

# El procedimiento administrativo sancionador en el ámbito de la marina civil

## ► NORMATIVA APLICABLE:

- LEY 39/2015 DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS  
**Establece la regulación procedimental**
- LEY 40/2015 DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SECTOR PÚBLICO  
**Establece los principios materiales del procedimiento administrativo sancionador**
- TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE  
**Regula el régimen sancionador específico de la Marina Mercante**
- REGLAMENTO DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR DE LAS INFRACCIONES DE LA MARINA CIVIL  
**Regula aspectos específicos del procedimiento: Competencia, Medidas provisionales y Medios de prueba**

# Infracciones y sanciones TRLPEMM

EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (TRLPEMMM) clasifica las infracciones en el ámbito de la Marina Mercante en **leves** (artículo 306), **graves** (artículo 307) y **muy graves** (artículo 308).

Las sanciones son pecuniarias (artículo 312).

En cada una de estas clases se protegen los siguientes **bienes jurídicos** con las siguientes sanciones:

- **La seguridad y protección marítimas:**
  - ❖ Leves: Multa hasta 60.000 €
  - ❖ Graves: Multa hasta 180.000 €
  - ❖ Muy Graves: Multa hasta 901.000 €
- **La ordenación del tráfico marítimo:**
  - ❖ Leves: Multa hasta 60.000 €
  - ❖ Graves: Multa hasta 120.000 €
  - ❖ Muy Graves: Multa hasta 300.000 €
- **La prevención de la contaminación del medio marino:**
  - ❖ Leves: Multa hasta 60.000 €
  - ❖ Graves: Multa hasta 601.000 €
  - ❖ Muy Graves: Multa hasta 3.005.000 €

# Responsabilidad TRLPEMM (artículo 310)

- ▶ **Infracciones cometidas por buques civiles no mercantes:**
  - La **persona física o jurídica titular de la actividad empresarial** que realice el buque, la plataforma o construcción; responsables subsidiarios los capitanes o patrones
  - En buques de recreo, la **persona física o jurídica propietaria de la embarcación**, o la que sea directamente responsable de la infracción; responsables subsidiarios los capitanes o patrones
- ▶ **Infracciones cometidas por buques civiles mercantes:**
  - La **empresa naviera titular de la actividad** o, en su defecto, el capitán del buque
- ▶ **Infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros:**
  - La persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad
- ▶ **infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques:**
  - Son responsables solidarios el **naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque**

# Órganos competentes en Sancionadores

- ▶ Actividad de investigación, averiguación e inspección
  - **Personal de la DGMM**: Inspectores acreditados para inspeccionar buques  
En el ejercicio de las actuaciones inspectoras tienen la consideración de autoridad pública
  - **Personal de SASEMAR**:
    - ❖ Medios marítimos y aéreos (Observación y vigilancia, Dispositivos de detección, Toma de muestras)
    - ❖ Centros de Coordinación y Salvamento (Vigilancia marítima y control de tráfico marítimo)
    - ❖ Personal técnico especializado en tierra para análisis y elaboración de informes.
- ▶ Órganos competentes para la **iniciación y resolución** de procedimientos
  - Leves: CAPITÁN MARÍTIMO (Inicio y Resolución)
  - Graves: CAPITÁN MARÍTIMO (Inicio) DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (Resolución)
  - Muy Graves: DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (Inicio) SECRETARIO GENERAL / MINISTRO (MITMA) (Resolución)
- ▶ **Recursos**
  - Vía Administrativa: Recurso de Alzada
  - Vía Judicial: Contencioso-administrativo

# Contaminación del medio marino

## ▶ Casuística en contaminación:

### ○ **Ámbito espacial y jurisdicción:**

- ▶ Espacios marítimos españoles: aguas interiores marítimas, mar territorial y zona económica exclusiva, incluidas las zonas portuarias; jurisdicción sobre buques de cualquier pabellón
- ▶ Alta mar o espacios marítimos de otros Estados; jurisdicción solo en buques de pabellón español

