

URGENTE: Denuncia con solicitud de primeras diligencias (Art. 13 LECrim)

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN DE GUARDIA DE BARCELONA

DON DIEGO SÁNCHEZ FERRER, Procurador de los Tribunales col. n.º 1166 del Ilustre Colegio de Procuradores de los Tribunales de Barcelona, en nombre y representación de [REDACTED] según se acredita mediante apoderamiento apud acta, bajo la dirección letrada de D. Diego Francisco Miñano Frutos, colegiado del Ilustre Colegio de Abogados de Murcia n.º 7.663, ante el Juzgado comparezco y, como mejor proceda en Derecho, **DIGO:**

Que al amparo de lo dispuesto en los artículos 101 y 259 LECrim, por medio del presente escrito formulo **DENUNCIA** de los hechos que a continuación se exponen, por si los mismos fueren constitutivos de delito, instando la actuación de la autoridad judicial para su persecución, contra el capitán del buque NEXOE MAERSK (IMO n.º 9220885), que se encuentra actualmente y hasta las 20:00 horas del día 15 de abril del año en curso en el Puerto de Barcelona.

Instamos la actuación de la autoridad judicial a fin de que, en virtud del art. 13 LECrim, adopte las medidas pertinentes con el apoyo de la Policía Judicial para la incoación del procedimiento penal y el aseguramiento al mismo del investigado, para depurar las pertinentes responsabilidades penales a tenor de los Tratados Internacionales suscritos por el Reino de España y todo ello en base a los siguientes,

HECHOS

PRIMERO.- REFERENCIA SUCINTA A LOS HECHOS PRESUNTAMENTE DELICTIVOS DETALLADOS EN LA PRESENTE DENUNCIA.-

En la presente denuncia se pone en conocimiento de la autoridad judicial:

- La actual participación de la naviera Maersk, y en concreto de los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk*, en una nueva transferencia de material

militar al ejército israelí utilizando el puerto de Barcelona como lugar de tránsito y asbatecimiento de servicios y combustible.

- La participación ya consumada de diversos buques de la naviera Maersk, entre los que se encuentran los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk*, en trayectos de suministro de material militar a Israel, utilizando puertos españoles como lugares de tránsito y transbordo.

Como detallaremos en los sucesivos hechos, el suministro ininterrumpido y continuo de material militar y armamentístico a Israel puede ser constitutivo de un delito contra la Comunidad Internacional (Título XXIV del Código Penal).

Por todo ello, el motivo del presente escrito es denunciar hechos presuntamente delictivos respecto de los que resulta competente la jurisdicción española; así como solicitar, como medida cautelar urgente, **la retención y registro del buque *Nexoe Maersk* (IMO n.º 9220885)** en el puerto de Barcelona.

SEGUNDO.- IMPLICACIÓN DE LOS BUQUES “MAERSK DETROIT” (IMO n.º 9333034) Y “NEXOE MAERSK” (IMO n.º 9220885) EN TRANSFERENCIAS Y OPERACIONES DE SUMINISTRO DE MATERIAL MILITAR A ISRAEL.-

Según la información que ha podido recabar esta parte, contenida en fuentes abiertas (página web de “Maersk Line Limited”, página web de “MarineTraffic”, página web de “Panjiva” y página web de “Track-Trace”) y facilitada por una investigación periodística del medio irlandés *The Ditch* y *Declassified UK*¹, puede comprobarse que:

- El buque *Maersk Detroit* (IMO n.º 9333034) partió el pasado 5 de abril desde el puerto estadounidense de Bayport en Houston (Texas)² con el objetivo de transportar una carga de **componentes de aviones de**

1 <https://www.declassifieduk.org/maersk-the-shipping-company-transporting-arms-to-israel/>

2 <https://www.maersklinelimited.com/schedules/vesselSchedules?vesselCode=Q4C&fromDate=2025-04-01>

combate F-35 con destino final a **la base aérea israelí de Nevatim**. Esta carga ha sido reconocida por la propia naviera, tal y como se desprende de la investigación periodística y de las recientes declaraciones de Maersk L.L. de fecha 12 de abril del año en curso³, en las que la naviera reconoce: "*es correcto que Maersk Detroit y Nexoe Maersk transportan contenedores con piezas del F-35*".

