

¿Cumple lo que

Sanciones administrativas

El incumplimiento de las normas que regulan la navegación de recreo puede tener como consecuencia la imposición de multas por parte de la administración marítima.

por Yamandú R. Caorsí

Con la llegada del verano un mayor número de embarcaciones se hacen a la mar, propiciando un control más exhaustivo por parte de las autoridades, que inician su época más fértil en lo que se refiere a expedientes sancionadores por incumplimiento de la normativa marítima. Seguramente, la mejor manera de saber que pasaremos un verano tranquilo es tener todo el barco en regla, pero, a veces, el más pequeño descuido puede desencadenar una serie de inconvenientes que trastornen nuestras vacaciones.

Conviene saber, en primer lugar, que en un estado de derecho como en el que vivimos, se comete una infracción cuando esa conducta está expresamente prevista en las normas sancionadoras, por lo cual, todo aquello que no esté expresamente prohibido o determinado, está permitido. En el ámbito que a nosotros nos interesa, es decir, la navegación de recreo, las conductas prohibidas y sancionables vienen previstas en la Ley de Puertos y Marina Mercante. Pero hay que tener en cuenta que las leyes administrativas generales como es-

ta, cuando tipifican una conducta como sancionable, lo hacen de forma genérica. Luego hay que buscar en normas específicas qué es lo que debemos hacer, o no hacer, para no incurrir en una sanción. Por ejemplo, cuando la ley establece que se sancionará el incumplimiento de las instrucciones dadas por la autoridad portuaria o capitán marítimo, supone que debemos conocer todas estas, lo que a veces se hace muy difícil. De todas formas, la mejor actitud es la de ser estrictos en el cumplimiento de la normativa general; y cuando se trata de cuestiones particulares -por ejemplo, prohibiciones de fondear en determinados lugares- que es más difícil conocer al detalle, hay que actuar con la máxima prudencia y sentido para intentar no incumplirlas.

Conductas tipificadas

La ley de Marina Mercante determina que las sanciones se gradúan en leves, graves y muy graves, teniendo en cuenta lógicamente la gravedad o reprochabilidad de la conducta del infractor.

Cometeremos una infracción cuando la conducta esté expresamente prevista en las normas sancionadoras, así, todo lo que no está prohibido o tipificado como infracción, está permitido.



exige la ley?



Evidentemente, la cuantía de la multa o sanción vendrá determinada por la gravedad, estableciendo la ley los topes máximos para las conductas tipificadas que se pueden ver en la tabla 1.

A su vez, para determinar el monto en cada caso concreto, se toma en cuenta el beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta, la negligencia o intencionalidad, el daño causado y el número de infracciones cometidas. Para el caso de que una determinada acción conlleve la realización de varias conductas sancionables, se aplica la mayor de ellas.

Se debe hacer especial mención en este punto al "beneficio" a la hora de determinar la cuantía de una multa. En un principio, cuando se habla de náutica de recreo se trata de una actividad en la cual no se logra un beneficio económico, sino moral, por lo cual este precepto tiene poca importancia a la hora de graduar la multa. Sin embargo, cuando el infractor actúa como un profesional, ya sea como empresa de charter, buceo, o alquiler de motos acuáticas, al tratarse de una actividad lucrativa, es susceptible de ser sancionado con mayor monto que un navegante de recreo, pues existe un "beneficio", y mas aún si existe probada intencionalidad.



Tabla 1

Clasificación	Ámbito	Cuantía máxima
<ul style="list-style-type: none"> • Leve • Grave 	Todos	60.101,21 Euros
	Uso del puerto	120.202,42 Euros
	Seguridad marítima	280.303,63 Euros
	Ordenación del tráfico marítimo	300.506,05 Euros
<ul style="list-style-type: none"> • Muy Graves 	Contaminación	601.012,10 Euros
	Uso del puerto	300.506,05 Euros
	Seguridad marítima	601.012,10 Euros
	Ordenación del tráfico marítimo	901.518,16 Euros
	Contaminación	3.005.060,52 Euros

La ley, tanto por las acciones sancionables que establece como por las cuantías máximas que se indican en esta tabla, está pensada para grandes barcos mercantes o empresas navieras y no para embarcaciones de recreo, sin embargo, a ella hay que recurrir cualquiera sea el caso. En todo caso, habrá que aplicar el principio de proporcionalidad por el cual la multa estará en función de la relevancia de la conducta y su efecto externo.