### ○ **Naturaleza de la contaminación:**

- ❖ Hidrocarburos / Mezclas oleosas (anexo I - MARPOL)
- ❖ Sustancias nocivas líquidas / Productos químicos (anexo II - MARPOL)
- ❖ Aguas sucias (anexo IV - MARPOL)
- ❖ Basuras (anexo V - MARPOL)
- ❖ Aguas de lastre (Convenio BWM)



## ▶ Tipos infractores TRLPEMM relativos a la prevención de la contaminación de medio marino

- ▶ Graves (artículo 307.4) → Conductas negligentes
- ▶ Muy graves (artículo 308.4) → Conductas deliberadas

# Actuación administrativa en contaminación

- ▶ **Actividad de averiguación e investigación** por medios aéreos y marítimos de SASEMAR, incluida la vigilancia satelital de EMSA
  - Sensores medios aéreos (SLAR - IR - UV - MW - LF)
  - Sensores ópticos (foto - vídeo - FLIR)
  - Observación visual por observadores (Código de apariencia del Acuerdo de Bonn)
  - Toma de muestras por medios marítimos y aéreos (helicóptero)
- ▶ **Actividad inspectora en puerto**, por inspectores de la DGMM
  - Procedimientos de inspección regulados en Reales Decretos 1837/2000 (buques españoles) y 1737/2010 (buques extranjeros)
  - Procedimientos OMI: Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el convenio MARPOL
- ▶ **Medidas provisionales previas** al inicio del procedimiento sancionador:
  - Retención del buque hasta prestación de garantía y designación de domicilio (buques extranjeros)



# Actuación administrativa en contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas

Instrucción del procedimiento y resolución: carga de la prueba. En los procedimientos sancionadores para tener por probados los hechos por contaminación del medio marino basta:

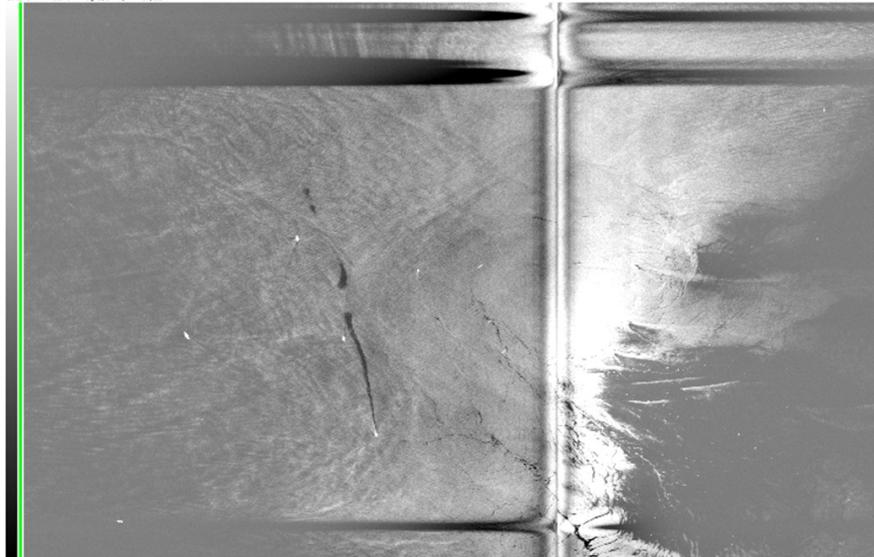
(1) vincular la mancha detectada u observada en el mar al buque

(2) que la naturaleza de la sustancia de la mancha en el mar sea hidrocarburo o sustancia nociva líquida. Esto se comprueba con alguna de las siguientes pruebas:

- Observación visual (Código BAOAC)
- Sensor LF (Laser Fluorosensor)
- Toma de muestras en el agua

No es necesario la toma de muestras en el buque para contrastar con las del agua

Sensor: SLAR (Grid: off, Ceopos: on, Ceotarget: off, Zoom: 2)  
LUT Range: 20436 - 44747  
Mission: 0A-1012012080211 2012-08-22 18:38:14 © ACFT, EC-HEK  
Op: JUAN PEÑA OJZ, GUILLERMO ARROBA  
Time: 2011:57 Lat: N 36°12.6' Lon: W 006°07.3'  
Cs: 3726x46 1100m Wdg 200° Wv: -59713km



