Fotografía tomada por la aeronave SASEMAR 103 que identifica claramente el nombre del buque ALDAN en su popa.

La vigilancia de nuestros mares

Hacia un transporte marítimo sostenible

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene entre sus prioridades asegurar un transporte marítimo sostenible y conforme a la normativa sobre prevención de la contaminación por parte de los buques.

En línea con este objetivo, se está llevando a cabo una intensa vigilancia de nuestros mares para prevenir posibles descargas ilegales de sustancias contaminantes. Si se detecta algún vertido, la Administración marítima española cuenta con los recursos necesarios y la firme determinación de hacer que los culpables asuman su responsabilidad. El caso del buque petrolero ALDAN es un buen ejemplo de ello.

- **Texto: Sigifredo Gallego Góngora,** jefe de servicio de Asuntos Generales **y José Aranda Vasserot,** capitán marítimo de Almería

Introducción

En la madrugada del 10 de junio del 2021, el buque petrolero de nombre ALDAN se encontraba navegando aproximadamente a unas 150 millas al noroeste de la isla de La Palma, rumbo al puerto de El Pireo, en Grecia, cuando se inició una descarga ilegal de hidrocarburos que se prolongó durante cuatro horas. Sin embargo, el capitán del buque no contaba con que un satélite al servicio de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) capturara la imagen del vertido, dando lugar a la activación de una sofisticada maquinaria que culminó con una sanción ejemplar. El presente artículo narrará este caso paradigmático que consta de tres fases principales:

1. La detección del vertido y recolección de pruebas.
2. El seguimiento, control y retención del buque.
3. La incoación del expediente sancionador.

Detección del vertido y recolección de pruebas

CleanSeaNet es un servicio europeo de detección por satélite de derrames de hidrocarburos que ofrece asistencia a los Estados participantes para las siguientes actividades:

- Identificar y rastrear la contaminación por hidrocarburos en la superficie del mar.
- Seguimiento de la contaminación accidental durante las emergencias.
- Contribuir a la identificación de los contaminadores.

El servicio CleanSeaNet se basa en la remisión regular de imágenes satelitales por el sistema SAR (Synthetic Aperture Radar), que brinda cobertura mundial de día y noche de las áreas marítimas, independientemente de la niebla y la nubosidad.

Los datos de estos satélites se procesan en imágenes y se analizan en busca de vertidos de hidrocarburos. La información recuperada incluye, entre otros, la ubicación del derrame, área del derrame, nivel de confianza de la detección e información sobre la fuente sospechosa del derrame (es decir, detección de buques u otras instalaciones). Las imágenes satelitales ópticas también pueden incluirse en el análisis dependiendo de la situación.

Después de la adquisición de imágenes, los operadores las evalúan, junto con la información de apoyo (datos meteorológicos, oceanográficos y auxiliares, como AIS y detección de buques) para identificar posibles contaminaciones, determinar la probabilidad de presencia de hidrocarburos en la superficie del mar y ayudar a identificar la fuente de contaminación. Cuando se detecta un posible vertido de hidrocarburos en aguas europeas, se envía un mensaje de alerta a los Estados ribereños. Las imágenes analizadas están disponibles para los puntos de contacto nacionales casi en tiempo real y se envían a las autoridades nacionales que luego hacen un seguimiento del informe de alerta.

En el caso de España la información se remite a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), que a su vez lo envían inmediatamente a la Capitanía Marítima competente y a los servicios centrales de la Dirección General de la Marina Mercante. Las capacidades de servicio casi en tiempo real de CleanSeaNet son cruciales para una respuesta rápida de los Estados ribereños, así como para aumentar la probabilidad de sorprender al que ha contaminado in fraganti.

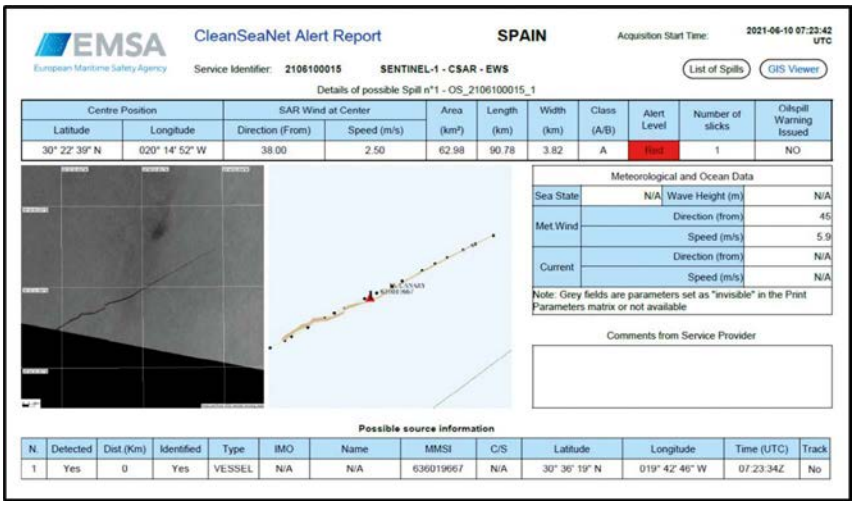
En el caso del buque ALDAN, el sistema CleanSeaNet detectó en la mañana del 10 de junio de 2021 una mancha de 90,78 km de

longitud y 3,82 km de anchura, de dimensiones máximas, con una superficie contaminada de 62,98 km². La posición central del vertido se encontraba en el punto de coordenadas 30° 22’ 39” N y 20° 14’ 52” W y establecía como posible origen de la contaminación un buque con una identidad en el servicio móvil marítimo internacional (MMSI en sus siglas en inglés) que correspondía con el buque ALDAN.

