



LOS BUQUES DE GUERRA, LOS BUQUES DE LA ARMADA, SON ALGO MÁS QUE SIMPLES BUQUES DE ESTADO

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ



RTÍCULOS de las Antiguas Ordenanzas Generales, Edición de 1978, que afectan más directamente a la consideración y obligaciones que conciernen al comandante de un buque de guerra de la Armada:

Art. 81. Todo Oficial al mando de un buque de la Armada tendrá la denominación de Comandante. Conservará toda su autoridad, aunque en su buque embarque otro oficial de graduación superior. El destino de Comandante de buque nunca será compartido.

Art. 86. Desde el momento de la toma de Mando, tanto en paz como en guerra, será respetado y obede-

cido puntual y exactamente por sus Oficiales y dotación en todas las materias del servicio, en la idea de que nadie salvo él tiene voluntad y acción propia en asuntos relativos al Mando, policía y manejo del buque. Todo ha de hacerse de su orden o con su consentimiento.

Art. 125. En la defensa de los intereses nacionales, extremará las medidas de persuasión, reservando el uso de la fuerza para repeler toda acción que viole la soberanía nacional o ponga en peligro vidas humanas.»

Es posible que el título de este trabajo pueda ser justificadamente calificado como algo obvio. Debo explicar que así he decidido hacerlo por ciertas alarmas que he podido detectar en el entorno naval que me rodea. El concepto de comandante es una de las cosas más reverenciadas en el acerbo, cultura y tradición de la Armada. Los comandantes de los buques de la Armada son todos muy seleccionados, en la medida que lo permitan los modernos sistemas de selección, y lo obliga el reducido número de buques a mandar. Todos nuestros comandantes son así: verdaderos y adelantados señores del mar. Pero hay alguna nube en el horizonte...

En una reciente reunión del Foro de Pensamiento Naval, que mensualmente se celebra en nuestra Escuela de Guerra Naval, se mencionó el caso de un buque de guerra de la Armada que había tenido problemas para hacerse obedecer por un mercante que, fondeado injustificadamente en nuestro mar territorial, no cumplía con las obligaciones que impone el derecho de paso inocente de acuerdo con lo establecido en el Derecho Internacional Marítimo.

Se conoce también algún caso, excepcional pero significativo, de un patrullero de la Armada en misión de vigilancia pesquera que fue increpado por los integrantes de las tripulaciones de los pesqueros objeto de su vigilancia.

Se dio el caso también de un juez que puso en libertad a un pesquero, internado en puerto por un buque de la Armada por pesca ilegal, con la única justificación de que el barco de guerra no llevaba a bordo un inspector del ministerio correspondiente. Según la interpretación de este juez, sin duda bien intencionado, y la jurisprudencia que con su decisión crea, resulta que, en ausencia de un inspector embarcado, el comandante del buque no tiene la autoridad necesaria y suficiente para denunciar la infracción de la que estaba siendo testigo, en contra de lo que siempre se ha producido desde que buques de la Armada llevan a cabo misiones de vigilancia pesquera. La autoridad, según esta forma de interpretar y juzgar la situación creada, correspondería al inspector embarcado y no al comandante del buque, lo que objetivamente iría en contra de la tradicional forma de actuación en la Armada. Aunque naturalmente serán los expertos jurídicos los que en esta cuestión tengan la última palabra.

Si esta interpretación se generalizase sería posible que, en un futuro no demasiado lejano, los comandantes de los buques de la Armada pudiesen tener problemas para defender por sí mismos los intereses nacionales, tanto en el



La fragata *Canarias* libera a un pesquero a 150 millas de Garacad. (Foto: www.defensa.gob.es).

mar territorial como en alta mar, como mandan la letra y el espíritu de las antiguas Ordenanzas Generales de la Armada, hoy refundidas en las Ordenanzas Generales para las Fuerzas Armadas.

Todos estos antecedentes demuestran que el concepto de comandante de buque de la Armada, máxima autoridad del Estado en la mar, no es en la práctica debidamente tratada y su capacidad de actuación se ve disminuida hasta límites muy alejados de lo que debe ser según la tradición y la historia de una Armada como la nuestra. No debemos olvidar que un oficial nombrado comandante de buque debe estar preparado para tomar decisiones difíciles, pero siempre acertadas, tanto en tiempo de paz como de guerra, teniendo que hacer frente muchas veces a situaciones de gran tensión y estrés, y no solamente ante una fuerza naval hostil, sino también en todo lo relacionado con situaciones de crisis, gestión de la Seguridad Marítima, persecución del delito o incumplimiento de la ley en el ámbito marítimo.

