

COREA DEL NORTE: SANCIONES Y MEDIDAS DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA

Alfonso BARRADA FERREIRÓS
Coronel auditor
Magistrado (en excedencia)

La incautación del mercante *Wise Honest*



N una acción sin precedentes, el día 9 de mayo de 2019 los Estados Unidos de América, acudiendo a su sistema judicial, acordaron la incautación y decomiso del *bulk carrier* de bandera norcoreana *Wise Honest* (propiedad de una empresa vinculada al Ejército Popular coreano) por considerarlo: a) un bien relacionado con la infracción de las sanciones impuestas al régimen de Pyonyang por las leyes norteamericanas (1) que implementan las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en concreto, por realizar operaciones prohibidas de exportación de carbón y de importación de maquinaria pesada, y b) asimismo un bien involucrado en operaciones de lavado de dinero para financiar aquellas transacciones, utilizando institu-

ciones financieras con sede en los Estados Unidos.

La incautación del buque (de 177 metros de eslora y uno de los mayores mercantes que se conocen al servicio de Corea del Norte) se materializó aprovechando que se encontraba detenido en el puerto de Balikpapan por las autoridades de Indonesia desde abril de 2018 por violar las sanciones del Consejo de Seguridad, al haber realizado operaciones prohibidas de transferencia de carbón barco a barco. Una vez decomisado por los Estados Unidos, fue remolcado hasta Samoa Americana.

Aunque la incautación del *Wise Honest* puede ser analizada desde diversos puntos de vista —como el de la fuente de legitimidad de la actuación sobre un

(1) *International Emergency Economic Powers Act*, codificada como 50 USC § 1701 *et seq.*, y la *North Korea Sanctions and Policy Enhancement Act*, de 2016, codificada como 22 USC § 9201 *et seq.*



El *bulk carrier* norcoreano *Wise Honest* entrando a remolque en Pago Pago. (Samoa Americana).

buque de pabellón extranjero (dato que no se especifica en la demanda de la fiscalía norteamericana) o el de la exención de la inmunidad soberana de los buques de Estado por actividades comerciales—, en este caso nos sirve simplemente como forma de presentación del régimen de sanciones que Naciones Unidas ha impuesto a Corea del Norte con la finalidad de impedir o dificultar su programa nuclear y de misiles balísticos, y de las medidas de interdicción marítima que acompañan a dichas sanciones.

Las sanciones del Consejo de Seguridad a Corea del Norte

Aunque los inicios del programa nuclear de la República Popular Democrática de Corea (RPDC o Corea del Norte) podrían situarse a principios de la década de 1960, la comunidad internacional no mostró una abierta preocupación por él hasta el anuncio realizado por el régimen dictatorial comunista, el 12 de marzo de 1993, de su intención de retirarse del Tratado sobre la No Proliferación de Armas Nucleares (TNP) (2). La decisión fue consecuencia de la tensión que el régimen de Pyonyang mantenía con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) ante las sospechas de estar desarrollando un programa de armas nucleares (3). En ese momento, la alarma cundió en la

(2) Hecho en Londres, Moscú y Washington el 1 de julio de 1968. España es Parte desde 1987 (BOE núm. 313, de 31 de diciembre de 1987).

(3) *Fact Sheet on DPRK Nuclear Safeguards* del OIEA, en <https://www.iaea.org/newscenter/focus/dprk/fact-sheet-on-dprk-nuclear-safeguards>.

comunidad internacional por el reconocimiento implícito que el anuncio llevaba consigo y, como reacción, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 825 (1993), de 11 de mayo, en la que, entre otras cosas, se exhortaba a Corea del Norte a que reconsiderase su decisión y a que cumpliera con las obligaciones que le imponían el Tratado y el Acuerdo de Salvaguardias que había firmado con el OIEA (4); la presión internacional que dicha resolución posibilitó condujo a que Corea anunciase en junio de ese año la suspensión de la vigencia de su retirada del TNP.