Las imágenes y el informe generado por el sistema CleaSeaNet se remitió a la Sociedad de Salvamento Marítimo (Sasemar).

Una vez que Sasemar recibe la información del sistema CleanSeaNet, se envía una aeronave, en este caso fue la SASEMAR 103, que efectuó un intenso reconocimiento del vertido con objeto de identificar la situación, tamaño, naturaleza, procedencia y resultados del análisis de los sensores del avión. La aeronave SASEMAR 103 realizó varias pasadas a fin de recoger datos para sus sensores, incluyendo una pasada en la que se tomaron fotografías del vertido y del buque, a fin de correlacionar la contaminación con su fuente.

El sensor SLAR (Side looking air-radar) es un radar capaz de detectar manchas y generar una imagen geolocalizada que facilita la conexión del buque con la mancha correspondiente. Además, también genera un polígono en el que está contenida la contaminación, que es similar al polígono generado con las imágenes satelitarias, aunque con las dimensiones actualizadas en función del tiempo transcurrido y el estado de la mar. Para utilizar el sensor SLAR, la aeronave debe volar aproximadamente a 1 milla de distancia del buque o de la mancha sospechosa, puesto que genera una zona ciega que coincide con la parte baja del fuselaje de la aeronave.



EMSA — European Maritime Safety Agency

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	Length	Width	Class	Alert Level	Number of slicks	Oilspill Warning Issued
Latitude	Longitude	Direction (From)	Speed (m/s)	(km²)	(km)	(km)	(A/B)			
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 Pnint 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

Datos fundamentales recogidos por el sistema CleanSeaNet que sirvieron de base para iniciar todo el proceso de seguimiento y control del buque ALDAN y su posterior sanción.

La capacidad de CleanSeaNet para ofrecer información en tiempo real es esencial para una respuesta rápida y, de esta manera, sorprender a los infractores en plena acción.

Imagen tomada por la aeronave SASEMAR 103 en donde se observa el vertido.

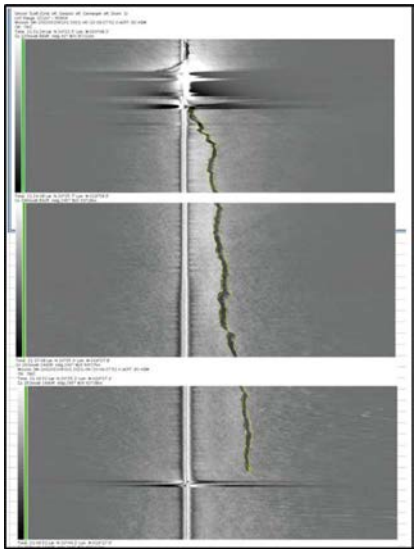


Imagen del vertido tomada por el sensor SLAR.

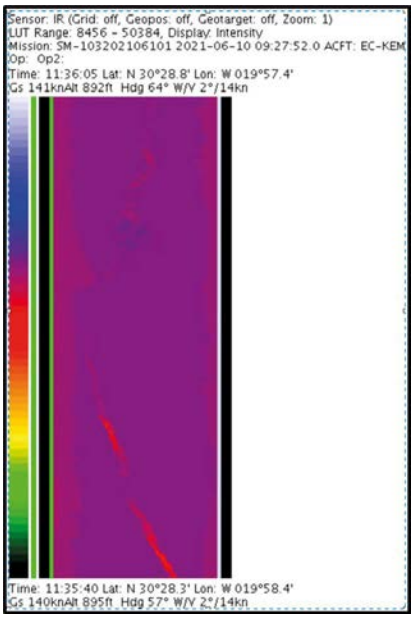


Imagen de la contaminación tomada por el sensor IR/IV.