La razón última de este trabajo es reflexionar sobre este problema para que la autoridad de nuestros comandantes de buque sea respetada como siempre lo fue y el buque de guerra no se vea gratuitamente incluido, como uno más, dentro del genérico grupo de los simples buques de Estado, como son los dependientes de las agencias civiles o del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Naturalmente que los buques de la Armada son también buques de Esta-

do, pero lo son en un grado máximo y especial porque, dotados de la fuerza de coerción y ejecución que le proporcionan sus armas, representan en la mar, de un modo claro y determinante, la autoridad del Estado al que pertenecen y son la última instancia para defender los intereses nacionales allí donde se vean amenazados, en las aguas costeras propias, en el alta mar y más allá de cualquier horizonte.

Es una realidad que la Armada tiene un pensamiento propio sobre la Seguridad Marítima, porque todo lo relacionado con ella afecta al concepto que la Armada tiene de sí misma y que ha inspirado su quehacer en la mar durante años y años. La progresiva aparición de las agencias civiles y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en el ámbito marítimo, cargadas de competencias que en muchas circunstancias ellas mismas pueden calificar como exclusivas, es una buena noticia para la Armada, que siempre ha defendido la naturaleza marítima de España y criticado el hecho de que, muchas veces, los españoles y los organismos oficiales que en su conjunto los representan parecían dar muestras evidentes de vivir de espaldas al mar.

El interés del Gobierno en la redacción de una nueva Estrategia de Seguridad Marítima demuestra hasta qué punto la condición marítima de España está siendo percibida no solamente por los más altos niveles de la política y de la Administración del Estado, sino también por amplísimos sectores de la



El AORLH *Marqués de la Ensenada* escolta al crucero italiano *Melody* en el océano Índico.
(Foto: www.defensa.gob.es).

sociedad. La Armada puede felicitarse por ello. El problema puede aparecer solamente cuando se pueda confundir, o no entender adecuadamente, la naturaleza, el concepto de buque de guerra, que es patrimonio exclusivo de la Armada. En aquellas funciones en las que el Estado necesite ejercer su autoridad al máximo nivel, es decir, la simple amenaza del empleo de la fuerza o su empleo por motivos de seguridad marítima u otros, será la Armada el instrumento principal que tenga que intervenir con la colaboración, llegado el caso, de las agencias civiles que dispongan de los medios adecuados.

La Armada mantiene acuerdos de colaboración con todas las agencias civiles y con el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que participan en actividades de Seguridad Marítima sin que tenga especial vocación para actuar como autoridad de coordinación, aun cuando de la solución de un problema concreto se trate. No obstante, la Armada sí actúa como coordinadora en el planeamiento y ejecución de los ejercicios MARSEC que se llevan a cabo una vez al año con resultados muy positivos para todos. La realidad es que la coordinación, aunque no esté establecida oficialmente, como quizá debiera, y la participación de todos los recursos necesarios, tanto de la Armada como de las agencias civiles y de la Guardia Civil, son muy eficaces para resolver cualquier problema de Seguridad Marítima. Para mejorar la eficacia del sistema, los medios de la Armada y de todas las agencias podrían considerarse como un todo funcional y, cuando fuese necesario y a petición, la Armada, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y las agencias civiles deberían acudir en auxilio de quien lo solicite para resolver cualquier problema de Seguridad Marítima (1). Pero debe quedar meridianamente claro que la Armada, las agencias civiles y la Guardia Civil actúan en la mar con los medios que les son propios y no todos son de la misma naturaleza. Debe quedar meridianamente claro que no es lo mismo un patrullero de la Armada, un buque de Salvamento Marítimo o una lancha patrullera de la Guardia Civil.