Sin embargo, diez años después, a principios de 2003, Corea del Norte, confirmando que había reanudado su programa nuclear con fines armamentísticos, se retiró formalmente del TNP y expulsó a los inspectores del OIEA. Pese a ello, la reacción de la comunidad internacional no se produjo hasta que en 2006 Corea llevó a cabo pruebas de misiles balísticos y su primer ensayo (subterráneo) de un arma nuclear. A partir de ese momento y coincidiendo con sucesivas pruebas, el Consejo de Seguridad ha ido aprobando una ya larga serie de resoluciones, enmarcadas en su programa de lucha contra la «no proliferación», con las que trata de poner fin —o al menos obstaculizar— al programa nuclear y de misiles balísticos de Corea del Norte: resoluciones 1695 (2006), 1718 (2006), 1874 (2009), 1887 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2371 (2017), 2375 (2017), 2397 (2017), 2407 (2018) y 2464 (2019).

A través de ellas, el Consejo de Seguridad: a) recuerda que, con arreglo al Derecho Internacional, Corea del Norte no puede poseer armas nucleares; b) subraya la importancia de que atienda otras cuestiones humanitarias y de seguridad que preocupan a la comunidad internacional, incluida la necesidad de que respete y asegure el bienestar, la dignidad intrínseca y los derechos de su pueblo; c) expresa su preocupación porque Corea del Norte sigue desarrollando armas nucleares y misiles balísticos mediante el desvío de recursos sumamente necesarios para su población, lo que tiene un enorme costo, dadas sus numerosas necesidades insatisfechas (5); d) reconoce que el producto del comercio de Corea de bienes sectoriales, incluidos el carbón, el hierro, el mineral de hierro, el plomo, el mineral de plomo, los textiles, los productos pesqueros, el oro, la plata, los minerales de tierras raras y otros metales prohi-

(4) «El objetivo de los acuerdos de salvaguardias del OIEA es impedir la proliferación de armas nucleares detectando de forma temprana la desviación de materiales nucleares o el uso indebido de la tecnología nuclear y ofreciendo a la comunidad internacional garantías creíbles de que los Estados cumplen sus obligaciones de utilizar los materiales nucleares y las partidas nucleares de otro tipo únicamente con fines pacíficos». (*Boletín del OIEA*, junio 2016).

(5) Como ejemplo, «Corea del Norte en emergencia por crisis alimentaria», noticia de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura), fechada el 11 de febrero de 2011, en [http://www.fao.org/inaction/agronoticias/detail/es/c/506065/\(\)](http://www.fao.org/inaction/agronoticias/detail/es/c/506065/); o <https://www.europapress.es/internacional/noticia-seul-enviara-50000-toneladas-arroz-corea-norte-traves-pma-falta-alimentos-20190619114507.html>.



Imagen del informe del Grupo de Expertos de 1 de febrero de 2019.

bidos, así como los ingresos generados por los trabajadores de la RPDC en el extranjero, entre otras cosas, contribuyen a sus programas de armas nucleares y misiles balísticos, y e) entiende que estos han desestabilizado la región y otras zonas y constituyen una clara amenaza para la paz y la seguridad internacionales.

Sobre estas bases, actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas y, en particular, de su art. 41, el Consejo de Seguridad lleva años condenando la política del régimen de Pyonyang y prohibiéndole —infructuosamente— la realización de ensayos nucleares y pruebas de misiles balísticos y, para tratar de lograrlo, viene estableciendo una serie de medidas (sanciones) —tendientes a limitar en lo posible esos programas— que deben ser adoptadas por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas y que tienen por finalidad, en un principio, impedir y detener el transporte desde y hacia Corea del Norte de todo tipo de equipos, componentes, productos y materiales que pudieran ser destinados a la fabricación de armas de destrucción masiva y sus sistemas de lanzamiento.

Sin embargo, con el paso del tiempo, las medidas adoptadas pretenden cortar también la financiación del programa de armamento mediante la prohibición o limitación, según los casos, del comercio de importación o exportación desde o hacia Corea del Norte de una extensa lista de productos y bienes —ampliada en cada una de aquellas resoluciones—, entre los que se encuentran todo tipo de armas convencionales y de doble uso, buques y aeronaves, carbón, hierro, mineral de hierro, acero, plomo, mineral de plomo, cobre, níquel, plata, zinc, productos de pesca, derechos de pesca, petróleo y productos derivados, gas natural, productos textiles, artículos de lujo, maquinaria

industrial, vehículos de transporte, etc., así como servicios de construcción, matriculación, clasificación, certificación o aseguramiento de buques, servicios de tripulación de buques y aeronaves, de cooperación científica y técnica (salvo con fines médicos), medidas que se complementan con otras, como la prohibición de establecer empresas conjuntas o la de acoger trabajadores norcoreanos por otros Estados, la congelación y confiscación de activos financieros y todo tipo de recursos económicos o bienes productivos de Corea del Norte situados en el extranjero, la limitación de movimientos de personas responsables de la política norcoreana o, incluso, la prohibición de transferencias barco a barco de cualquier producto o artículo a/o desde un buque de dicho paellón.

