

AGENTES DE LA AUTORIDAD

María del Carmen VIRSEDA FERNÁNDEZ
Capitán auditor
Doctora en Derecho



L Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las «Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas» establece en la Disposición Adicional 1.ª que «Los miembros de las dotaciones de los buques de la Armada tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones de vigilancia y seguridad marítima atribuidas legalmente o por convenios internacionales suscritos por España, que se llevan a cabo sin perjuicio de las que están atribuidas a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado».

En nuestro derecho interno, delitos como el terrorismo, la piratería, el tráfico ilegal de drogas y de seres humanos son considerados como delitos de persecución universal.

No obstante, pese a su proclamación como delitos de persecución universal, esta no se puede ejercer de forma ilimitada cuando afecte a buques de pabellón extranjero en espacios marítimos en los que rige el principio de libertad de navegación, sino de acuerdo con los tratados internacionales suscritos por España.

Por ello, es preciso analizar los poderes concretos de actuación del buque de guerra en relación a los principales «atentados contra la seguridad marítima», que son: piratería, tráfico ilícito de seres humanos en la mar, tráfico ilícito de estupefacientes en la mar, tráfico de armas en la mar y terrorismo en la mar.

Piratería

En el Derecho Internacional se regula con el Convenio de Jamaica (CONVEMAR), pero esta regulación resulta insuficiente.

Los poderes legales de actuación del buque de guerra en relación al delito de piratería son tanto visitar y registrar al buque sospechoso como, en su caso, apresar y detener.

Si bien esto rige en alta mar, la mayor parte de la doctrina especializada entiende que si la soberanía de los Estados ribereños sobre sus respectivas



Patrullero *Infanta Cristina* en la operación ATALANTA.

zonas económicas exclusivas se limita a los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y otros de contenido económico, ningún Estado, ni siquiera el ribereño, podría reprimir la piratería en su zona económica exclusiva, interpretación que por absurda debe ser rechazada.

El caso de la piratería frente a las costas de Somalia tiene un régimen excepcionalísimo, ya que las resoluciones de la ONU de 2008 y la Acción Común 2008/851 de la UE permiten la intervención en el mar territorial, incluso en el propio territorio de Somalia. Son normas sin precedente y se deben respetar las normas internacionales sobre derechos humanos.

Tráfico ilícito de seres humanos en la mar

En el ámbito internacional se regula en el Convenio de Jamaica (CONVEMAR); la Convención de Naciones Unidas Contra la Delincuencia Transnacional Organizada 2000 o Convenio de Palermo, siendo sus protocolos adicionales Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas y

Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, por Tierra, Mar y Aire los que tienen aplicación; la iniciativa y agencia FRONTEX, en el ámbito de la Unión Europea.

El ámbito de actuación del buque de guerra, a tenor de lo dispuesto en el Convenio de Jamaica, se circunscribe al derecho de visita del buque sospechoso, pero no autoriza el apresamiento ni la detención en el caso de que se confirmen las sospechas.

El Convenio Palermo apenas supone avance respecto al Convenio de Jamaica. Establece tanto el deber de notificar al Estado del pabellón, como la necesidad de obtener la autorización de este para visitar el buque, registrarlo y, si se hallan pruebas de que este está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes, apresar y detener. Hay dos excepciones a esta norma: buques sin nacionalidad y estado de necesidad para evitar peligro inminente para la vida de las personas.

Tráfico ilícito de estupefacientes en la mar

En el Derecho Internacional se regula en el Convenio de Jamaica, la Convención de las Naciones Unidas, de 20 de diciembre de 1988, contra el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y en el Acuerdo núm. 156 del Consejo de la UE.

El Convenio de Jamaica no reconoce al buque de guerra el derecho de apresar y detener a los buques que se dediquen a este tráfico ilícito, cualquiera que sea su pabellón, ni siquiera autoriza el derecho de visita e inspección.

La Convención de las Naciones Unidas de 1988 suple las carencias del CONVEMAR y permite a los buques de guerra de un Estado Parte, que tengan sospechas de tráfico ilícito de un buque que enarbole pabellón de otro Estado Parte, solicitar al Estado del pabellón que confirme la matrícula, y si la confirma, a solicitarle autorización para inspección y visita y, en su caso, apresamiento y detención. Estas medidas se adoptan en los términos que autorice el Estado del pabellón.

El Acuerdo núm. 156 del Consejo de la UE no aporta grandes novedades respecto de la Convención de 1988, limitándose a realizar un desarrollo de esta, con algunas concreciones.

Tráfico de armas en la mar

No se regula en el Convenio de Jamaica.

El Convenio de Palermo aplica uno de sus tres protocolos complementarios, el Protocolo contra la fabricación ilícita y el tráfico de armas de fuego de 2001. También se regula en los Protocolos de 2005 de enmienda al Convenio SUA y al Protocolo SUA de 10 de marzo de 1988.

En relación al tráfico de armas, no existe norma nacional ni internacional específica que permita, con carácter general, a nuestros buques de guerra la prevención, persecución y represión, respecto de buques extranjeros, en zonas económicas exclusivas (ni siquiera en la española) o en alta mar. Esto significa un enorme contrasentido, cuando la voluntad manifestada de la comunidad internacional es la de luchar contra este delito. Todo ello con una importante salvedad, y es la de que el tráfico de armas se vinculara con los delitos de terrorismo, tendencia muy de actualidad.