En el ámbito del tema que nos ocupa, sucede que la muchas veces profusa legislación y reglamentación sobre cuestiones de competencias y responsabilidades en el ámbito marítimo, tanto de carácter estatal como autonómico, ayudan a diluir el concepto de buque de guerra, cuando no a dificultar su empleo. Este se percibe como exclusiva y directamente relacionado con lo militar y, por tanto, como un medio demasiado potente cuando se trata de resolver un simple problema de Seguridad Marítima cuya solución puede estar al alcance de cualquier agencia civil. Esta idea, que tiene un fondo aceptable ya que es orgánicamente positivo que los problemas se resuelvan al nivel administrativo más bajo posible, no siempre es de aplicación, especialmente

(1) En Holanda la coordinación es obligatoria por ley. Cada agencia debe proporcionar los medios que otra le requiera para resolver cualquier problema de Seguridad Marítima. Según el concepto holandés, lo principal es obtener el máximo rendimiento de los medios disponibles.



La fragata *Méndez Núñez* en el golfo de Adén en patrulla contra la piratería.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

cuando en misiones de vigilancia marítima el buque de la Armada resulta ser el único testigo de la comisión de un delito o infracción.

Conviene repasar algunos fundamentos de tipo legal. Los buques de guerra son el instrumento más importante que tiene el Estado, de acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para hacer frente a cualquier problema de Seguridad Marítima. El buque de guerra puede cumplir misiones en el ámbito del Derecho Internacional vedadas a cualquier otro buque de Estado que no tenga tal condición. El buque de guerra, caracterizado por su extraterritorialidad e inmunidad, ha sido definido por el Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar en numerosos convenios internacionales. La última definición que debemos considerar vigente está recogida en la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, elaborada en Montego Bay (Jamaica) el día 10 de diciembre de 1982.

El artículo 29 de esta Convención dice: «Para los fines de la convención, se entiende por buque de guerra todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial de la Marina al servicio de aquel Estado e inscrito en el escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a las normas de la disciplina militar».



Dhow apresado por la fragata Reina Sofía. (Foto: www.armada.mde.es).

Según Azcárraga (2), «buque militar, buque de guerra o buque de la Marina Militar es todo buque que pertenece a la Armada, se encuentra bajo el mando de un oficial de la Marina de Guerra y lleva los distintivos de los buques militares de su país».

«Porque es el mismo buque de guerra, su propio Comandante y los miembros de su dotación quienes de un modo oficial pueden encarnar la autoridad y el poder coactivo de la soberanía del Estado».

Particularmente, en época de guerra, es preciso concretar el concepto de buque de guerra íntimamente unido al de su comandante. Según Azcárraga, «debe formar parte de las fuerzas navales de un Estado beligerante y tiene que estar bajo el mando de un oficial de la Marina Militar, estar guarnecido o tener a bordo una dotación militar y arbolarse legítimamente el pabellón y la bandera de combate del estado al que pertenezca». «El oficial que manda el buque de guerra —su comandante—, los demás miembros de la oficialidad, los subalternos y los miembros de la dotación deberán estar sometidos a las reglas de la disciplina militar, y los primeros, al hallarse al servicio del Estado permanen-

(2) DE AZCÁRRAGA, José Luis: *Derecho del Mar*, 1983.

temente y figurando en las listas o escalafones de la respectiva Armada, estarán facultados por las autoridades superiores de la misma, siendo la garantía oficial de que el barco en cuestión obedecerá y cumplirá las leyes de la guerra marítima y las reglas del honor militar».

Posteriormente, se publicó en España la Orden 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprobaban las normas para la escala de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial en tiempo de paz. En esta norma se contiene la definición de «buque de guerra» vigente en el Derecho español. Así, se entenderá por tal:

- Los buques de combate y auxiliares pertenecientes a la Marina de Guerra de un Estado que ostenten los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. Su comandante ha de estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente. Su dotación estará sometida a la disciplina naval militar.
- Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial de transporte de tropas o material de guerra que vayan al mando de un oficial cuyo nombre figure en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente.
- Los de cualquier clase que transporten a un jefe de Estado y a su séquito, con exclusión de otro pasaje, en visita oficial previamente acordada por vía diplomática.
- Excepcionalmente, y por orden expresa, los buques escuela de la Marina Mercante que dependan del gobierno respectivo y estén mandados por un oficial en activo de la Armada, cuyo nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada del país del pabellón y siempre que dichos buques no se dediquen al comercio.