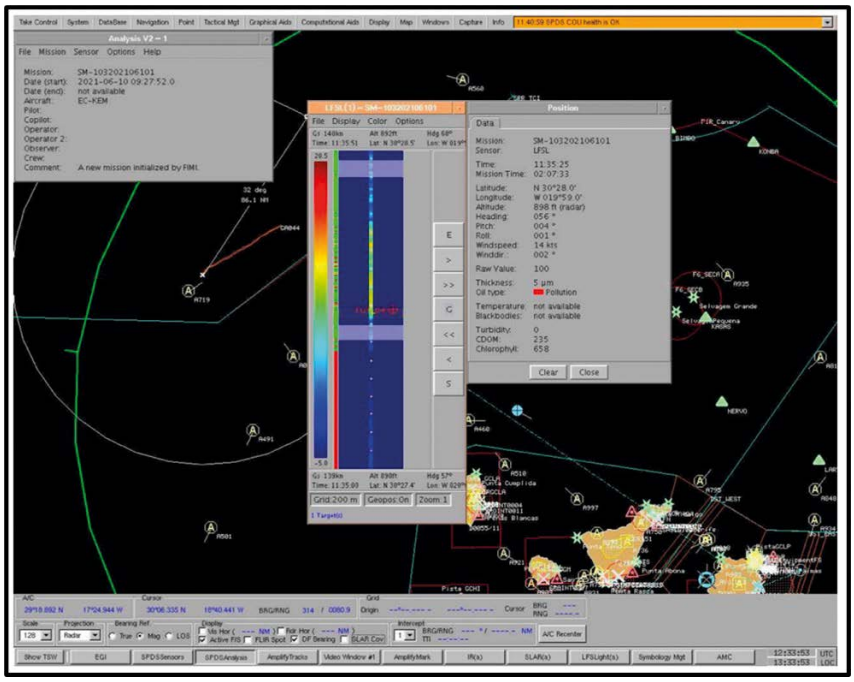


Imagen de la contaminación tomada por el sensor IR/IV.

Tabla resumen del Código de Apariencia de Bonn

Código	Apariencia	Intervalo de grosor (µm)	Litros por Km²
1	Película plateada	de 0.05 a 0.3	20 - 300
2	Irisado (arco iris)	De 0.3 a 5	300 - 5000
3	Metálico	De 5 a 50	5000 - 50 000
4	Color verdadero discontinuo	De 50 a 200	50 000 - 200 000
5	Color verdadero continuo	Mas de 200	Mas de 200 000

En el caso del ALDAN, el SLAR detectó una mancha de superficie igual a 54,97 km², que estaba contenida dentro de un polígono de 80,25 km de longitud y 4,11 km de anchura. Con respecto a la imagen tomada por el satélite, la mancha ocupaba menos superficie, era más corta y ancha. Probablemente ello se debió a que, durante el tiempo transcurrido entre las dos tomas, la parte final del vertido era menos densa y se dispersó lo suficiente para no ser detectada por el sensor.

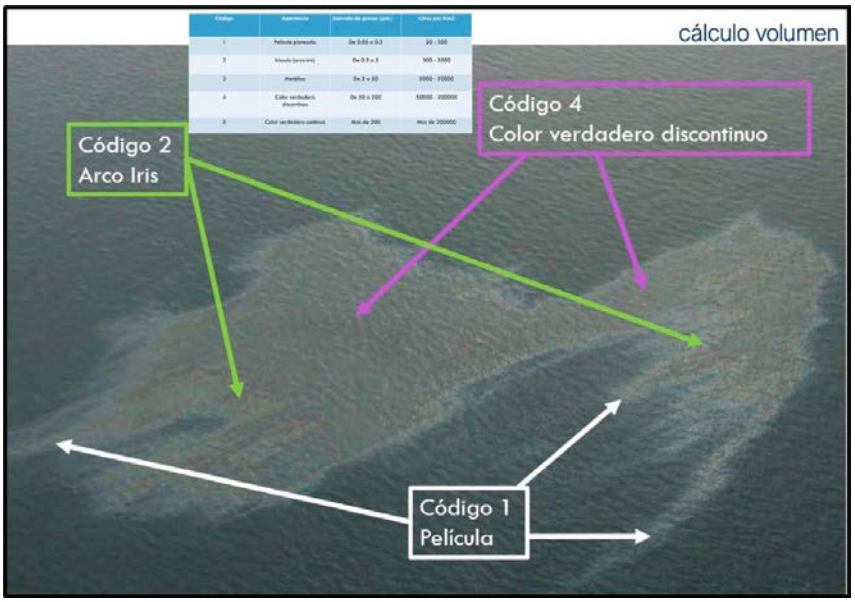
Este sensor recoge información de gran relevancia, como la presencia de otros buques que pueden actuar como fuente de contaminación. Estos buques aparecen como puntos blancos y son fácilmente distinguibles entre sí. En el caso que nos ocupa, no había otros candidatos a ser la fuente de contaminación, lo que llevó a que los controles y medidas se centrarán en el buque ALDAN.

El sensor infrarrojo/ultravioleta (IR/UV) funciona como detección de corto alcance en la vertical de la aeronave y permite identificar la mancha como contaminante, además de incluir las zonas donde hay un mayor espesor de la contaminación. Para el buque ALDAN se identificó el vertido como hidrocarburo.

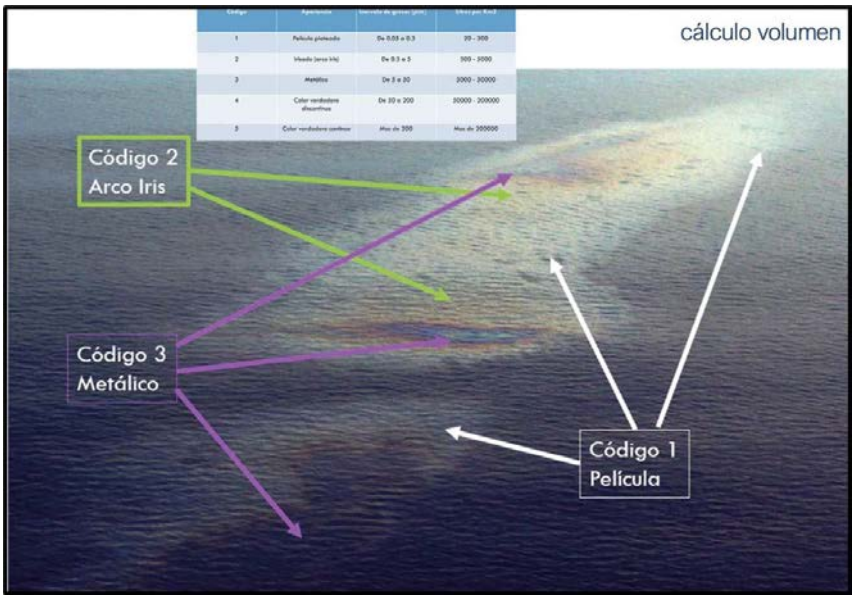
El sensor Laser Fluorsensor (LFS) permite clasificar el vertido y determinar el espesor de películas delgadas. En el caso del buque ALDAN, el sensor estableció un grosor de 5 micrómetros y clasificó el vertido como contaminante.