Time: 20:05:00 Lat: N 35°59.2' Lon: W 006°11.9'  
Cs: 3576x46 1100m Wdg 200° Wv: -59713km

Imagen SLAR que vincula la mancha al buque VEMAOIL XXI

# Casos y Sentencias Contaminación

## ▶ Procedimientos por infracción grave llevados a cabo en la DGMM

- **Espacios marítimos españoles** / **Zonas portuarias** (mayoría hidrocarburos)

2018: 3

2018: 13

2019: 0

2019: 21

2020: 2

2020: 10

## ▶ Sentencias confirmatorias de infracciones graves por contaminación por hidrocarburos

- **Buque GORGONILLA** (Sentencia TSJM n.º 723/2012)
- **Buque KEREM D** (Sentencia TSJM n.º 804/2014)
- **Buque STAR COSMO** (Sentencia TSJM n.º 173/2016)
- **Buque VEMAOIL XXI** (Sentencia TSJM n.º 92/2018)
- **Buque RHL FLENSBURG** (Sentencia TSJM n.º 715/2020) Recurrída en casación por cuestión procesal (Falta de doble instancia en vía judicial. Caso SAQUETTI)

# Deslinde ámbito penal y administrativo

## Penal

### 1. Criterios de Fiscalía sobre relevancia penal en los sucesos de contaminación

Localización	Distancia costa	
	< 12 millas	> 12 millas
Mediterráneo	2 km <sup>2</sup>	2 km <sup>2</sup>
Atlántico y Cantábrico	5 km <sup>2</sup>	10 Km <sup>2</sup>

Además del tamaño y localización señalados, las manchas deberán responder mayoritariamente al nivel de visualización n.º 2 del “Código de Apariencia de Hidrocarburos del Acuerdo de Bonn” (BAOAC)

2. En el proceso penal debe probarse el **dolo o imprudencia grave** y que se han causado o podido causar **daños sustanciales** en la calidad de las aguas.

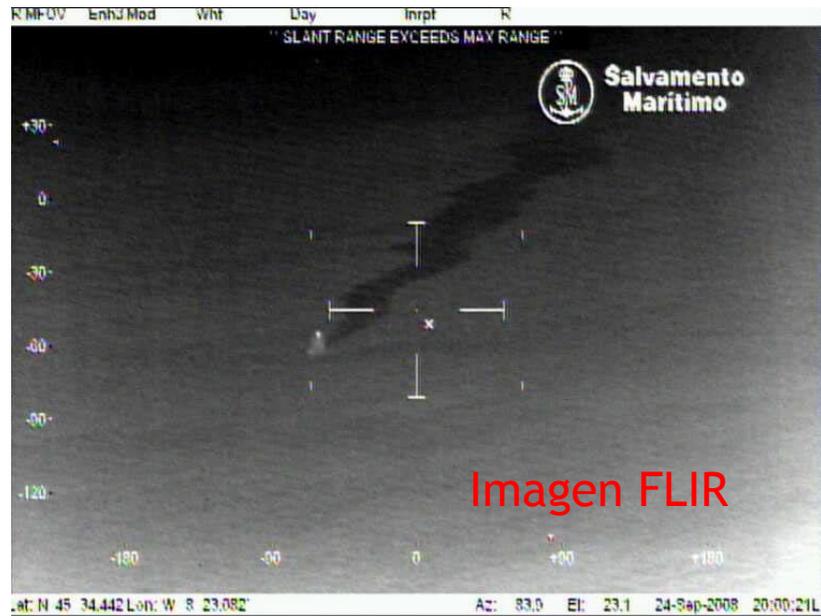
## Administrativo:

1. Prueba de la vinculación de la mancha con el buque y de la naturaleza de la mancha, obtenida por los medios descritos sin mayores dificultades.

2. **No hace falta probar voluntariedad** en la comisión de los hechos infractores, se requiere solo una conducta negligente que se deriva de la producción de la mancha.

3. Tampoco se precisa probar la causación de daños de ningún tipo. En caso de existir, se tendrán como agravante de la sanción.