Como **Documento n.º 1** se acompaña información de la web de Maersk L.L. en la que consta el calendario actual de operaciones del *Maersk Detroit*.

- La carga de componentes de aviones F-35 proviene de la base militar de **Fort Worth** (Texas) operada por Lockheed Martin, líder del consorcio internacional que fabrica estos aviones de guerra. Su destino final, la base de **Nevatim** (Israel), es uno de los principales centros operativos desde donde se lanzan ataques aéreos sobre la Franja de Gaza desde octubre de 2023.
- El carguero *Maersk Detroit*, el cual forma parte del programa militar estadounidense **Maritime Security Program**⁴, tiene previsto cruzar el Estrecho de Gibraltar el próximo **20 de abril**, haciendo escala en el **Puerto de Tánger** donde descargará los componentes de aviones de combate F-35.
- La operación logística será completada por un segundo buque de la misma naviera, el *Nexoe Maersk* (IMO n.º 9220885). Este buque recogerá en el puerto de Tánger la carga militar procedente del *Maersk Detroit*.
- El *Nexoe Maersk* hará escala en los puertos de **Barcelona, Valencia y Algeciras**, antes de llegar a Tánger⁵.

Como **Documento n.º 2** se acompaña información de la web de Maersk L.L. en la que consta el calendario actual de operaciones del *Nexoe Maersk*.

3 <https://cadenaser.com/andalucia/2025/04/12/maersk-niega-envios-de-armas-a-israel-via-algeciras-que-denuncia-adelante-radio-algeciras/>

4 <https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/maritime-security-program-msp>

El "Maritime Security Program" es un programa de seguridad militar del Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América mediante el que se mantiene una flote de buques mercantiles que participan, con carácter civil, en el comercio internacional. Este programa está siendo utilizado para proporcionar suministros militares y combustible de uso exclusivo militar al ejército de Israel durante su ofensiva en la Franja de Gaza.

5 <https://www.maersklinelimited.com/schedules/vesselSchedules?vesselCode=681&fromDate=2025-04-10>

- El destino de la carga del *Nexoe Maersk* es el **puerto de Haifa** (Israel), donde posteriormente será transportada a la base aérea militar de Nevatim.

Como puede observarse, los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk* están directamente implicados en una **cadena logística y programada de suministro armamentístico a Israel**, coadyuvante con la ejecución del plan sistemático para atacar y acabar con la población civil gazatí. Sin la cooperación y participación de la naviera Maersk, no sería posible que el Ejército de Israel se abasteciera para continuar perpetrando crímenes de guerra, crímenes de lesa humanidad y graves violaciones del Derecho Internacional Humanitario en la Franja de Gaza.

La transferencia que actualmente se está llevando a cabo de manera conjunta y coordinada por los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk*, constituye un eslabón más de la cadena de suministro armamentístico a Israel.

En este sentido, si analizamos el **historial reciente** de las rutas realizadas por ambos cargueros, podemos concluir lo siguiente:

- Información contenida en el informe "Evidence of Maersk shipments to israeli military"⁶ publicado en fecha 4 de noviembre de 2024 por Palestinian Youth Movement, evidencia que:
 - Entre septiembre de 2023 y septiembre de 2024, la naviera A.P. Moller Maersk envió millones de libras de material militar al ejército israelí desde Estados Unidos. El informe es fruto del análisis y revisión de 2.110 envíos en buques de Maersk al Ministerio de Defensa de Israel.
 - Todos los envíos analizados en el meritado informe transitaron por el Puerto de Algeciras, al ser el puerto en el que se transbordaba la carga desde un buque proveniente de Estados Unidos hasta un segundo buque que atravesaba el Mar Mediterráneo hasta alcanzar las costas israelíes.
 - En varios de estos tránsitos han participado los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk*. Podemos hablar de una cadena logística y programada de suministro, ya que el patrón ha sido el mismo durante años: el primer buque siempre ha realizado la ruta trans-atlántica y el segundo buque se

⁶ <https://static1.squarespace.com/static/664aed65d320123f2b3ab647/t/672856f753a253353d180a21/1730696954684/MaerskShipmentsIsrael-Nov4Report-Final.pdf>

ha limitado en todas las ocasiones a completar la operación atravesando el Mar Mediterráneo.