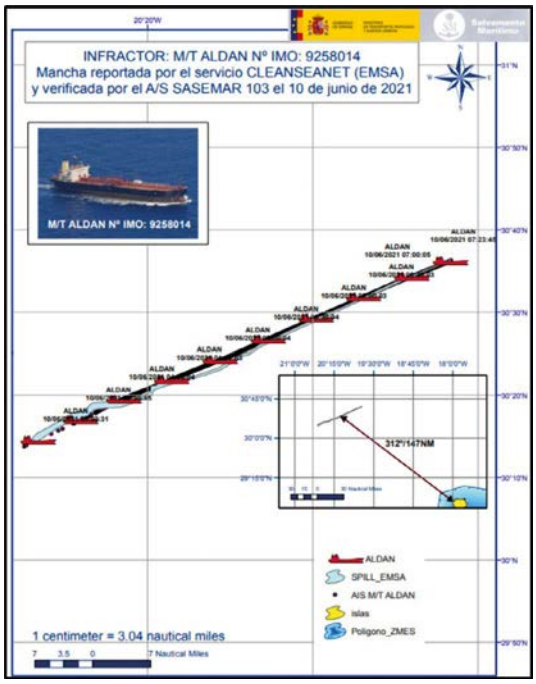
La combinación de todos los sensores permitió determinar con total seguridad la naturaleza contaminante del vertido y una estimación del grosor de las distintas zonas que componían la mancha.

En este punto surge el problema fundamental de todo vertido que es, además de constatar su natu-



Imágenes con las apariencias del Código de Bonn.





Estudio de las posiciones del buque ALDAN obtenidas por el SIA con respecto a la posición del vertido.

raleza contaminante, determinar la cantidad arrojada a la mar. Para ello existe un protocolo de clasificación de manchas de hidrocarburos por su apariencia y del cálculo de la cantidad vertida que se encuentra en el Código de Apariencia de Bonn, protocolo que forma parte del Acuerdo de Bonn, del cual España es Estado miembro.

Un objetivo fundamental de la misión de la aeronave de Sasemar es establecer contacto con el buque y comunicarle la detección y naturaleza del vertido, de tal forma que el posible infractor disponga desde el principio de información suficiente para poder desplegar su estrategia defensiva. Cuando se estableció esa comunicación con el buque ALDAN, su capitán negó que se hubiera producido un vertido desde el buque que mandaba y así se recogió en el informe sobre la contaminación.

La prueba probablemente más decisiva que permite determinar la vinculación entre buque y vertido es el estudio de las posiciones del primero por medio del SIA (Sistema de Identificación Automática) y su correspondencia con la mancha detectada; ello teniendo en cuenta la deriva o desplazamiento del vertido por efecto del viento y las corrientes. El sistema SIA opera a través de la banda marina de VHF emitiendo, entre otros datos, la posición del buque de manera instantánea a las estaciones costeras y a otros buques que dispongan del equipo correspondiente. El análisis del SIA del buque ALDAN arrojó una correspondencia total entre el buque ALDAN y el vertido ocasionado y, además, no se encontraba en la zona ningún otro buque que pudiera ser la fuente de la contaminación.

Competencias de ejecución de los Estados ribereños

La norma básica que proporciona el criterio a aplicar por un Estado ribereño en caso de que un buque extranjero haya contaminado el mar territorial o la zona económica exclusiva es la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar denominada CNUDMAR o UNCLOS.

Las competencias de ejecución del Estado ribereño se basan en que un buque extranjero haya cometido una infracción en relación con las normas sobre prevención

de la contaminación, por ejemplo, las contenidas en el Convenio MARPOL. No obstante, esa capacidad de intervención varía si el buque se encuentra voluntariamente en un puerto del Estado ribereño o se encuentra navegando por el mar territorial o por su zona económica exclusiva.

Cuando un buque extranjero se halla de forma voluntaria en un puerto del Estado ribereño y ha incumplido las normas internacionales sobre prevención de la contaminación dando como resultado un vertido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva, la potestad de intervención del ribereño es innegable para iniciar procedimientos sancionadores, incluida la retención del buque.

En el supuesto de que el buque extranjero esté navegando por el mar territorial, el Estado ribereño tiene el derecho a interceptar el buque y realizar a bordo una inspección física siempre que haya motivos fundados para considerar que el buque ha violado las normas incluidas en el Convenio MARPOL. Además, podrá iniciar un procedimiento sancionador que suponga la retención del buque de conformidad con las pruebas obtenidas.