# Ejemplo de casos y pruebas DGMM



Vessel GORGONILLA

Date of pollution: 2008 September, 24

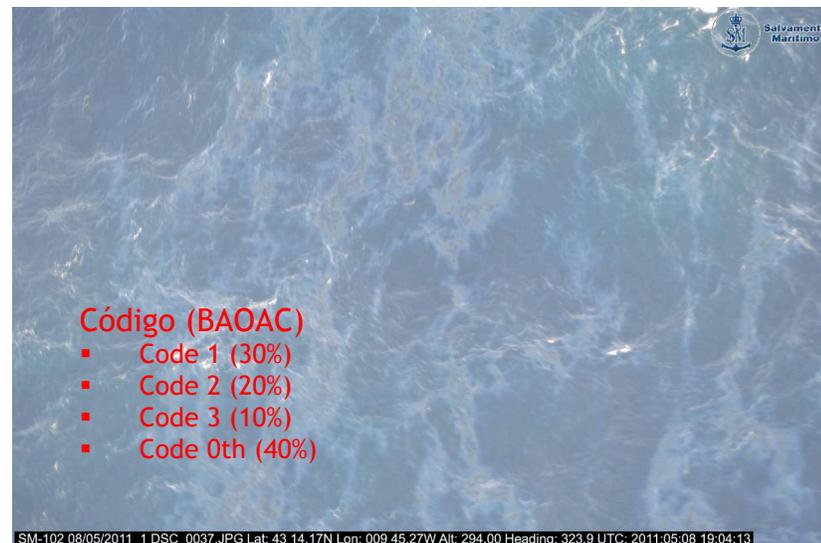
Type of ship: Products tanker

Flag: Panama

Zone: EEZ Atlantic Ocean

Red-handed from airplane

Evidences (night-time): FLIR / Video / SLAR / IR



Vessel STAR COSMO

Date of pollution: 2011 may, 8

Type of ship: bulk carrier

Flag: Marshall Islands

Zone: EEZ in the Atlantic Ocean

Red-handed from airplane

Evidences: Visual observation (daytime) / Photo /

Video / SLAR / IR / LFS

# Caso ALDAN

Denuncia EMSA.

Detección satelital que vincula al buque con la mancha



## CleanSeaNet Alert Report

SPAIN

Acquisition Start Time: 2021-06-10 07:23:42 UTC

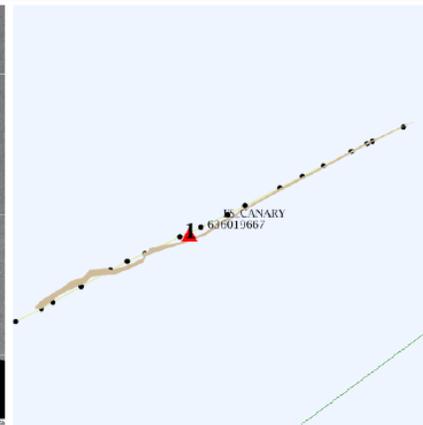
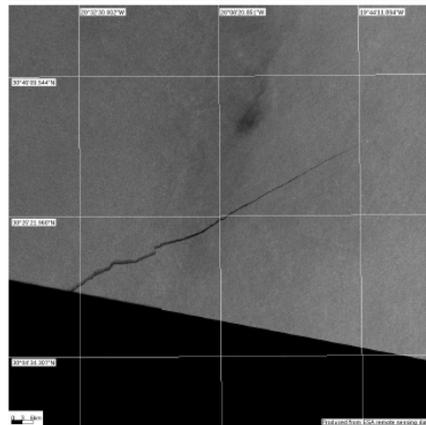
Service Identifier: 2106100015 SENTINEL-1 - CSAR - EWS

[List of Spills](#)

[GIS Viewer](#)

Details of possible Spill n°1 - OS\_2106100015\_1

Centre Position		SAR Wind at Center		Area (km²)	Length (km)	Width (km)	Class (A/B)	Alert Level	Number of slicks	Oilspill Warning Issued
Latitude	Longitude	Direction (From)	Speed (m/s)							
30° 22' 39" N	020° 14' 52" W	38.00	2.50	62.98	90.78	3.82	A	Red	1	NO



Meteorological and Ocean Data			
Sea State	N/A	Wave Height (m)	N/A
Met.Wind	Direction (from)		45
	Speed (m/s)		5.9
Current	Direction (from)		N/A
	Speed (m/s)		N/A