Por otro lado, existen también ciertas normas específicas sobre embarcaciones de recreo que establecen las cuantías de las multas aplicables a ellas, tal como se puede ver en la tabla 2. Otras conductas, sin embargo, no se encuentran concretamente reguladas, como es el caso de navegar en zonas reservadas -a menos de 200 metros de una playa balizada por ejemplo- que se tipifica como sanción leve, la navegación sin título o con título insuficiente, o transportar más personas que las habilitadas, que se clasifican como graves. Sea como sea, en la práctica, las sanciones que se han impuesto a embarcaciones de recreo suelen oscilar entre los 300 ó 1.800 €, habiéndose llegado en caso hasta los 30.000 €. Téngase en cuenta que cuando se trata de embarcaciones de chárter u otras que navegan con afán lucrativo, ante la misma infracción la multa puede ser mayor por apreciarse un beneficio económico.

Cabe preguntarse cuál sería la cuantía de una multa por no tener a bordo el material de seguridad preceptivo o que éste no esté en condiciones -típicamente bengalas caducadas-, importante por ser bastante común. Hay que decir que, si bien no está específicamente regulada, la cuantía debe ser menor que la de navegar sin certificados, que se indica en la tabla 2, por lo cual podría llegar como máximo hasta 3.000.

Potestad sancionadora y procedimiento

La autoridad que puede imponer una sanción es el Capitán Marítimo en el caso de infracciones leves, el Director General de Marina Mercante en las graves y el Ministro de Fomento en las muy graves. En todo caso, la imposición de una sanción está sujeta a un procedimiento con todas las garantías entre las cuales hay que destacar la existencia de un instructor independiente, la obligación de la administración de comunicar al expedientado de que se le ha iniciado un procedimiento sancionador del cual es parte, y el derecho que tiene este de realizar las respectivas alegaciones que estime pertinentes.

El plazo máximo para resolver y dictar una resolución sancionadora o archivar la causa es de un año desde que se inicia el procedimiento, que no tiene por qué coin-



Tabla 2

Las infracciones relativas a los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo de hasta 24 metros de eslora vienen específicamente detalladas y cuantificadas en la Real Decreto 1434/1999.

Clasificación	Acción sancionable	Sanción máxima según eslora
● Grave	Navegar sin certificado de navegabilidad o con este caducado Realizar obras de transformación o cambio de motor sin autorización.	Hasta 7,5 m.: 601,01 Euros De 7,5 a 12 m.: 1.202,02 Euros De 12 a 24 m.: 3.005,06 Euros
● Muy Graves	Las anteriores cuando ponen en peligro la seguridad de la embarcación, ocasionen daños a personas o reincidencia. Navegación sin certificados por embarcaciones que no reúnan las condiciones de navegabilidad.	Hasta 7,5 m.: 1.502,53 Euros De 7,5 a 12 m.: 3.005,06 Euros de 12 a 24 m.: 12.020,24 Euros

cidir con la comisión de la presunta infracción, sino cuando se nombra Instructor y se acuerda el inicio del procedimiento.

En lo que respecta a quién puede iniciar este procedimiento, hay que decir que puede ser de oficio o por denuncia. Es de oficio cuando éste se inicia a instancias de la autoridad competente para imponerla, como puede ser el propio personal de la Capitanía Marítima cuando sea quien constate la irregularidad. Se inicia por denuncia cuando una persona interesada o una autoridad competente para el control del cumplimiento de la normativa marítima -por lo general la patrulla

de la Guardia Civil- presenta ante la autoridad competente para sancionar -Capitanía Marítima, quien tramitará o dará traslado a quien corresponda- el correspondiente escrito de denuncia o acta de infracción. Tanto en uno u otro caso, corresponde a ésta evaluar los hechos y, en su caso iniciar el procedimiento, que, como decía, siempre garantizará la intervención del posible sancionado, que puede terminar con sanción.

Vale la pena hacer algunos comentarios sobre la validez de las actas en las que se asientan las actuaciones de la Guardia Civil. En un principio, cualquier acta que se levante por una autoridad competente para denunciar tiene presunción de validez. Esto quiere decir que lo que aparece en ella reflejado es cierto, a no ser que la persona interesada la impugne y pruebe que lo que en ella se dice no es cierto, o contiene errores en la calificación o descripción de los hechos. De todas formas, lo que debe quedar claro es que la sola denuncia por parte de la Guardia Civil de una presunta infracción no es equivalente a una multa. Corresponde siempre a la autoridad con competencia sancionadora la decisión que se producirá una vez terminado todo el procedimiento mencionado.