Como **Documento n.º 3** se acompaña copia del informe "Evidence of Maersk shipments to israeli military".

- Por su parte, si analizamos y cruzamos los datos disponibles de las páginas web de Maersk Line Limited⁷, Panjiva⁸ y Track-Trace⁹; podemos observar lo siguiente:
 - Entre el 10 de agosto de 2024 y el 12 de marzo de 2025 se han producido, al menos, un total de **61 exportaciones de material militar desde Estados Unidos a Israel**, utilizando buques de la naviera Maersk. Estos datos son de acceso libre, y han sido obtenidos tras filtrar las exportaciones cuya carga contiene los siguientes códigos arancelarios: HS 8710 (Tanques y demás vehículos blindados de combate, motorizados) y HS 93 (Armas y municiones y sus partes y accesorios).

Como **Documento n.º 4** se acompaña tabla de análisis obtenida de la web Panjiva.

- Las 61 exportaciones de material militar se llevaron a cabo a través de 14 viajes o transferencias ejecutadas por buques de la naviera Maersk. Si atendemos al doc. n.º 4, en la primera columna de la tabla aparece un código formado por cuatro letras y nueve números, conocido como *Bill of lading* (conocimiento de embarque o manifiesto de carga).

Si utilizamos la herramienta de búsqueda de la web *Track-Trace* e introducimos los datos de cada *Bill of lading*, obtenemos información sobre qué buques han sido utilizados para realizar cada exportación. La

⁷ <https://www.maersklinelimited.com/schedules/pointToPoint> Este portal web, administrado por Maersk L.L., contiene información actualizada sobre las rutas comerciales y operaciones que desarrollan todos los buques pertenecientes a la empresa naviera.

⁸ <https://es.panjiva.com/> "PANJIVA" es una página web que sistematiza datos e información sobre comercio global marítimo aportando herramientas de transparencia sobre las cadenas de suministro.

⁹ <https://www.track-trace.com/bol> "Track-Trace" es una página web que permite localizar y rastrear cualquier envío comercial marítimo a través del seguimiento de su "Bill of lading" (conocimiento de embarque o manifiesto de carga). El "Bill of lading" es el documento que emite el transportista como recibo del embarque de la mercancía y para certificar el estado en que se encuentra, acreditando la identidad del exportador, importador, estado del envío y objeto del mismo.

discrepancia entre las 61 exportaciones y los 14 viajes se debe a que en un viaje pueden realizarse varios envíos de carga.

Junto al listado de buques implicados, también podemos obtener información sobre la ruta y los puertos de tránsito utilizados.

Como **Documento n.º 5** se acompaña tabla de análisis de los 14 viajes realizados por buques de Maersk a Israel.

- Todos los viajes obedecen a un mismo patrón, según el cual la ruta se divide en dos: un trayecto trans-atlántico realizado por un primer buque y otro trayecto mediterráneo realizado por otro carguero.

De los catorce viajes analizados, los nueve primeros (desde el 10 de agosto hasta el 19 de octubre de 2024) hacen trasbordo en el puerto de Algeciras (España), siendo descargada la mercancía y posteriormente cargada y trasbordada en otro buque.

- De los nueve viajes en los que el trasbordo se realizó en Algeciras, los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk* han tenido, al menos, la siguiente implicación directa:
 - En fecha **1 de septiembre de 2024** el buque *Nexoe Maersk* cargó en el puerto de Algeciras la carga previamente descargada por el carguero *Maersk Chicago* (IMO n.º 9332975), cuyo destino de envío fue *Government of Israel*.
 - En fecha **28 de septiembre de 2024** el buque *Nexoe Maersk* cargó en el puerto de Algeciras la carga previamente descargada por el carguero *Maersk Sentosa* (IMO n.º 9315202), cuyo destino de envío fue *Government of Israel*.