Note: Grey fields are parameters set as "invisible" in the Print Parameters matrix or not available

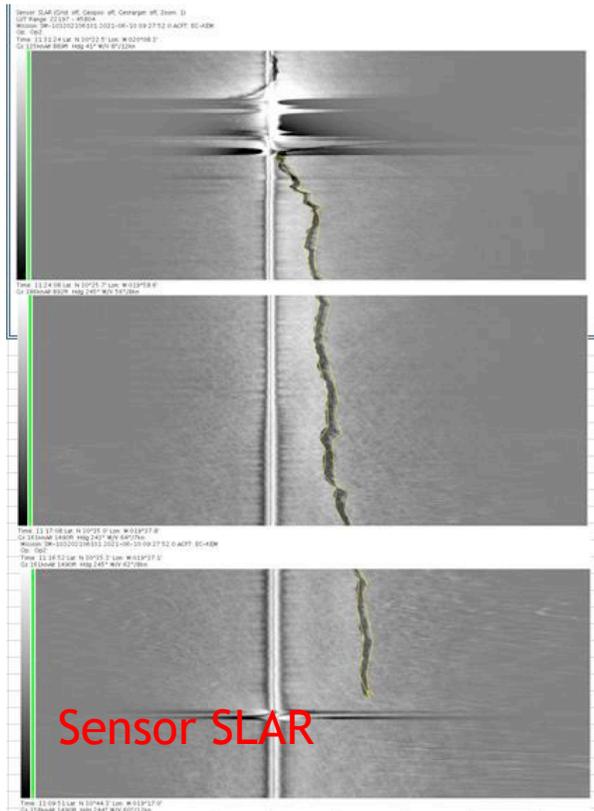
Comments from Service Provider

### Possible source information

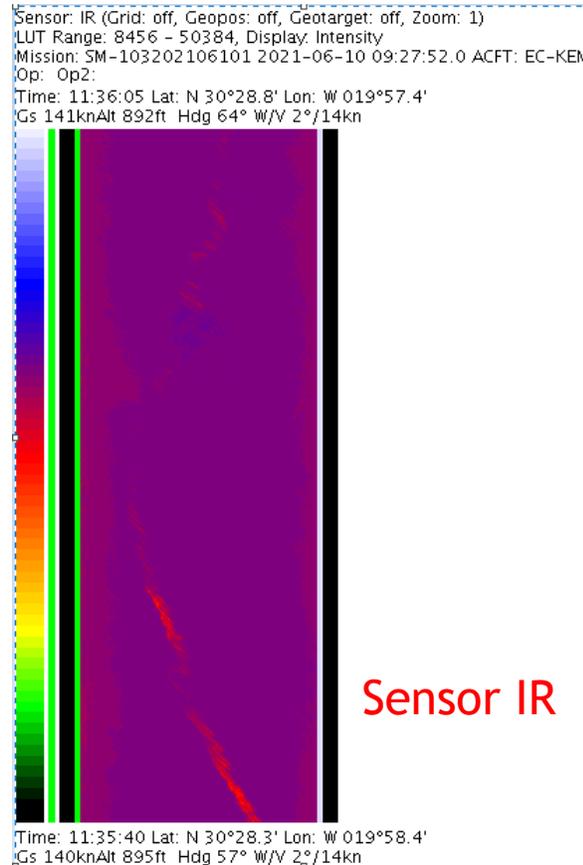
N.	Detected	Dist.(Km)	Identified	Type	IMO	Name	MMSI	C/S	Latitude	Longitude	Time (UTC)	Track
1	Yes	0	Yes	VESSEL	N/A	N/A	636019667	N/A	30° 36' 19" N	019° 42' 46" W	07:23:34Z	No

