

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo **SECCIÓN SÉPTIMA**

Núm. de Recurso: 0000034/2021
Tipo de Recurso: APELACION
Núm. Registro General : 00164/2021
Apelante: SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD
MARITIMA
Apelado: CONSEJO DE TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO,
JIANSHEG INTERNATIONAL SHIP LEASE CO. LTD
Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.: D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE
FERNÁNDEZ

SENTENCIA EN APELACION

Ilmo. Sr. Presidente:
D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ

Ilmos. Sres. Magistrados:
D^a. BEGOÑA FERNANDEZ DOZAGARAT
D. JOSÉ GUERRERO ZAPLANA
D. LUIS HELMUTH MOYA MEYER
D^a. YOLANDA DE LA FUENTE GUERRERO

Madrid, a siete de diciembre de dos mil veintiuno.

HECHOS

VISTOS por la Sección Séptima de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional el recurso de apelación 34/2021 promovido por el Procurador de

los Tribunales [REDACTED], en nombre y representación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, contra la sentencia del Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3, de fecha 4 de enero de 2021, sobre acceso a información.

Ha comparecido como parte apelada el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, representado por el Procurador de los Tribunales [REDACTED] [REDACTED] sustituido por la Procuradora de los Tribunales [REDACTED] y Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd, representada por la Procuradora de los Tribunales [REDACTED].

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno de 30 de octubre de 2019 se estimó la reclamación presentada por [REDACTED] [REDACTED] en nombre de Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd, propietario del buque `Maersk Elba`, contra la resolución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de 11 de julio de 2019, en relación con la siguiente solicitud de información, total o parcial:

“a) Datos AIS (horas, posiciones, rumbos y velocidades) del Buque `Maersk Elba` y de los remolcadores `VB Xerea` y `VB Levante` desde las 18:00 horas del día 2 de octubre de 2017 en que el `Maersk Elba` inicio su maniobra de desatraque de la terminal de Noatum Container Valencia Terminal SAU del puerto de Valencia hasta las 20:00 horas del mismo día, hora tras la cual el buque quedo nuevamente amarrado en la terminal tras su contacto con la grúa pórtico 14.

“(b) Copia de la grabacion de las comunicaciones que mantuvo el Buque `Maersk Elba`, por VHF o cualquier otro medio registrado, con la torre de control del CCS SASEMAR, con el centro de Control Portuario y/o con prácticos, con los remolcadores que le asistieron en su maniobra de salida de dicho día 2 de octubre de 2017, los buques `VB Xerea` y `VB Levante`, así como de las conversaciones que mantuvo con el práctico don JC.

La solicitud de información se basaba en los siguientes motivos:

“Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd era la armadora del buque `Maersk Elba` (IMO 9458078 y bandera de Singapur) a fecha 2 de octubre de 2017.

“El 2 de octubre de 2017, sobre las 19:00 horas, el buque propiedad de mi mandante contactó con la grúa pórtico número 14 (PP14) de la terminal de contenedores Noatum Container Valencia Terminal SAU del puerto de Valencia cuando realizaba su maniobra de desatraque asistido por los remolcadores `VB Xerea` y `VB Levante`. Como consecuencia de dicho incidente resultaron dañados tanto el buque como la grúa.

“Debido a los daños sufridos por mi mandante como consecuencia del accidente, tanto Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd como su seguro de casco y

máquina están interesados en esclarecer los hechos acontecidos para, en su caso, depurar las pertinentes y potenciales responsabilidades en que pudiera haber incurrido la tripulación del buque, el práctico, los remolcadores contratados o la propia terminal y/o adoptar aquellas medidas en interés de la seguridad del buque 'Maersk Elba', así como llevar a cabo aquellas medidas y acciones que mejor protejan sus derechos.

“Que habiendo solicitado esta representación al Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia en fecha 10 de junio de 2019 copia de la documentación e información que hoy se reitera, según se acredita mediante la aportación como documento numero 2 de este escrito de una copia de la meritada solicitud, por dicho organismo se denegó la misma por los argumentos contenidos en el correo electrónico remitido por el Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia de fecha 13 de junio de 2019 y que aportamos como documento numero 3.

“A los efectos de lo establecido en el artículo 17, apartado, 3 de la Ley 19/2013, pese a no ser obligatorio, se precisa que el motivo por el que se solicita el acceso a esta información es la necesidad de esclarecer las causas del accidente sufrido por el buque de mi representada el día 2 de octubre de 2017 en el que tanto el buque como la grúa de la terminal sufrieron daños, así como depurar las posibles responsabilidades derivadas de dicho accidente.