También se pueden adoptar medidas apropiadas de ejecución respecto a buques extranjeros que naveguen en tránsito a través de estrechos internacionales, siempre y cuando se produzca una infracción de las normas internacionales sobre descargas en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo u otras sustancias nocivas.

Queda por analizar el supuesto de intervención del Estado ribereño cuando un buque extranjero navega por la zona económica exclusiva habiéndose producido una descarga contaminante en mar territorial o en la zona económica exclusiva.

La operación de seguimiento, control y retención del buque ALDAN fue extremadamente compleja y requirió la colaboración de diferentes equipos. Todo el proceso fue meticulosamente planificado y ejecutado con el máximo rigor.

Cuando el Estado ribereño tenga motivos fundados para creer que se ha producido una infracción de las normas de prevención de la contaminación podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información que sea necesaria para determinar si ha cometido dicha infracción.

Y, el Estado ribereño tiene el derecho a realizar una inspección física, aunque supeditado a que se cumplan las dos condiciones siguientes:

1. Que la infracción haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, y
2. Que el buque «se haya negado a facilitar la información solicitada o que la misma esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso justifiquen esa inspección».

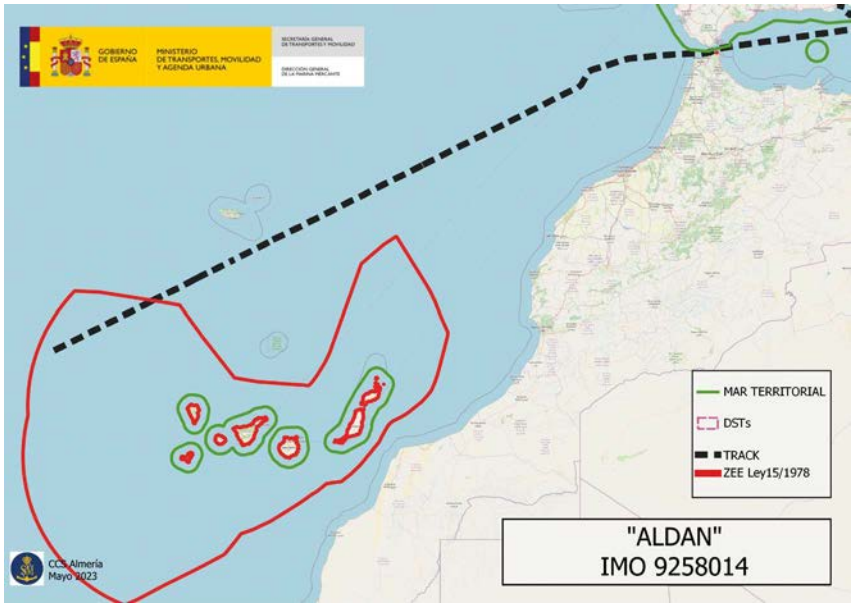
La capacidad de intervención más drástica es la posibilidad de iniciar un procedimiento sancionador, incluida la retención del buque, cuando exista una prueba objetiva y clara de que se ha cometido una infracción y que dicha infracción tenga como consecuencia una descarga que amenace causar graves daños a las cosas o a los intereses conexos del Estado ribereño o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su zona económica exclusiva.

Para el ámbito regional de la Unión Europea, la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a las infracciones de contaminación por los buques, regula un marco coherente con lo dispuesto en el UNCLOS incluida la capacidad del Estado ribereño en la zona económica exclusiva de interceptar y detener un buque e iniciar el correspondiente expediente sancionador cuando existan pruebas claras y objetivas de infracción que dé lugar a una descarga que produzca daños considerables o pueda producirlos en el Estado ribereño.

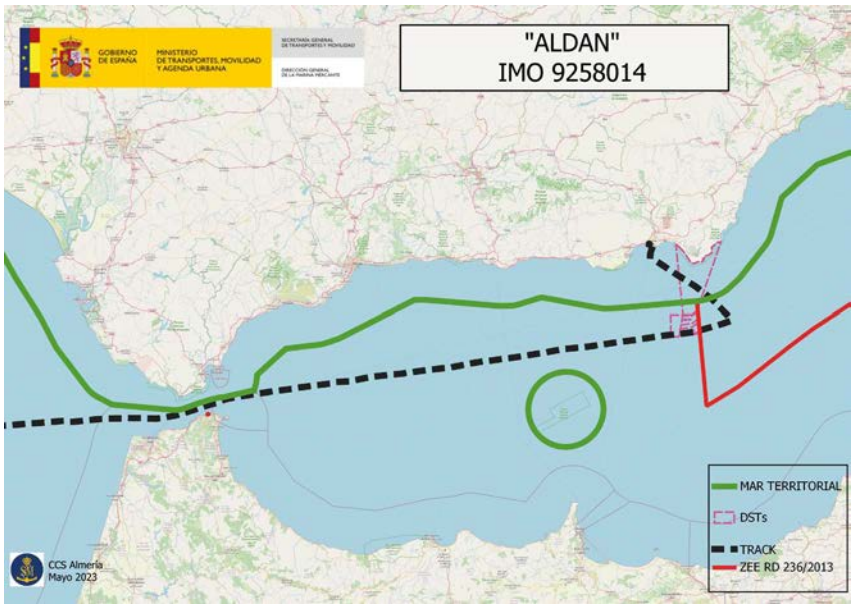
Seguimiento, control y retención del buque ALDAN

Durante la mañana del 10 de junio de 2021 Sasemar había recogido un conjunto de pruebas objetivas de que el buque ALDAN había efectuado una descarga ilegal de hidrocarburos.