Respecto a este trayecto, en el informe del doc. n.º 3 se detalla la carga: 19 toneladas de "Equipo militar no clasificado en otra categoría" (Código HS 9803.20) y de "Tanques y otros vehículos blindados de combate monitorizados" (Código HS 8710.00). Esta carga fue entregada en el puerto israelí de Ashdod en fecha 12 de octubre de 2024.

- En fecha **12 de octubre de 2024** el buque *Nysted Maersk* (IMO n.º 9220897) cargó en el puerto de Algeciras la carga previamente descargada por el carguero *Maersk Detroit*, cuyo destino de envío fue *Government of Israel*.
- En fecha **27 de octubre de 2024** el buque *Nexoe Maersk* cargó en el puerto de Algeciras la carga previamente descargada por el carguero *Maersk Atlanta* (IMO n.º 9348649), cuyo destino de envío fue *Government of Israel*.

De este modo, durante los meses de septiembre y octubre de 2024 los buques *Nexoe Maersk* y *Maersk Detroit* han participado activamente en al menos cuatro trayectos de suministro de material militar a Israel, siendo estos hechos constitutivos por sí solos de un posible delito contra la Comunidad Internacional.

- En orden a acreditar que los trayectos realizados por el buque *Nexoe Maersk* tuvieron como destino final Israel, acompañamos otra tabla de análisis de datos, fruto de filtrar todas las llamadas a puerto realizadas por este carguero a los puertos israelíes de Haifa y Ashdod.

Como **Documento n.º 6** se acompaña tabla de análisis de las llamadas a puerto realizadas por el buque *Nexoe Maersk*.

Dicha información ha sido obtenida de la página web MarineTraffic¹⁰, pudiendo cotejarse sus datos con los de la tabla del doc. n.º 5.

Si cruzamos sus datos, podemos observar que:

- El *Nexoe Maersk* llega el **14 de septiembre de 2024** a las 8:24:00 al puerto israelí de Haifa, tras haber abandonado el puerto de Algeciras el 1 de septiembre del mismo año.
- El *Nexoe Maersk* llega el **12 de octubre de 2024** a las 23:31:00 al puerto israelí de Ashdod, tras haber abandonado el puerto de Algeciras el 28 de septiembre del mismo año.

¹⁰ <https://www.marinetraffic.com/> “MarineTraffic” es una página web que ofrece información en tiempo real sobre la ubicación y rutas de los buques que comparten su sistema de identificación automática (AIS).

- El *Nexoe Maersk* llega el **7 de noviembre de 2024** a las 16:30:00 al puerto israelí de Haifa, tras haber abandonado el puerto de Algeciras el 27 de octubre del mismo año.
- Tal es el grado de participación del buque *Mersk Detroit* en el suministro de armas a Israel que el 4 de julio de 2007 el buque fue retenido en el puerto de Algeciras por ocultar una carga de armas de fuego¹¹. Pese a que se trata de hechos presumiblemente prescritos, sirven para ilustrar el rol de los buques de la naviera Maersk en el comercio de armas con Israel.

La participación de ambos buques en esta cadena de suministro constituye una violación flagrante de las obligaciones internacionales de **no asistencia** a crímenes internacionales, reconocidas por el Derecho Internacional y por el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional.

Nos encontramos ante un delito cuya comisión es **continuada** en el tiempo, ya que al menos desde el 7 de Octubre del año 2023 las transferencias de armas a Israel han ocurrido de manera incesante, mediante una infraestructura de suministro conformada por una cadena de rutas comerciales, cuyo destino final es proveer al ejército israelí de armamento y material militar.

El suministro ininterrumpido y continuo de material militar y armamentístico a Israel puede ser constitutivo de un delito contra la Comunidad Internacional, siendo la responsabilidad criminal de los capitanes de cada uno de los buques implicados encajable en la figura jurídica de la "cooperación necesaria" (art. 28 b) CP) o de la coautoría.

De este modo, los **puertos del Estado español** se están utilizando como **plataformas de tránsito** para envíos de armamento y componentes militares con destino a Israel, pese a la posible calificación penal de estos hechos al amparo de los artículos 607, 607 *bis*, 609, 610, 611 y 615 del Código Penal y de la Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio de 9 de diciembre de 1948.