Además de tales sanciones, las resoluciones del Consejo de Seguridad a las que nos estamos refiriendo contienen también un apartado destinado a las operaciones de interdicción por vía marítima o aérea que sean necesarias realizar para evitar todos los posibles cargamentos de tales bienes, materias, equipos o artículos prohibidos para Corea del Norte y cuya finalidad última deberá ser su confiscación de conformidad con la regla general contenida en el párrafo 8.d) de la Resolución 1718 (6).

Para la coordinación de acciones y la adopción de las medidas concretas que exija la ejecución de las sanciones que se le imponen, la Resolución 1718 (2006) creó un Comité integrado por todos los miembros del Consejo de Seguridad, al que se refieren las posteriores resoluciones como el «Comité 1718» o, simplemente, el «Comité». A su vez, la Resolución 1874 (2009) estableció un Grupo de Expertos para: a) asistir al Comité en el cumplimiento de su mandato; b) reunir, examinar y analizar la información relativa a la aplicación de las medidas impuestas en las resoluciones 1718 y en la propia 1874, en particular los casos de incumplimiento, y c) formular recomendaciones al Comité (7).

(6) A modo de ejemplo, el párrafo 9 de la Resolución 2397: El Consejo de Seguridad «decide que los Estados miembros decomisarán, inspeccionarán y congelarán (confiscarán) cualquier buque en sus puertos, y que podrán decomisar, inspeccionar y congelar (confiscar) cualquier buque sujeto a su jurisdicción que se encuentre en sus aguas territoriales, si tienen motivos razonables para considerar que ha estado involucrado en actividades, o en el transporte de artículos, que se hayan prohibido...».

(7) El Grupo de Expertos ha emitido dos detallados informes sobre los incumplimientos de las sanciones por Corea del Norte de fechas 30 de enero de 2017 y 1 de febrero de 2019 (este último se refiere a las actividades del mercante *Wise Honest* hasta su detención en el puerto de Balikpapan, Indonesia).

Nuevas medidas de interdicción marítima en las últimas resoluciones CSNU

Las primeras medidas de interdicción marítima destinadas a asegurar el cumplimiento de las sanciones impuestas a Corea del Norte fueron aprobadas por el Consejo de Seguridad en los párrafos 12 a 16 de su Resolución 1874 (2009) y consistían, básicamente, en: a) exhortar a todos los Estados miembros a que inspeccionen los buques en alta mar, con el consentimiento del Estado del pabellón, cuando existan motivos razonables para creer que su carga contiene artículos cuyo suministro, venta, transferencia o exportación se prohíba en las resoluciones 1718 (2006) y 1874 (2009); b) exhortar a todos los Estados a que cooperen con esas inspecciones y, si el Estado del pabellón no consiente en que se realice la inspección en alta mar, ordene al buque que se dirija a un puerto adecuado para ser inspeccionado; c) autorizar a todos los Estados miembros a que requisen los artículos prohibidos que se descubran en esas inspecciones; d) requerir a todos los Estados miembros para que, cuando realicen una inspección o requisen una carga, informen con prontitud al Comité, y e) requerir a los Estados miembros para que, cuando no reciban la cooperación de un Estado del pabellón, informen con prontitud al Comité.

Cuatro años más tarde, el párrafo 17 de la resolución 2094 (2013) disponía que si un buque se niega a permitir una inspección después de que esta haya sido autorizada por el Estado del pabellón, o si un buque con pabellón de Corea del Norte se niega a ser inspeccionado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 12 de la Resolución 1874 (2009), todos los Estados denegarán a dicho buque la entrada en sus puertos, a menos que ello sea necesario para los fines de una inspección, en caso de emergencia o de regreso al puerto de origen.