La disciplina militar inherente a su dotación permite al buque de guerra permanecer en la mar todo el tiempo que sea necesario con el único límite de la autonomía del buque y el aguanite físico de sus hombres, sin otros condicionantes sindicales o laborales que los propios establecidos por la Armada, lejos de lo que puede suceder con cualquier otro buque de Estado. Es así que la Fuerza de Acción Marítima de la Armada es, por sus capacidades, un valioso instrumento del Estado y, por tanto, uno de los pilares en los que descansa la razón de ser de la propia Armada.

Según entiende la Armada, la Seguridad Marítima es «una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas».

En líneas generales, la Seguridad Marítima se centra en hacer frente a las siguientes amenazas y riesgos:

- Terrorismo internacional.
- Proliferación de armas de destrucción masiva.
- atentados contra los flujos energéticos
- Piratería.
- Inmigración ilegal.
- Tráfico ilícito de estupefacientes.
- Contrabando.
- Contaminación marina y otros daños al medio ambiente marítimo.

¿Quién puede negar que el buque de guerra puede y debe participar, muchas veces de forma exclusiva, en la neutralización de estos riesgos y amenazas?

La nueva Ley de la Navegación, promulgada por el Ministerio de Fomento, otorga a la Dirección General de la Marina Mercante multitud de competencias en el ámbito marítimo, como son, entre otras, el salvamento y la inspección de buques. La cuestión es que los buques del Ministerio de Fomento no están armados, con lo cual en la mar, y aun en puerto, es posible que la reglamentación establecida por la propia ley pueda no ser obedecida tanto por buques nacionales como por extranjeros. En estas circunstancias Fomento prevé solicitar el auxilio de la Guardia Civil, pero habrá algunos casos en que esas unidades no estén disponibles o no sean suficientes para hacer cumplir la ley. Por tanto, serían los buques de la Armada los que tendrían que intervenir.

En la relación anterior de riesgos y amenazas parece que faltan por mencionar los problemas derivados de actividades pesqueras, el salvamento y todos los que conviene que tengan una respuesta exclusivamente militar. Es necesario considerar que todas las actividades que se lleven a cabo en la mar pueden ser generadoras de conflictos relacionados con la Seguridad Marítima a los que el Estado, en algún momento, debe dar cumplida respuesta. Por tanto, se puede decir que la Seguridad Marítima es un reto a todo el Estado, y la cuestión es de qué manera este reto se afronta más eficazmente.

Para ello, parece conveniente distinguir lo civil de lo militar en todo lo relacionado con la Seguridad Marítima. Para homologarnos con nuestros aliados conviene aquí distinguir con la mayor precisión posible los conceptos de *security* y *safety*, que en nuestro idioma tienen una única traducción: seguridad, lo que puede dar lugar a algún problema de competencias. En principio podemos aceptar, sin entrar en mucho detalle, que la *security* podría estar relacionada con la protección de las cosas, mientras que la *safety* lo estaría con su diseño. Así podemos referirnos, por ejemplo, a una afeitadora segura (*safety razor*), a una embarcación segura (*safety boat*) y, por otro lado, también a un

guardia de seguridad (*security guard*), a la seguridad de la patria (*homeland security*) o a un sistema de seguridad (*security system*). Pues bien, lo militar estaría más relacionado con el objetivo de alcanzar la *security*, mientras que lo civil lo estaría más con el objetivo de alcanzar la *safety*. Aún así, habrá condiciones y circunstancias en las que el límite entre uno y otro concepto sea realmente difícil de establecer. Pero debemos reconocer que la máxima protección en la mar solamente la pueden proporcionar los buques de guerra, por razones obvias.

Para determinar cuál debe ser la respuesta que el Estado, en su conjunto, debe dar a un problema de Seguridad Marítima, convendría distinguir entre:

- La persecución de simples faltas administrativas.
- La lucha contra el crimen organizado para prevenir o perseguir el delito.
- Todas las actividades, riesgos o amenazas que pueden hacer necesaria una intervención militar.

Pueden reconocerse así tres niveles o campos de actuación: administrativo, policial y militar. Esta distinción puede ser materialmente efectiva dentro del mar territorial y aguas interiores. Si esta diferenciación funcional «por capas» llegara a establecerse y se aceptara definitivamente, parece que en buena lógica serían los buques de la Armada los únicos legalmente autorizados para intervenir por fuera del mar territorial, salvando las competencias reconocidas a otros organismos para llevar a cabo la llamada persecución «en caliente». En consecuencia, debería reservarse para el buque de la Armada la capacidad de actuación o de intervención en cualquier zona y lugar cuando se perciba alguno de los riesgos o amenazas a la Seguridad Marítima anteriormente mencionados.