La posición de la mancha demoraba 312º desde Punta Gorda



Derrota del buque ALDAN y su salida de la zona económica exclusiva española después del vertido.



Derrota del buque ALDAN en el Mediterráneo al sur de Andalucía.

(La Palma) a una distancia de 147 millas náuticas, por lo que la contaminación se produjo a una distancia menor de doscientas millas náuticas, siendo por tanto, zona económica exclusiva de España, tal y como dispone la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica, que especifica en su articulado su aplicación a las costas españolas del oocéano Atlántico, incluido el mar Cantábrico, peninsulares e insulares, y que faculta al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas.

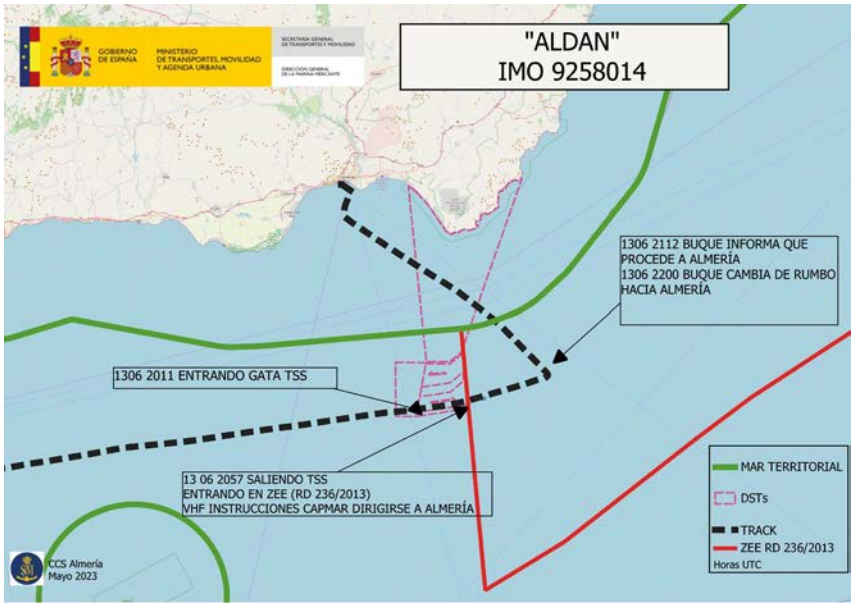
Dada la posición de la contaminación en zona económica exclusiva española y la profusa recogida de pruebas, es clara la capacidad de intervención de España, como Estado ribereño, siempre y cuando el buque navegue en zona económica exclusiva o mar territorial, o entre voluntariamente en un puerto español. No obstante, se dio la circunstancia de que el buque, una vez efectuada la descarga, salió rápidamente de la zona económica exclusiva española, lo que anulaba la capacidad de intervención sobre el buque por parte de España.

A partir de la salida del buque ALDAN de la zona económica exclusiva correspondiente a las islas Canarias, se puso en marcha un sistema de seguimiento y control sobre este buque para detenerlo y enviarlo a un puerto español, a fin de incoar el oportuno expediente sancionador. Para ello se contó con el apoyo de la Armada que efectuó el seguimiento del buque de manera sigilosa por una unidad marítima, es decir, sin mostrar su identidad como buque de guerra por su SIA (Sistema de Identidad Automática).

Como el buque se dirigía al puerto griego de El Pireo, previsiblemente debía dirigirse hacia el estrecho de Gibraltar, pasar por el Dispositivo de Separación del tráfico del estrecho de Gibraltar, atravesar el mar Mediterráneo al sur de Andalucía, pasar por el Dispositivo de Separación del cabo de Gata y adentrarse en el interior del Mediterráneo buscando el puerto de destino.

Los dispositivos de separación del tráfico marítimo son “autopistas virtuales” delimitadas en el mar por los Estados ribereños que se instauran a fin de ordenar el sentido de la circulación de los buques en zonas con alta densidad de tráfico marítimo o con riesgos especiales en la navegación. Definen también una zona de navegación costera, entre el litoral y el dispositivo, con un tráfico marítimo muy restringido.

Por ello, se descartó la retención y obligación de dirigirse a puerto español en esta zona, quedando como única y última oportunidad de apresar al buque en su paso por la zona económica exclusiva



Resumen de la operativa de ejecución de la orden de entrada en el puerto de Almería.

española situada a la salida del Dispositivo de Separación de Tráfico del cabo de Gata y la obligación de dirigirse al puerto de Almería. Esta zona económica exclusiva está definida mediante el Real Decreto 236/2013, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, al amparo de las facultades para su establecimiento reguladas en la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica.

El apresamiento del buque a la salida del dispositivo y la orden de entrada en el puerto de Almería acarreó dos dificultades. Por un lado, la alta densidad de buques que navegaban en las dos vías de circulación, y, por otro, que la navegación posterior al dispositivo en la zona económica exclusiva se acababa pronto, por lo que el margen para apresar al buque y ordenarle su entrada en puerto fue pequeño.