Terrorismo en la mar

En el ámbito internacional, no se regula en el Convenio de Jamaica.

Se regula en el Convenio y Protocolo SUA, de 10 marzo de 1988; los Protocolos de 2005 de enmienda al Convenio SUA y al Protocolo SUA; el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en vigor desde julio de 2004; el Sistema de Seguimiento de Largo Alcance (Sistema LRIT), en vigor desde enero de 2008; la Iniciativa de Estados Unidos, PSI (*Proliferation Security Initiative*) y la Operación OTAN, ACTIVE ENDEAVOUR.

El buque de guerra de un Estado Parte, según el Convenio y Protocolo SUA y los Protocolos de 2005 de enmienda, cuando tenga sospechas de que un buque de otro estado ha participado, participa o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos tipificados, puede pedir autorización al Estado del pabellón para la visita y registro del buque sospechoso y, en su caso, para el apresamiento y detención.

El Estado del pabellón puede autorizar la visita e inspección solicitada, y en su caso el apresamiento y detención; hacer que sus propios agentes realicen la visita y el registro; realizar la visita y el registro de forma conjunta con el Estado solicitante o negar la autorización de visita y registro. Con el importante matiz de que la falta de contestación del Estado requerido durante cuatro horas puede ser interpretada por el Estado requirente como una tácita autorización.

Protección jurídica

En sus cometidos como «agentes de la autoridad», la legislación nacional les da protección jurídica específica en el ejercicio de sus funciones. De forma genérica esta protección se articula en los siguientes aspectos:

- *Principio de veracidad.* Las actas de inspección y las denuncias que formule en el ejercicio de sus funciones dan fe y gozan de presunción

- de veracidad respecto de los hechos reflejados en las mismas, salvo prueba en contra.
- *Protección penal.* Si recibiera insultos, amenazas u ofrecimientos en el ejercicio de sus funciones, lo podrá poner, a la mayor urgencia posible, en conocimiento de su superior inmediato y dar cuenta del hecho al juzgado correspondiente, haciendo constar en el oficio su condición de agente de la autoridad.
 - *Solicitud de colaboración.* Si se viera impedido o imposibilitado para desarrollar sus cometidos con el fin de prevenir la comisión de infracciones o faltas, podrá requerir el auxilio de la autoridad judicial o gubernativa.

Esto enlaza con dos cuestiones:

- *Detenciones.* El art. 17 de la Constitución dispone que toda detención tendrá una duración máxima de 72 horas, y que para excederla es necesaria la autorización judicial.
Uno de principales problemas al intervenir en espacios marítimos lejanos de nuestras costas contra buques sospechosos de cometer alguno de los delitos internacionales de jurisdicción universal es el de qué hacer con los presuntos delincuentes y con los efectos del delito, caso de confirmarse las sospechas. Y más en concreto, cómo se puede conciliar la necesaria detención o apresamiento de los presuntos delincuentes, el buque y su carga, con el derecho fundamentad a la libertad y sus distintas garantías.
El Tribunal Constitucional en la sentencia 21/1997, de 10 de febrero, dictada al resolver el recurso de amparo interpuesto por el capitán del buque mercante *Archangelos*, resuelve esta cuestión. De la doctrina contenida en la expresada sentencia, se deduce que en caso de detención en espacios marítimos alejados de nuestro territorio no se produce una privación de los derechos fundamentales del detenido, pero sí una limitación a su ejercicio, derivada de la especial situación de lejanía y aislamiento en la que se produce la detención. Limitación para cuya legalidad resulta esencial su control, aunque sea a distancia, por la autoridad judicial competente, debiendo producirse el traslado del detenido a presencia judicial en el plazo más breve posible.
- *Registros.* Respecto a los registros, el art 18.2 de la Constitución establece que el domicilio es inviolable, ninguna entrada o registro se puede hacer sin consentimiento del titular o resolución judicial.
En el supuesto de los registros de buques realizados en la mar, ha sido frecuentemente invocada por los imputados la supuesta vulneración

del derecho fundamental de la inviolabilidad del domicilio, reconocido por el artículo 18.2 de la Constitución española.

De la doctrina del Tribunal Supremo, confirmada por el Tribunal Constitucional, se desprende que las bodegas, el puente, la sala de máquinas o los espacios comunes del buque no tienen la consideración de domicilio; mientras que sí la tendrían los camarotes particulares en los que la tripulación o los pasajeros desarrollan su vida íntima, personal o familiar.

Así el Tribunal Constitucional define el domicilio, a estos efectos, como un espacio en el cual el individuo ejerce su vida privada personal o familiar, espacio que debe quedar excluido de las observaciones ajenas y de las intromisiones de los demás, salvo autorización del interesado (STC 110/84, de 26 de noviembre, entre otras muchas).

Ello no quiere decir que los camarotes privados no puedan ser registrados, pero sí que para su registro será necesario o el previo consentimiento del titular o, en su defecto, una resolución judicial que lo autorice, debiéndose cumplir las formalidades previstas al respecto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