En este sentido debemos reconocer que cualquier problema que se plantee, cualquier acaecimiento que tenga lugar en la mar, puede afectar a la Armada porque ella constituye uno de los instrumentos más eficaces que tiene el Estado para resolverlo. Así, a la Armada le pueden incumbir tanto los asuntos pesqueros como la prevención de cualquier delito o la inmigración ilegal. Baste recordar las crisis generadas por conflictos pesqueros internacionales en los que la Armada tuvo que intervenir abierta y decididamente, o considerar la posibilidad de un desembarco masivo de inmigrantes o refugiados, aunque sean de naturaleza distinta, en los mismos límites de lo que podría considerarse una invasión pacífica en cualquier punto del territorio, nacional o europeo, como ahora mismo está sucediendo desde las costas de Siria o Libia. O recordar también el peligro de actos de piratería que tienen que afrontar los pesqueros españoles, como los sufridos por los atuneros *Playa de Baquio y Alakrana* en aguas de Somalia o los que se podrían producir en las costas africanas.



El *Playa de Baquío* escoltado por la fragata *Méndez Núñez*. (Foto: www.armada.mde.es).

La Armada es, en cuestiones de Seguridad Marítima, la imagen de España ante la OTAN, la UE y las marinas de otros países con responsabilidades similares, especialmente cuando se planean o se llevan a cabo misiones de carácter internacional. Por todo ello, la Armada no solamente no puede inhibirse de todas estas cuestiones, sino que debe estar preparada para hacer frente a cualquier contingencia que reclame su presencia o ante la necesidad de colaborar a petición de nuestros aliados.

Hasta fechas que aún se pueden calificar de recientes, la Armada era prácticamente el único instrumento que el Estado tenía para ejercer su autoridad en la mar, autoridad que se ejercía a través de los almirantes jefes de Zonas Marítimas, que actuaban en su condición de autoridades jurisdiccionales. Se producía así una perfecta conjunción entre las amenazas percibidas y los medios y decisiones a tomar para contrarrestarlas. Por razones que no vienen al caso se pasó de una jurisdicción eminentemente militar a una civil en la que son los jueces ordinarios los encargados de intervenir o actuar de oficio cuando se pongan sobre su mesa los datos para poder juzgar una eventual y concreta transgresión de la ley. Pero debemos reconocer que esta transformación de la jurisdicción marítima puede producir efectos no deseados, como el mencionado al principio de este trabajo del pesquero interceptado por un buque de la Armada en misión de patrulla de vigilancia en beneficio de la Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA) y su posterior liberación sin cargo alguno. Esta circunstancia podría obligar a establecer que los coman-

dantes de los buques de la Armada sean inspectores de pleno derecho aunque no cuenten con inspectores civiles embarcados. Algo similar a lo que se establece en la nueva Ley de la Navegación cuando el Ministerio de Fomento reconoce a los comandantes de los buques y sus dotaciones como agentes de la autoridad en las misiones que tengan asignadas.

También es cierto que problemas administrativos de carácter menor, derivados de la vigilancia pesquera, de la prevención del delito o de la lucha contra la delincuencia o el crimen organizado en los espacios marítimos, pueden ser resueltos, tal vez con más eficacia, por otros buques de Estado, no de guerra; pero la Armada, por sus posibilidades y por su capacidad ejecutiva debe ser el recurso definitivo que tenga el Estado para defender sus intereses en aguas de su soberanía o en alta mar cuando las circunstancias se compliquen o así lo hagan aconsejable.

En un país de tan amplio litoral como es España, y con intereses marítimos por todos los mares del mundo, se necesita gran cantidad de recursos para dotarse de los medios que permitan cumplir y hacer cumplir el Derecho Marítimo Internacional, los convenios bilaterales y multilaterales, los tratados, las obligaciones derivadas de nuestra pertenencia a las Naciones Unidas, Unión Europea y OTAN, la legislación española y para hacer frente a los crecientes retos a la Seguridad Marítima que plantea una situación internacional inestable, generadora de riesgos y amenazas de todo tipo. El buque de guerra, el buque de la Armada, no puede ser relegado de ninguna manera si no se desea que nuestros intereses en la mar se puedan ver gravemente afectados.