En ese contexto, la Autoridad Marítima debía tener muy presente dos bienes jurídicos a proteger, que podían tener probabilidad de entrar en conflicto. Por un lado, ejercer las potestades ejecutivas establecidas en el UNCLOS, reteniendo el buque y obligándole a dirigirse al puerto, y por otra, la tutela de la seguridad en la navegación, minimizando el riesgo de producirse un abordaje. No obstante, se tuvo claro que, en caso de que pudiera materializarse algún peligro, prevalecía la seguridad en la navegación de los buques de la zona.

Este planteamiento influyó en el diseño de la operativa de retención, considerándose que la mejor manera de hacerla cumplir era dar al capitán del buque la orden de dirigirse al puerto de Almería, pero dejando en su criterio profesional las maniobras concretas para tal fin. De todas formas, se pensó que debía hacerse un seguimiento de este buque desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Almería a fin de poder comunicar por radio con él o con cualquier otro buque en caso de que se percibiera algún peligro.

En primer lugar, fue necesario informar a la Autoridad Portuaria de Almería de que un buque iba a ser obligado a entrar en su puerto y que ello podría acarrear un riesgo y, la Capitanía Marítima de Almería debía firmar la orden de entrada en el puerto. Esta orden se trasladó tanto a la Armada como a Sasemar, lo que constituyó la base jurídica para su actuación.

La llegada del buque ALDAN al dispositivo de cabo de Gata se previó para la tarde del domingo 13 de junio, por lo que, para poder coordinar el dispositivo, el personal de la Capitanía Marítima de Almería se reunió la mañana del sábado 12 de junio y estableció: la forma en que se iba a transmitir la orden de la Capitanía Marítima al buque ALDAN. Pidiendo en primer lugar la presencia del capitán del buque en el puente para hablar directamente con él y seguidamente dar la instrucción de forma clara y precisa.

Se estableció el protocolo de comunicaciones entre Sasemar y la Armada, a través del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) instrumento del que se vale la Fuerza de Acción Marítima y las unidades que la componen para tomar las decisiones operativas oportunas. También se consensuó que sería conveniente la presencia física de dos representantes de la Armada.

Después del trabajo preparatorio se esperó a que el buque se aproximara al Dispositivo de Separación de Tráfico del cabo de Gata. La secuencia de hechos en la noche del domingo 13 de junio fue la siguiente:

- A las 20:11 el buque ALDAN entró en la vía sur del dispositivo. El COVAM estaba avisado y la unidad de la Armada persiguió de forma discreta al buque.
- A las 20:57 el buque ALDAN salió del dispositivo entrando en zona económica exclusiva española. Se dio un margen suficiente al buque para que se adentrara en nuestra zona de forma clara, de forma paralela la unidad de la Armada se colocó

Finalmente, el buque ALDAN fue sancionado con una multa de 550 000 €, una cantidad ejemplar que es un aviso a los navegantes.

en la banda de estribor del buque ALDAN de forma sigilosa.

- Poco después se dio la orden de entrada en el puerto de Almería al buque ALDAN. El capitán del buque entendió la orden, pero pidió tiempo para consultar con el armador del buque. Fueron momentos de gran tensión.
- Se reiteró la orden de entrada al puerto de Almería y a las 21:12 el capitán informó que el buque procedería a entrar al puerto de Almería. No obstante, no se observó comportamiento alguno del buque que indicara su intención de entrar al puerto de Almería. Desde la Sala de Control se entendió que el capitán seguía navegando para alejarse del dispositivo y tener más margen en la maniobra; pero a la vez se corrió el riesgo de salida de la zona económica exclusiva. La tensión fue máxima entre los presentes en la Sala de Control.
- La unidad de la Armada se hizo "visible" en el costado de estribor del buque ALDAN, ejerciendo una enorme presión disuasoria.
- A las 22:00 el buque ALDAN cambió de rumbo y se dirigió al puerto de Almería. Se desató una enorme emoción entre los miembros del dispositivo que se encontraban en la Sala de Control.
- A las 05:00 del lunes 14 de junio, el buque ALDAN quedó atracado de forma segura en el dique exento del puerto de Almería, la maniobra se efectuó utilizando el servicio de practicaje y fue asistido por los remolcadores del puerto de Almería.

En toda la operativa fue obligación del Estado ribereño, España, de informar al Estado de abanderamiento del buque ALDAN, Liberia, de las medidas de ejecución que se habían tomado, ello de acuerdo con lo iniciado en el artículo 231 del UNCLOS. Por ello, a las 10:14 del lunes 14 de junio, se informó a la Administración marítima liberiana.

Incoación del expediente sancionador

Una vez que el buque quedó detenido se acordó su retención provisional en el puerto de Almería con objeto de asegurar la eficacia de la sanción que se pudiera imponer en el oportuno expediente sancionador, dado que el buque era de bandera extranjera, sin vinculación con España.