Pero es en el párrafo 19 de la Resolución 2270 (2016) donde el Consejo de Seguridad inicia lo que puede considerarse una línea de acción nueva en el ámbito de las medidas de interdicción marítima que viene adoptando en su lucha contra la proliferación, al exhortar «a los Estados miembros a cancelar la matrícula de todo buque que sea de propiedad de la RPDC u operado por esta o cuya tripulación haya sido provista por la RPDC, [y] exhorta además a los Estados miembros a que se abstengan de matricular a ningún buque cuya matrícula haya sido cancelada por otro Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo...». Medidas que se reiteran, con un texto cada vez más cuidado, en el párrafo 24 de la Resolución 2321 (2016) y en el 12 de la Resolución 2397 (2017).

Además, en el párrafo 12 de la Resolución 2321 el Consejo de Seguridad «decide que el Comité, si dispone de información que ofrezca motivos razonables para creer que los buques están o han estado asociados con programas o actividades nucleares o relacionados con misiles balísticos prohibidos en virtud de las resoluciones 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016) o de la presente resolución, podrá exigir que se adopte

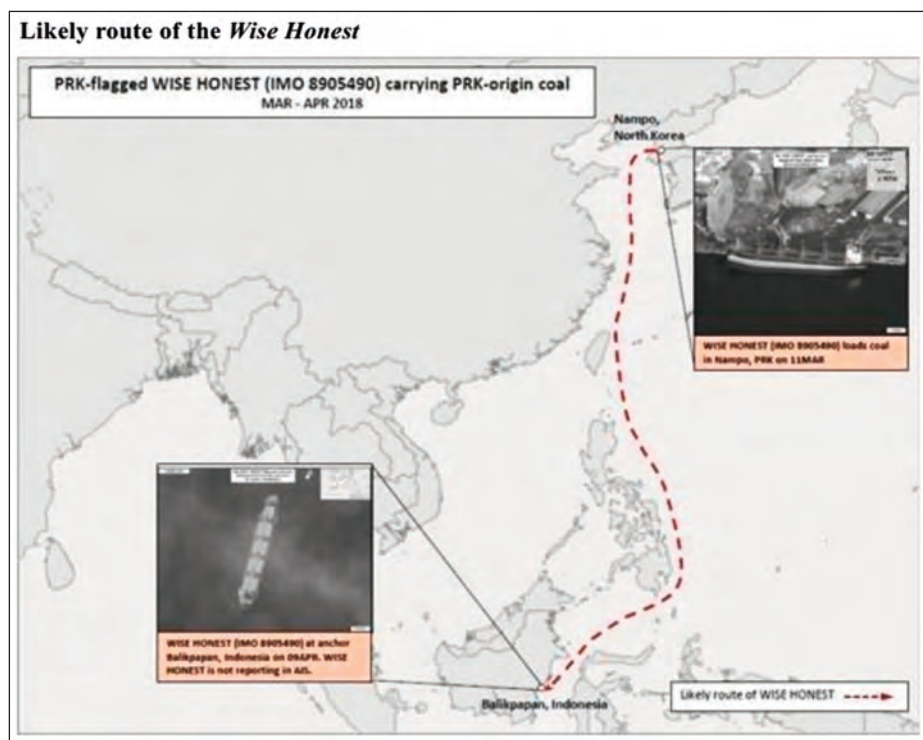


Imagen del informe del Grupo de Expertos de 1 de febrero de 2019.

cualquiera o la totalidad de las siguientes medidas con respecto a los buques que designe de conformidad con este párrafo: a) el Estado del pabellón de un buque designado retirará el pabellón del buque; b) el Estado del pabellón de un buque designado dirigirá al buque a un puerto indicado por el Comité, en coordinación con el Estado del puerto; c) todos los Estados miembros prohibirán que un buque designado entre en sus puertos, salvo en caso de emergencia, en caso de regreso al puerto de origen del buque o en caso de que el Comité lo disponga; d) el buque designado por el Comité será objeto de la congelación de activos impuesta en el párrafo 8 d) de la Resolución 1718 (2006)».

Finalmente, por lo que ahora importa, en el párrafo 8 de la Resolución 2375, el Consejo de Seguridad «exhorta a todos los Estados a que cooperen con las inspecciones realizadas con arreglo al párrafo 7 [en alta mar y con el consentimiento del Estado del pabellón, cuando se disponga de información que ofrezca motivos razonables para creer que el buque se dedica a tráficos