En la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno se insta a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento, para que, en el plazo máximo de diez días hábiles, remita al reclamante la siguiente información:

“Datos AIS (horas, posiciones, rumbos y velocidades) del Buque 'Maersk Elba' y de los remolcadores 'VB Xerea' y 'VB Levante' desde las 18:00 horas del día 2 de octubre de 2017 en que el 'Maersk Elba' inicio su maniobra de desatraque de la terminal de Noatum Container Valencia Terminal SAU del puerto de Valencia hasta las 20:00 horas del mismo día, hora tras la cual el buque quedo nuevamente amarrado en la terminal tras su contacto con la grúa pórtico 14.

Asimismo, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno insta a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para que en un plazo máximo de cinco días “retrotraiga las actuaciones al momento de dictar resolución en respuesta a la solicitud de información y realice trámite de audiencia a los afectados participantes en las comunicaciones que mantuvo el Buque 'Maersk Elba', por VHF o cualquier otro medio registrado, con la torre de control del CCS SASEMAR, con el centro de Control Portuario y/o con prácticos, con los remolcadores que le asistieron en su maniobra de salida de dicho día 2 de octubre de 2017, los buques 'VB Xerea' y 'VB Levante', así como de las conversaciones que mantuvo con el práctico don JC.

Contra dicha resolución la representación procesal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima interpuso recurso contencioso-administrativo.

Con fecha 4 de enero de 2021 el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3 dictó sentencia en cuya parte dispositiva acuerda: “Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador [REDACTED], en nombre y representación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, contra la resolución de fecha 30 de octubre de 2019, dictada por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, debo declarar y declaro que dicha resolución es conforme de Derecho, confirmándola. Con expresa condena en costas a la parte actora”.

SEGUNDO.- Frente a dicha sentencia la representación procesal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima interpuso recurso de apelación, lo que verificó mediante escrito que obra en autos, en el que termina solicitando de la Sala que dicte sentencia por la que, exclusivamente en lo relativo al pronunciamiento sobre las costas procesales, “a) revoque dicho pronunciamiento e imponga las costas procesales tanto de la primera instancia, como de esta fase de apelación, a las codemandadas Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd y al Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, por su temeridad y mala fe; b) declare expresamente cumplido lo ordenado en dicha sentencia 5/2021 de fecha 4 de enero de 2021, por cuanto la APV ya facilitó a los interesados aquí codemandados, con fecha 26 de noviembre de 2019 y 23 de diciembre de 2019, todos los datos e información que había solicitado el señor [REDACTED]”.

TERCERO.- Evacuado el oportuno traslado la representación procesal del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno formuló escrito de oposición al recurso en el que, tras expresar los hechos y fundamentos de derecho que estimó convenientes, terminó solicitando que se dictara sentencia por la que “desestime íntegramente el recurso de apelación interpuesto de contrario, confirmando en todos sus extremos la sentencia de fecha 4 de enero de 2021, dictada por el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3, en los autos de procedimiento ordinario 101/2019, todo ello con imposición de costas a la parte recurrente, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima”.

Evacuado el oportuno traslado la representación procesal de Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd formuló escrito de oposición al recurso en el que, tras expresar los hechos y fundamentos de derecho que estimó convenientes, terminó solicitando que se dictara sentencia “desestimatoria del recurso planteado de adverso y confirme la sentencia recurrida, con expresa imposición de costas a la parte recurrente”.

CUARTO.- Elevados los autos a la Sala y admitido el recurso, las actuaciones quedaron pendientes de señalamiento para deliberación, votación y fallo, el cual tuvo lugar el día 30 de noviembre de 2021.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado don Juan Carlos Fernández de Aguirre, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Consta en el Fundamento de Derecho Séptimo de la sentencia de instancia que “De conformidad con lo dispuesto por el artículo 139.1 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa las costas procesales han de ser impuestas a la parte recurrente”. A este respecto, el fallo de la sentencia contiene el siguiente pronunciamiento: “Con expresa condena en costas a la parte actora”.

Disconforme con el pronunciamiento sobre costas la representación procesal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima señala que la razón por la que el recurso se contrae en exclusiva a este extremo radica en que

“...al abordar los trabajos preparatorios para la elaboración del presente recurso de apelación, ha tenido conocimiento como hecho nuevo, a través de la Autoridad Portuaria de Valencia, adscrita como nuestra mandante al entonces Ministerio de Fomento, de que la parte demandada disponía de toda la información que la resolución recurrida, número 558/2019, del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, de 30 de octubre de 2019, ordenaba a mi mandante entregar a los demandados, recurrida por esta parte ante el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3.