A modo de conclusiones podemos afirmar:

- Puede haber circunstancias en las que únicamente los buques de la Armada puedan ser empleados por disponer de la fuerza coercitiva y del estatus necesario para que el Estado pueda ejercer su autoridad en alta mar, en las aguas bajo su jurisdicción o en las áreas de exclusión que se hayan establecido, tanto en tiempo de paz como en tiempo de crisis o conflicto armado (3). A día de hoy hasta la OTAN está planeando su implicación en misiones de Seguridad Marítima.
- Conviene considerar que el Derecho Marítimo Internacional, representado por las convenciones y los acuerdos de carácter bilateral o multilateral a los que España ha considerado oportuno adherirse en un determinado momento, se podría denunciar en todo o en alguna de sus partes cuando ello fuese imprescindible para garantizar la seguri-

(3) FARINA GUTIÁN, Francisco: *El buque de guerra ante el Derecho Internacional*. «La característica fundamental del buque de guerra es la de ser un elemento integrante de la fuerza armada y de la autoridad coactiva del Estado. Este aspecto le diferencia esencialmente de todas las demás naves... El buque de guerra, como unidad orgánica militar, tiene esa representación simbólica (la soberanía del Estado) encarnada en el pabellón que ostenta».

dad o la defensa de intereses vitales. Así sucedió cuando el Tribunal Supremo declaró competente a la jurisdicción española para juzgar un presunto delito de tráfico ilegal de inmigrantes con la interceptación de un cayuco a 55 millas de la costa canaria, o cuando el Gobierno estableció el tránsito de los petroleros de un único casco por fuera de las 200 millas de la costa española con ocasión del hundimiento del petrolero *Prestige*. En situaciones como estas, la aplicación concreta y práctica del Derecho Marítimo la determinan los Estados ribereños en la defensa de sus intereses. El buque de guerra es el instrumento imprescindible para hacer cumplir estas decisiones ante sujetos internacionales que podrían no estar de acuerdo con ellas, como sucedió con Holanda y el Reino Unido en el caso del *Prestige*.

- Los buques de Estado de porte menor, mandados por patrón titulado, deberán limitarse a tareas administrativas o policiales dentro de aguas interiores y mar territorial, o en alta mar en el único caso previsto en el ordenamiento interno español, el de la conocida persecución en caliente, y también en el mar territorial de otros Estados cuando exista el acuerdo bilateral correspondiente.
- Cuando se dice que la policía, los GEO o algún equipo de la Guardia Civil apresa una embarcación en alta mar utilizando como plataforma un buque de la Armada, debe entenderse que el apresamiento lo hace el comandante del buque de la Armada que los transporta, con todas las salvaguardias legales que en cada caso correspondan. Es erróneo confundir la autoridad que efectúa el apresamiento con el instrumento que se utiliza para llevarlo a cabo, porque con ello se ayuda a que la



Hundimiento del *Prestige*. (Foto: www.armada.mde.es).

imagen de la Armada, y sus responsabilidades, se perciban equivocadamente por la opinión pública, al tiempo que se atribuye a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado una capacidad de actuación en alta mar, algo que evidentemente no pueden tener por sí solos si no es con la directa participación de la Armada. En el cumplimiento de misiones en alta mar en colaboración con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, es al comandante del buque al que corresponde decidir cómo y cuándo llevarlas a cabo.

- Del buque de guerra debe destacarse siempre su condición extraterritorial y de representación del Estado, del que recibe su capacidad coercitiva para actuar en alta mar en defensa de la soberanía y de los intereses nacionales, de acuerdo con las instrucciones y misiones recibidas del Gobierno. Es el propio concepto de alta mar como espacio libre, la libertad de los mares internacionalmente aceptada, el que obliga a un ordenamiento jurídico especial en el que el único instrumento de intervención admisible es el buque de guerra que representa la autoridad y soberanía del Estado al que pertenece (4).



Embarcación del *Arnomendi* inspecciona a un pesquero durante campaña NAFO.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

(4) Otros buques de Estado pueden actuar en alta mar cuando así se les ordene, pero en misiones siempre limitadas y sin capacidad de enfrentamiento alguna.