Conductas como navegar a menos de 200 m de una playa balizada, sanción leve; sin título, o con más personas de las habilitadas, pueden tener una sanción de entre 300 y 1.800 Euros.



Aunque la Guardia Civil tramite la denuncia o acta de una presunta infracción, ésta no es equivalente a multa, cuya decisión corresponde la autoridad competente sancionadora.

Cuantía de las Infracciones de las normas de despacho de buques y embarcaciones reguladas por el Orden de 18 de enero de 2000

Clasificación	Acción sancionable	Cuantía máxima
• Leves	Información incorrecta o deficiente en materia de enroles y tripulación.	601,00 Euros
• Grave	Carencia, deterioro o inexactitud de la documentación reglamentaria de despacho. Incumplimiento de las normas sobre despacho de buques	6.010,00 Euros
• Muy Graves	Falsedad u omisión en información que debe consignarse en la documentación de despacho. Existencia en el mar de tripulación diferente a la que figura en la lista del despacho. Desobediencia manifiesta a la ordenes o prohibiciones dictadas por la autoridad marítima. Navegación sin certificados por embarcaciones que no reúnan las condiciones de navegabilidad.	21.035,4 Euros

A este respecto hay que decir que la ley establece que, en el caso de embarcaciones de recreo, será responsable la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la acción sancionable. Ahora bien, este precepto genera una serie de dudas. Por ejemplo, en un barco que navega sin los certificados, ¿es responsable el propietario por no haberlos obtenido o es responsable el patrón por salir al mar sin ellos?. Subsidiariamente, se consideran responsables los patronos o capitanes.

Cuando se trata de infracciones por contaminación del medio marino producidas desde embarcaciones, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad Civil y el patrón. Cabe también resaltar, que las multas de mayor cuantía son las que se deben a infracciones contra el medio ambiente.

Retención de embarcaciones

La retención de embarcaciones es posible para aquellos casos en que sea estrictamente necesaria para asegurar el pago de la multa correspondiente que pueda recaer o asegurar que la conducta sancionable no se siga realizando. Es un

principio básico del derecho marítimo general el que de las deudas contraídas por el uso o explotación de un barco se responde con él, por lo cual siempre cabra la posibilidad del embargo y posterior venta de la embarcación para que la administración haga efectiva la multa. Evidentemente, esto se producirá una vez determinada e impuesta la sanción. También puede decretarse la retención como medida cautelar cuando se considere que existe un riesgo de que el expedientado se dé a la fuga o para evitar que se siga cometiendo la infracción. Está previsto que cuando venga exigido por razones de urgencia inaplazable, el órgano competente para iniciar el procedimiento -Capitán Marítimo en la mayoría de los casos- o el órgano instructor -funcionario encargado de instruir el expediente- podrán adoptar las medidas provisionales que resulten necesarias. Respecto a la retención por parte de la patrulla de la Guardia Civil, hay que decir que en un principio no es competente para, al constatar una irregularidad, ordenar la inmovilización de la embarcación. Sin embargo, cuando exista una evidencia flagrante de que la infracción se ha producido y es necesario para que esta no se siga materializando que el barco no navegue más, es posible que nos lo ordene. Evidentemente el no obedecer y salir a la mar de nuevo tendrá como consecuencia segura que la multa se vea agravada por la intencionalidad de nuestra acción. ■

GLOSARIO

► CIRCULAR N° 7/ 1995

Responsable subsidiario
Significa que si el responsable directo resulta insolvente o fallido, será este quien deba responder de la multa. Es el caso del patrón o capitán.

► PATRULLA DE CONTROL ADUANERO

Independientemente de las sanciones en que podamos incurrir en el orden marítimo, hay que considerar las actuaciones de las patrulleras de aduanas en el control del contrabando y cumplimiento tributario. Corresponderá actuar a esta en el caso que se aprecie una infracción fiscal, como por ejemplo el uso de una embarcación de bandera extranjera por un residente en España por un plazo mayor del autorizado legalmente, que es de 30 días.

► INSTRUCTOR

Funcionario de la administración marítima responsable de realizar la correspondiente investigación, de que se siga el proceso legal y de la calificación de la presunta infracción. Finalmente, será también quien eleve una propuesta de resolución al órgano competente para sancionar, proponiendo sanción o no.