“Ello es debido a que la Autoridad Portuaria de Valencia, adscrita como nuestra mandante al entonces Ministerio de Fomento, recibió otra resolución, número 572/2019, del Consejo de la Transparencia y Buen Gobierno, idéntica a la recurrida número 558/2019 y aportó a los hoy demandados la misma información que la requerida a nuestra representada.

“Siendo ello así, desde el mismo momento en que la parte demandada, esto es, tanto Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd como el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, habían obtenido y tenían en su poder los datos solicitados por la expresada naviera, extremo que se acredita cumplidamente en el presente escrito, se produjo la carencia sobrevenida de objeto del proceso y, por ende, cesó de existir el interés legítimo en obtener la tutela judicial efectiva del Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3.

“En definitiva, resulta improcedente e injusto mantener la imposición de las costas a mi representada por la sentencia que se recurre en virtud del presente escrito, condena que, en puridad, corresponde imponer a las partes demandadas, Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd y el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, por su evidente temeridad y mala fe, ya que han permitido innecesariamente la continuación de un procedimiento judicial cuando ya disponían de toda la información solicitada a mi representada por resolución 558/2019 del CTBG, desde antes de que SASEMAR interpusiera su demanda contencioso-administrativa frente a la citada resolución 558/2019.

Seguidamente, expone que “estando preparando el presente recurso ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, SASEMAR tuvo conocimiento, a través del portal del propio CTBG, de que la Autoridad Portuaria de

Valencia, había recibido una resolución prácticamente idéntica por parte de dicho Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, numerada 572/2019, de fecha 5 de noviembre de 2019, requiriendo a dicha APV a aportar al solicitante exactamente la misma información que la pedida a nuestra representada en base a la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno 558/2019”, refiriendo seguidamente las actuaciones realizadas ante la Autoridad Portuaria de Valencia -escrito de 20 de enero de 2021- con objeto de verificar estos extremos y la información suministrada por la Autoridad Portuaria de Valencia -oficio de 21 de enero de 2021.

En lo esencial, señala que en el indicado oficio la Autoridad Portuaria de Valencia le informaba -a Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima- que con fecha 26 de noviembre de 2019 había dado cumplimiento a lo acordado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en su resolución 572/2019, y que con fecha 23 de diciembre de 2019 se había remitido a Puertos del Estado copia de la resolución adoptada por la ATP para su remisión al Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (a efectos de cumplimiento del apartado Cuarto de dicha resolución: “remisión al Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, respectivamente, copia de la información enviada al reclamante y acreditación del inicio del trámite de audiencia”).

Y siendo esto así, estima que “a partir del 23 de diciembre de 2019, el Procedimiento Ordinario 101/2019 carecía de objeto con arreglo al fundamento jurídico que examinaremos en el lugar oportuno del presente escrito, por lo que pudo haberse evitado la tramitación por este Juzgado de la pieza separada de medidas cautelares (diciembre/enero de 2020), de las posteriores de formulación del escrito de demanda (24 de febrero de 2020) y de contestación de la contraparte (23 de junio de 2020 por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno y 21 de julio de 2020 por Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd, así como de las requeridas a fin de completar la continuación y tramitación del Procedimiento Ordinario 101/2019, hasta la sentencia”.

Finalmente, considera que en este caso existían serias dudas de hecho o de derecho (planteó varias cuestiones jurídicas de cierta complejidad; imposibilidad de retrotraer las actuaciones, infracción de los límites de la Ley 19/2013; no se negó a facilitar información, sino que la petición debía seguir el cauce adecuado; la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno no se encontraba ajustada a Derecho), que justificaban la no imposición de costas.

La representación procesal de Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd se opone al recurso alegando en lo esencial que la apelante nunca dudó, ni en la demanda ni en vía administrativa, que la Ley 19/2003 era de aplicación a la controversia y de ahí que no pueda invocar ahora la existencia de serias dudas sobre la aplicación de la misma.

Expone que en modo alguno ha existido por su parte ocultación ni mala fe y que ya en la instancia la apelante tenía conocimiento de la existencia de dos procedimientos: el seguido ante la Dirección General de la Marina Mercante, que dio lugar a la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno 558/2019, y el tramitado ante la Autoridad Portuaria de Valencia resuelto por resolución 558/2019

del mismo Organismo, tratándose de procedimientos distintos, no repetitivos; cuestión esta última -solicitudes manifiestamente repetitivas- expresamente resuelta en la sentencia de instancia.

Señala que la apelante pudo haber comprobado el estado expediente tramitado ante la Autoridad Portuaria de Valencia en la página web del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.