- En cualquier caso, debe reconocerse al comandante del buque de guerra la capacidad de intervenir para evitar la flagrante comisión de un delito o para evitar cualquier actividad en la mar que represente una amenaza grave para la seguridad del territorio nacional o de su población. Por otro lado, el comandante del buque de guerra, por su propia naturaleza, debe tener reconocida la capacidad para llevar a cabo cualquier forma de inspección de buques nacionales o extranjeros, dentro de los límites impuestos por el Derecho Internacional.
- Los buques con banderas de conveniencia, los pertenecientes a Estados fallidos o la actuación de aquellos que no respondan a los requerimientos de un Estado cuando se les solicite, no pueden ser inconvenientes que impidan la correspondiente inspección o apresamiento cuando se trata de neutralizar una grave amenaza a los intereses nacionales. Conviene recordar que, de hecho, existe jurisprudencia de nuestros tribunales que permite la intervención de nuestros buques de guerra en alta mar cuando la importancia o gravedad del caso así lo requiera.
- Sabemos que de acuerdo con el Derecho Internacional, que es algo vivo y en evolución permanente, cualquier buque que se dedique a la piratería o al tráfico de esclavos puede ser apresado en alta mar sin trámite previo alguno. A estos delitos habría que añadir hoy el tráfico de estupefacientes, el de inmigrantes, el ilegal de armas o mercancías peligrosas, el abandono de residuos nucleares o cualquier otra actividad que resulte peligrosa o que se traduzca en una vulneración del ordenamiento jurídico del Estado ribereño. La cada vez más necesaria intervención de los Estados en las zonas de alta mar muy alejadas de la costa, en las que su seguridad o sus intereses pueden verse seriamente afectados, podría quedar bajo la sombra del concepto de «mar presencial», todavía no recogido en el Derecho Internacional, pero ya implantado de hecho por Chile, nación marinera y hermana, que en su día propició el nacimiento del concepto de Zona Económica Exclusiva, hoy mundialmente aceptado. Pues bien, el único medio que tienen los Estados para extender su jurisdicción hasta donde sus intereses están en juego es el buque de guerra, que personifica su soberanía.
- También es verdad que este (5) es el único instrumento que, en situaciones de crisis, puede enfrentarse a buques de Estado de otros

(5) Recordemos que, de acuerdo con el Derecho Marítimo Internacional, solamente puede ser considerado buque de guerra el buque de Estado que navega ostentando los distintivos propios de su condición, que es mandado por un oficial perteneciente al escalafón de la Armada y su dotación está sometida a la disciplina militar.

- países, en aguas de nuestra jurisdicción, cuando no cumplan la legislación española o los mandatos del Derecho Marítimo Internacional.
- Para que a un determinado buque de Estado dedicado a prevenir y a perseguir el delito en aguas jurisdiccionales, y en alta mar en el ejercicio del aceptado derecho de persecución, le fuese reconocida internacionalmente su condición de buque de guerra, tendría que cumplir los requerimientos establecidos por la ley y ser incluido en la Lista Oficial de Buques de la Armada.
 - A la vista de todo lo anterior parece que la figura del comandante de buque de guerra, su autoridad, su dotación, el mismo concepto del buque, su naturaleza y sus relaciones con las agencias civiles y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil en misiones que deban de tener una ejecución conjunta, necesitan ser actualizados o redefinidos de acuerdo con la nueva Estrategia de Seguridad Marítima y el nuevo Concepto de Operaciones Navales (COPNAV), así como las misiones que, según estos documentos, le corresponden a la Armada.

Parece completamente necesario que las actividades de nuestros buques de guerra en misiones de Seguridad Marítima deban llevarse a cabo de un modo objetivamente abierto y sometido al juicio de la opinión pública, salvo que las circunstancias puedan aconsejar determinada reserva, como sucede en países que son nuestros aliados, que lo hacen sin temor ni reticencia alguna.

Para lograr que en todos los niveles de la Administración y en la opinión pública se pueda conocer y comprender, en todas sus dimensiones, el concepto de buque de guerra, la autoridad de su comandante y la gran importancia que tiene para defender los intereses marítimos y estratégicos de España la actuación determinante de toda la dotación del buque, parece necesaria la promulgación de un documento que regule, al nivel administrativo que mejor pueda corresponder, todo lo mencionado con anterioridad y pueda ser posible lo que con este trabajo se ha pretendido demostrar: los buques de guerra, los buques de la Armada, son algo más que simples buques de Estado.