prohibidos] y, si el Estado del pabellón no consiente en que se realice la inspección en alta mar, [el Consejo de Seguridad] decide que el Estado del pabellón ordenará al buque que se dirija a un puerto adecuado y conveniente para que las autoridades locales realicen la inspección requerida con arreglo al párrafo 18 de la Resolución 2270 (2016), y decide además que si el Estado del pabellón no consiente en que se realice la inspección en alta mar ni ordena al buque que se dirija a un puerto adecuado y conveniente para la inspección requerida, o *si el buque se niega a cumplir la instrucción del Estado del pabellón para permitir que se realice la inspección en alta mar o dirigirse a tal puerto*, el Comité considerará designar el buque para las medidas impuestas en el párrafo 8 d) de la Resolución 1718 (2006) y el párrafo 12 de la Resolución 2321 (2016) y *el Estado del pabellón deberá cancelar inmediatamente la matrícula de ese buque siempre y cuando el Comité haya hecho tal designación»* (8) (9).

No están claros, a nuestro entender, el fundamento normativo ni la finalidad de estas medidas de retirada del pabellón o cancelación de la matrícula. Respecto de lo primero, no parece existir ningún precepto internacionalmente convenido que prevea la retirada del pabellón —y menos de forma inmediata— a un buque que desobedezca las órdenes de las autoridades del Estado que se lo ha concedido; aunque hay que reconocer que sería la consecuencia lógica para el buque que se ponga fuera del control del Estado que lo *acoge* y a cuya jurisdicción debería someterse. En cuanto a la finalidad de tales medidas, sobre todo de la que prevé la cancelación inmediata de la matrícula, podría pensarse que es dejar a tales buques sin nacionalidad que los ampare y así posibilitar su visita y registro con arreglo a la regla general contenida en el art. 110.1.d) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por virtud de la cual cualquier buque de guerra puede visitar y, en su caso, registrar los buques que carezcan de nacionalidad (10). De cualquier manera, no debe olvidarse que tales medidas son procedentes, según las resoluciones del Consejo de Seguridad, únicamente cuando se disponga de información que ofrezca motivos razonables para creer que el buque se dedica a tráficos prohibidos con Corea del Norte y así lo acuerde el Comité.

(8) Dada la compleja estructura de la frase, con dos oraciones condicionales alternadas, se indican en cursiva los dos apartados de la oración que más relevantes resultan para este trabajo.

(9) Las medidas se describen en los textos originales en inglés de las resoluciones, bien como *de-flag* (2321-§12: ... *the Flag State of a designated vessel shall de-flag the vessel*), bien como *deregister* (2375-§8: ... *the flag State shall immediately deregister that vessel*) y, como se ha expuesto antes, han sido traducidas en las versiones oficiales en español como «retirar el pabellón» y «cancelar la matrícula», respectivamente.

(10) Ni siquiera esta finalidad parece clara, dado que el mismo resultado se podría obtener autorizando, el Estado del pabellón del buque sospechoso, al buque de guerra extranjero que se lo solicite, a visitarlo y registrarlo.

Las nuevas medidas de interdicción marítima ante el Derecho interno español

Las resoluciones del Consejo de Seguridad que autorizan —mejor, obligan— a todos los Estados miembros de la Organización a retirar el pabellón o cancelar la matrícula a ciertos buques que incumplan las sanciones impuestas a Corea del Norte parecen presentar cierta dificultad de aplicación para el Derecho interno español, y en particular la del párrafo 8 de la Resolución 2375, que prevé cancelar la matrícula —de forma inmediata— al buque que desobedezca las órdenes del Estado del pabellón para que acepte ser registrado en alta mar o para que se dirija a puerto para ser registrado.

Estas órdenes —consentir la inspección en alta mar o dirigirse a un puerto determinado para ser inspeccionado— son típicas de las operaciones de interdicción marítima y pueden ser dirigidas por cualquier Estado a los buques de su pabellón, dado que forman parte de lo que se conoce como policía general de la navegación que aparece recogida en el artículo 174 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (11).

Sin embargo, como hemos anticipado, las consecuencias que las resoluciones del Consejo de Seguridad conllevan a la desobediencia a esas órdenes —la cancelación inmediata de la matrícula o la retirada del pabellón— son medidas que, aunque reconozcamos su carácter obligatorio para los Estados miembros, no parecen encontrar un fácil apoyo normativo en nuestro Derecho interno.