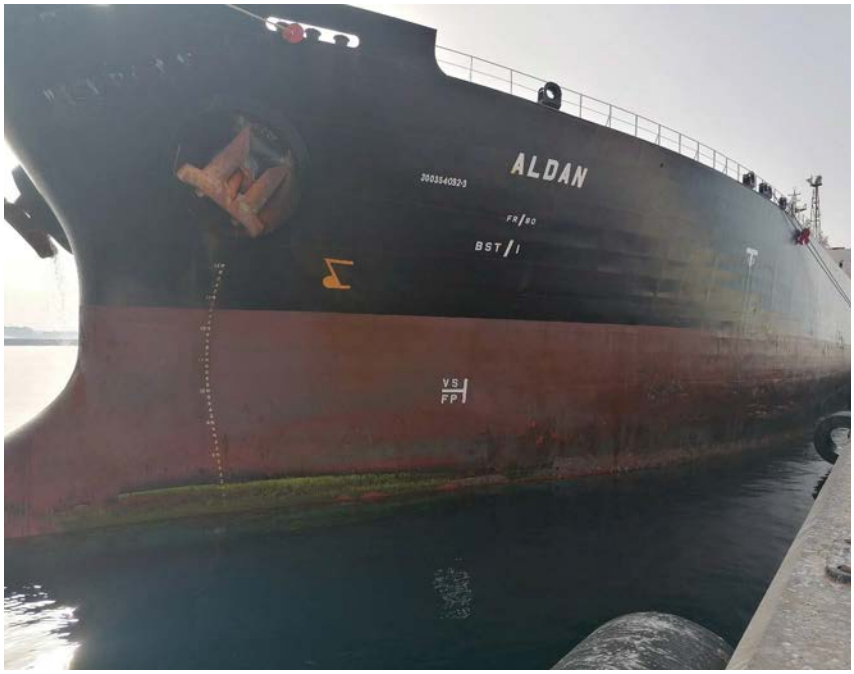
No obstante, se dictaron una serie de condiciones que levantaron esa medida cautelar de retención y que, resumidamente, son las siguientes:

- La prestación de una garantía por importe de 600 000 € con el fin de asegurar la eficacia de la resolución que, en su día, se dicte en el procedimiento administrativo sancionador, o en cualquier otro derivado de éste.
- La prestación de una garantía por un importe de 30 000 €, destinada al abono de los gastos en que haya podido incurrir Sasemar, en el cumplimiento de las instrucciones impartidas por esta Administración marítima.
- El capitán del buque debe presentar copia de la siguiente documentación: Certificado de Registro del Buque, Registro Sinóptico Continuo, Documento de Cumplimiento (DoC) al que se refiere el Código de Gestión de la Seguridad (Código IGS), certificado del asegurador de la responsabilidad civil, lista de tripulantes y título de competencia del capitán.
- Designación de domicilio en España, a efectos de notificación de las actuaciones del procedimiento administrativo sancionador, por cada uno de los presuntos responsables: naviero, propietario, asegurador de la responsabilidad civil y capitán del buque.

Ese mismo día, un equipo de inspectores de la Capitanía Marítima de Almería accedió al buque a fin de recoger la documentación y efectuar una investigación de la contaminación, todo ello de acuerdo con las capacidades que tiene la Administración marítima a la luz del UNCLOS.

El 22 de junio se inició el procedimiento sancionador por acuerdo de la Capitanía Marítima de Almería. Se expone en las siguientes líneas las notas características fundamentales del citado acuerdo:

- En primer lugar se considera que la descarga ilícita de hidrocarburos al mar desde el buque ALDAN el día 10 de junio de 2021, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en concreto en la zona económica exclusiva de España en Canarias, contraviene la Regla 15, del anexo I del Convenio internacional, para prevenir



El buque petrolero ALDAN atracado en el puerto de Almería.

Acceso al ALDAN por parte del jefe del equipo de inspección de la Capitanía Marítima de Almería.

la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL), en su versión vigente y aplicable al buque ALDAN, sobre el control de las descargas de hidrocarburos, en relación con el artículo 4 del citado Convenio; todo ello en base al informe y resto de pruebas recabadas que se han explicado en este artículo.

- La conducta del buque ALDAN se encuentra tipificada como infracción grave en el artículo 307.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, estando su sanción prevista en el artículo 312.2.d) del mismo texto legal, con multa de hasta seiscientos y un mil euros.
- Se consideran responsables de la infracción, con carácter solidario, el capitán del buque, el naviero, el propietario registral y el asegurador de la responsabilidad civil.

Finalmente, el 10 de febrero de 2022 la Dirección General de la Marina Mercante dictó resolución de expediente sancionador imponiendo a los responsables de forma solidaria una multa de 550 000 € y confirmando la restitución de gastos de Sasemar de 30 000 €. Esta cantidad demuestra la determinación de la Administración marítima española en la persecución y castigo de los que contaminan. Los culpables reconocieron la responsabilidad por los hechos imputados y procedieron al pago voluntario de la sanción.

En resumen, esta operación debe su éxito a la coordinación y eficacia de cada uno de los organismos y departamentos que intervinieron en todo este proceso y a la minuciosa planificación y ejecución del protocolo de actuación. No cabe duda de que la contaminación de nuestros mares y océanos no es una opción viable en nuestra sociedad actual. Afortunadamente, contamos con tecnología avanzada y equipos especializados que trabajan para prevenir y sancionar cualquier acto de contaminación marina. Con su determinación y dedicación, avanzaremos hacia un futuro más sostenible y responsable con nuestro planeta.