma en todos sus términos.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo ante los juzgados centrales de lo contencioso-administrativo con sede en Madrid, en el plazo de dos meses, desde el día siguiente a su notificación.»

Madrid, 9 de julio de 2008.—Subdirector General de Recursos-Isidoro Ruiz Girón.