El registro y abanderamiento de buques se encuentra regulado en España por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (12) y la Ley de Navegación Marítima, con arreglo a las cuales: a) la matrícula de un buque se otorga por la Administración mediante su inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras; b) todos los buques inscritos en dicho Registro estarán abanderados en España, y c) los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española, teniendo prohibida la inscripción simultánea en el registro de buques de otro Estado, esto es, la doble nacionalidad (artículos 251 y 252 de la primera Ley citada y 65.2, 88, 90 y 91 de la segunda).

El desarrollo reglamentario de estas disposiciones se encuentra recogido en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matricula-

(11) Artículo 174. «Deber de obediencia a los buques de Estado. 1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado español. 2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho Internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto».

(12) Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

ción de buques y registro marítimo, en el que se contienen las normas que regulan la baja del registro de buques, si bien en él solo se contempla dicha baja para los supuestos de desguace, enajenación al extranjero, hundimiento o pérdida total por accidente.

Cabría preguntarse si a tenor del artículo 258.1 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante —que prevé la posibilidad de que el Gobierno adopte «cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de los intereses españoles en conflicto»— permitiría la adopción de aquellas medidas; pero habrá que tener presente que dicha potestad está prevista únicamente para aquellas «situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional». Si así se entendiera, sería el Gobierno el que tendría que decidir si el incumplimiento de aquellas órdenes por el capitán de un buque mercante de pabellón español (sobre el que existan fundadas sospechas, a juicio del Comité, de estar incumpliendo las sanciones impuestas a Corea del Norte) permitiría considerar tal conducta como un grave atentado contra los principios en los que se fundamenta el transporte marítimo internacional y, en caso afirmativo, si entre las medidas que puedan adoptarse se encontraría la retirada del pabellón o cancelación de la matrícula.

Lo ideal sería, desde luego, contar con una norma de Derecho interno (13) que, basándose en razones de seguridad (en este caso, internacional) y en los compromisos asumidos por España por convenios internacionales o como miembro de ciertas organizaciones internacionales, contemplara esas medidas como posibles y determinara la autoridad competente y el procedimiento necesario para acordarlas.

La Declaración Conjunta de la ISP en apoyo de las resoluciones 2375 y 2397

Tan pronto como el Consejo de Seguridad aprobó sus dos últimas resoluciones de 2017 sobre Corea del Norte (2375 y 2397) (14), dieciséis Estados que son Parte en la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (ISP) pusieron en marcha una declaración conjunta de apoyo a las mismas.

(13) Amparada en el art. 252.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: «Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente».

(14) En respuesta al sexto ensayo nuclear y a las pruebas de misiles balísticos realizados en otoño de ese año.

La ISP, de la que España forma parte desde su constitución en 2003 (15), es un mecanismo internacional de cooperación entre Estados —que no tiene su base en un tratado internacional, ni se constituye como una organización internacional— para luchar contra la proliferación de armas de destrucción masiva. Su principal instrumento está constituido por la Declaración de los Principios de Interdicción, suscrita en París el 4 de septiembre de 2003, a la que se han adherido hasta el momento 107 Estados (16). En ella se comprometen: a) a interceptar los envíos hacia y desde los Estados y actores no estatales implicados en la proliferación de armas de destrucción masiva, de conformidad con las facultades que a cada Estado le otorga su ordenamiento interno; b) a desarrollar procedimientos para facilitar el intercambio de información con otros países; c) a fortalecer las facultades (o instituciones) legales internas para facilitar la interdicción, y d) a tomar acciones específicas en apoyo de los esfuerzos de interdicción.

Una parcela importante de tales Principios es el referido a la interdicción del transporte por vía marítima de armas de destrucción masiva, sus sistemas de lanzamiento y materiales conexos. Mediante ellos, los Estados se comprometen a facilitar la visita y registro de los buques de su pabellón sobre los que existan sospechas fundadas de que se encuentran inmersos en un transporte de esa naturaleza.

Pues bien, en este ámbito, la Declaración Conjunta de la ISP en apoyo de las resoluciones 2375 y 2397 del Consejo de Seguridad, puesta en marcha a principios de 2018 y que cuenta ya con 42 Estados firmantes, entre los que no se encuentra España (17), se inicia con cinco párrafos expositivos de lo que es la propia ISP y los compromisos que asumen los Estados Parte. A continuación se ocupa ya de la Resolución 2375 en respuesta al sexto ensayo nuclear de Corea del Norte y expresa que «es imperativo para nosotros [los Estados que la suscriben] redoblar nuestros esfuerzos para presionar al máximo a Corea del Norte, a través de la plena implementación de las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU, incluidas las acciones relacionadas con la no proliferación, para obligar a Corea del Norte a cambiar sus acciones y lograr la desnuclearización de la península coreana». Igualmente, advierten que las medidas de interdicción marítima adoptadas por la Resolución 2375, por un lado, complementan las contenidas en la Declaración de Principios de Interdicción y, por otro, incluyen nuevas obligaciones y facultades de interdicción marítima para ayudar a poner coto a las actividades de contrabando ilícito de Corea del Norte.