# Caso ALDAN

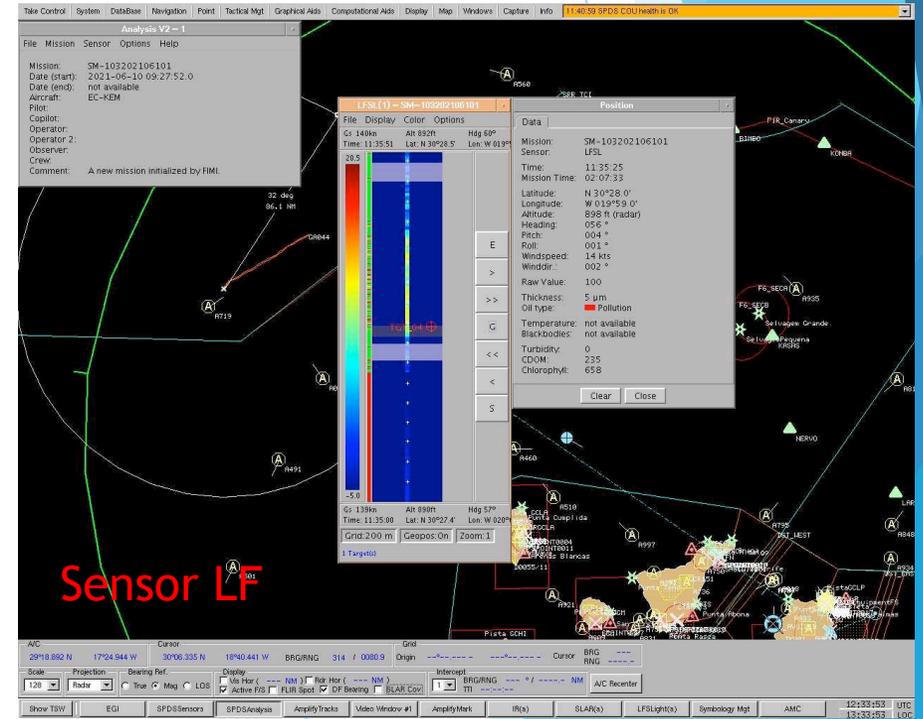
Además de la observación visual, la descarga es detectada por los siguientes sensores del medio aéreo



Sensor SLAR



Sensor IR



Sensor LF

# Caso ALDAN

Observación visual: Código BAOAC / Medio aéreo SASEAMAR

PARTE DE VIGILANCIA AEREA - MANCHAS (SLICKS - POLLUTION REPORT)														
Detalle detección (Spill information)														
Ref detección (Spill Ref)	Nº manchas (Nº slicks)	Fecha Hora (Date/Time)	Distancia a costa (Distance to coast)	Centro Detección (Spill position)*		Dirección (Direction)	Dimensiones (Dimensions)**		Área*** (Area)***	Naturaleza (Poll type)	Fuente (Polluter)	Tipo (Type) Buque/Instalación (Ship/Installation)	COBERTURA	
		UTC	MN	N	E/W		Largo (Length)	Ancho (Width)						km
D1	1	10-6-21 11:13	147' al NO Punta Liana (La Palma)	30°32.7N	19°50W	065	80.256	4.112	54,971	oil	y	NA	17%	
Ref detección (Spill Ref)	Volumen mínimo (Minimum volume)		Detección (Detection)				Sensores (Sensors)							
	m <sup>3</sup>		Vis	Foto	Video	FLIR	SLAR	IR	UV	MWR	LFS			
D1	2,24		SIN (Y/N)	SIN (Y/N)	SIN (Y/N)	SIN (Y/N)	Y	Y	Y	-	Y			
Listado de manchas que componen la detección (Slicks of the spill)														
Ref mancha (Slick Ref)	Distancia a costa (Distance to coast)	Centro Mancha (Slick position)		Dirección (Direction)	Dimensiones (Dimensions)		Área (Area)	Cobertura Hidrocarburos (Oil Appearance Coverage) %					Volumen (Volume)	
	MN	Latitud (Latitude)	Longitud (Longitude)		Largo (Length)	Ancho (Width)		1	2	3	4	5	Min	Max
D1	147' al NO Punta Liana (La Palma)	30°32.7N	19°50W	060	80.256	4.112	54,971	100	0	0	0	0	2,24	16,831

Este caso no reunía los criterios de la Fiscalía para ser informada a los efectos de proceder a una posible vía penal, puesto que no respondía mayoritariamente al nivel de visualización n.º 2 o superior del Código BAOAC.

El procedimiento sancionador se ha suspendido.