La representación procesal del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno alega que es función de este Organismo la defensa de la legalidad de los actos dictados en el ejercicio de sus funciones cuando impugnados ante los tribunales de justicia. Y no otra cosa en el curso del procedimiento contencioso-administrativo que concluyó con la sentencia que ahora se cuestiona.

Expone que la mala fe más bien puede predicarse “de un organismo como la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que, teniendo conocimiento con posterioridad a la presentación del recurso contencioso-administrativo de que una parte de la información ha sido proporcionada, por lo que el recurso presentado por esa parte sería en parte carente de fundamento, pretende culpar de la falta de coordinación de entidades pertenecientes al mismo Ministerio -el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana- a este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, cuando ha sido otra entidad dependiente del mismo Departamento ministerial la que ha proporcionado la información como consecuencia de otra Resolución dictada en relación con la misma información, pero ante la Autoridad Portuaria de Valencia, en concreto, la Resolución dictada en el expediente R/572/2019”.

SEGUNDO.- La Sala considera que dos son las cuestiones que la apelante plantea:

Por una parte, la referente al “hecho nuevo”, esto es, el conocimiento de que “que tanto la naviera codemandada, como el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, ya tenían en su poder desde el 26 de noviembre de 2019 y el 23 de diciembre de 2019, respectivamente, unos escritos de la Autoridad Portuaria de Valencia en los que se les facilitaba toda la información y documentación solicitada por el letrado de Jiansheng International Ship Lease Co. Ltd,... y se daba total cumplimiento a lo solicitado en la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno número 572/2019, dirigida a la Autoridad Portuaria de Valencia, cuyo contenido obligacional era exactamente el mismo que el de la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno número 558/2019, dirigida a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima”, según se indica en el escrito de apelación.

De otra, que los términos del debate en la instancia (planteó varias cuestiones jurídicas de cierta complejidad; imposibilidad de retrotraer las actuaciones, infracción de los límites de la Ley 19/2013; no se negó a facilitar información, sino que la petición debía seguir el cauce adecuado; la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno no se encontraba ajustada a Derecho) justificarían la no imposición en costas al existir serias dudas de hecho o de derecho.

Mas, en puridad, ambas cuestiones se refunden en una sola: la condena en costas acordada en la instancia.

El recurso planteado no puede prosperar al no contener términos hábiles que permitan modificar el criterio sustentado por el Juez de instancia, tanto en lo atinente al fondo del litigio como en materia de costas.

La Sala actúa con plena jurisdicción en el recurso de apelación, pero dentro de los términos del debate, ciertamente, sin que éstos puedan ser alterados por cuestiones nuevas que no fueron tenidas en cuenta ni resueltas en la instancia.

El examen de la sentencia que ahora se cuestiona permite considerar que el Juez de instancia, al resolver sobre las costas, ninguna duda tuvo, de hecho o de derecho, acordando de plano su imposición a la parte recurrente.

La Ley de la Jurisdicción, en el artículo 139.1, dispone que “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 este caso, es claro que se aplica el principio de vencimiento puesto que nada se razona sobre dudas que pudiera presentar la problemática suscitada; solo cuando en criterio del juzgador se presenten tales dudas, que deben ser serias, la norma exige que éste razone el porqué de su decisión.

La Sala no puede suplir el criterio del Juez y estimar que concurrían serias dudas en la instancia que justificasen la no imposición de costas. Otra cosa es que la Sala pueda apreciar dudas en recurso de apelación -artículo 139.2 LRJC- o que para la parte interesada concurrieran tales dudas, porque el litigio presentaba complejidad para ella o por otras circunstancias, pero en este caso las dudas se plantearían a la parte, no al juez.

La Sala, en este recurso de apelación, no aprecia serias dudas, porque, como ya se ha dicho más atrás, debe resolver en función del material que se tuvo en cuenta en su día, las alegaciones de las partes y el resultado de las pruebas practicadas, sin que quepa alterar los términos del debate introduciendo cuestiones nuevas.

Por lo demás, la sentencia de instancia ya dice la que la solicitud de información no es repetitiva ni abusiva, y no cuestionándose la sentencia en otro aspecto que el de las costas, según los términos que más atrás han quedado expuestos, y habiendo dado la Sala oportuna respuesta al recibimiento a prueba de este recurso de apelación -auto de 23 de julio de 2021-, procede su desestimación.

TERCERO.- Las costas se imponen a la parte apelante con el límite de 2000 euros -ex artículo 139 LRJCA.

VISTOS los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

PRIMERO.- Desestimar el recurso de apelación deducido por la representación procesal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima contra la sentencia del Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 3, de fecha 4 de enero de 2021.

SEGUNDO.- Las costas se imponen a la parte apelante con el límite de 2000 euros.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.