(15) Precisamente tras el incidente del *So San*.

(16) <https://www.psi-online.info/psi-info-en>.

(17) <https://www.psi-online.info/psi-info-en/service/aktuelles/-/2075616>.

Sobre tales bases, en el párrafo quinto de la Declaración Conjunta, los Estados que la suscriben reiteran su compromiso de respetar las obligaciones contenidas en la Declaración de Principios de Interdicción y se declaran dispuestos a ayudar a cumplir la Resolución 2375 mediante una serie de medidas concretas —*in accordance with national and international legal authorities*— que se describen a continuación.

Tales medidas (que se enumeran del 1 al 7) no son otra cosa que la reproducción abreviada de las disposiciones a) sobre «interdicción marítima de buques de carga» de los párrafos 7, 8 y 11 de la Resolución 2375, y b) sobre «aplicación de las sanciones» de los párrafos 20 y 22 de la Resolución 2375, coincidentes con los párrafos 18 y 20 de la 2397. A modo de resumen, en esos siete apartados de la Declaración Conjunta los Estados que la suscriben se comprometen a:

- Realizar, en alta mar, la inspección de buques sospechosos de estar implicados en actividades de proliferación, con el consentimiento del Estado del pabellón.
- Cooperar con las inspecciones en caso de que se trate de un buque de pabellón propio.
- Si no se autoriza la inspección de un buque de pabellón propio, ordenar que se dirija a un puerto donde esta pueda realizarse.
- Ordenar a un buque sospechoso de pabellón propio que se dirija a un puerto en coordinación con el Estado del puerto. Si el buque de pabellón propio no obedece las órdenes, privarle del pabellón.
- Prohibir a sus nacionales la realización de transferencias de barco a barco, cuando uno de ellos sea de Corea del Norte, de cualquier mercancía o artículo que se suministre, venda o transfiera a/o desde Corea del Norte.
- Redoblar los esfuerzos para la inspección, detección e incautación de artículos prohibidos por las resoluciones del Consejo de Seguridad.
- Confiscar y disponer de los artículos cuya venta o transferencia esté prohibida por las resoluciones del Consejo de Seguridad.

Conclusión

España, como miembro de la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación, se ha comprometido a abordar las reformas legales necesarias para poner en marcha las medidas y acciones establecidas internacionalmente en la lucha contra la proliferación, fundamentalmente en lo que se refiere a medidas de interdicción marítima o aérea. En efecto, la Declaración de Principios de Interdicción establece que los Estados miembros de la PSI se compromete-

ten a *Review and work to strengthen their relevant national legal authorities where necessary to accomplish these objectives...*

En el mismo sentido, el Consejo de Seguridad, cuando se ocupa de Corea del Norte, «exhorta a todos los Estados miembros a que redoblen sus esfuerzos para aplicar todas las medidas establecidas en las resoluciones 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017), 2371 (2017), 2375 (2017) y la presente resolución» (párrafo 18 de la Resolución 2397).

En definitiva, entendemos que como miembro de la Organización de las Naciones Unidas y de la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación Española se encuentra obligada a cumplir las resoluciones del Consejo de Seguridad, por lo que no debería existir obstáculo para que suscriba también la Declaración Conjunta de la ISP en apoyo de las resoluciones 2375 y 2397.

Sin perjuicio de ello, la autoridad competente en materia de Marina Mercante deberá decidir si la actual legislación española permite la aplicación de las medidas aprobadas por el Consejo de Seguridad (y la ISP) referidas a la retirada del pabellón o cancelación de la matrícula, de forma inmediata, de los buques españoles que incumplan las órdenes que reciban en los términos a los que nos venimos refiriendo; o si, en caso contrario, se hace necesario abordar reformas normativas para permitir la adopción de tales medidas.



Faro del Castillo de San Sebastián en Cádiz al atardecer.
(Foto: Pablo Avanzini González-Llanos).