Podemos afirmar que **la naviera MAERSK ha participado y continúa participando en el abastecimiento de armamento a Israel, para la**

11 <https://www.20minutos.es/noticia/255508/0/puerto/algeciras/armas/>

ejecución de un ataque generalizado o sistemático contra la población civil palestina, debiendo tomarse las acciones legales procedentes para impedir dicha reiterada conducta comisiva, coadyuvante con la perpetración de graves delitos contra la comunidad internacional.

TERCERO.- FRACCIONAMIENTO DE LA OPERACIÓN DE SUMINISTRO Y UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE TÁNGER CON EL FIN DE ELUDIR LA JUSTICIA PENAL.-

Tras hacerse público en España el informe "*Evidence of Maersk shipments to israeli military*" suscrito por Palestinian Youth Movement, las autoridades competentes anunciaron denegar la escala en el puerto de Algeciras a dos buques procedentes de Nueva York con armamento para Israel¹².

En plena consonancia con lo expuesto en el hecho PRIMERO, los buques a los que se denegó la escala pertenecían a la naviera Maersk: *Maersk Denver* (IMO n.º 9332999) y *Maersk Seletar* (IMO n.º 9315197). Ambos cargueros aparecen citados en el informe de Palestinian Youth Movement al formar parte de rutas comerciales militares entre EEUU e Israel en el marco del programa militar estadounidense **Maritime Security Program**.

Con anterioridad a este "veto", la naviera Maersk operaba "troceando" la ruta comercial en dos trayectos:

- Un trayecto trans-atlántico, que comenzaba en un puerto estadounidense y finalizaba en el puerto de Algeciras, donde se descargaba el cargamento militar.
- Un trayecto mediterráneo, que partía de Algeciras, donde se cargaba la carga en un nuevo barco, con destino a un puerto israelí.

Tras el anuncio de las autoridades españolas, la naviera Maersk está tratando de eludir la justicia penal española mediante la utilización del puerto de Tánger. Sin embargo:

¹² <https://elpais.com/espana/2024-11-07/el-gobierno-deniega-la-escala-en-algeciras-de-dos-buques-con-armamento-para-israel.html>

- Las transferencias y transbordos denunciados en el hecho PRIMERO, ejecutados durante los meses de septiembre y octubre de 2024 por los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk* **ocurrieron en un puerto español**, por lo que nuestros tribunales gozan de competencia y de jurisdicción para investigar y enjuiciar estos hechos.
- La transferencia que actualmente se está llevando a cabo por los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk*, tiene como puertos de tránsito los puertos españoles de **Barcelona, Valencia y Algeciras**.

Durante el trayecto por estos puertos españoles, el *Nexoe Maersk* recibirá servicios de suministros, insumos básicos y combustible ("*bunkering*"), constituyendo procesos clave en la logística marítima para garantizar el abastecimiento de embarcaciones en tránsito.

De este modo, y al encontrarnos ante un **delito continuado** (art. 74.1 CP), el actual tránsito del *Nexoe Maersk* por los puertos españoles constituye una acción más entre la pluralidad de acciones que conforman el delito. Dado que se trata de una cadena de suministro, cada uno de sus eslabones es imprescindible y necesario para la ejecución.

La contribución del denunciado a la acción delictiva está integrada por su aportación comercial, coadyuvante a la eficacia de la acción agresora materializada por el Estado de Israel, en la medida en que la disponibilidad del suministro armamentístico mantiene y refuerza las posibilidades de ejecución y restringe o inhibe necesariamente las de defensa de los agredidos.

El suministro de armamento forma parte del plan de ejecución de los delitos cuya comisión se denuncian, existiendo graves precedentes en la historia, en especial en los hechos juzgados por el tribunal de Nuremberg, en los que queda patente la **necesidad imperativa de detener la afluencia de material letal para la comisión de graves crímenes contra la Comunidad Internacional**. Por lo tanto, la cadena de suministro de material militar a Israel resulta un hecho coadyuvante y propiciador de la ejecución del plan sistemático para atacar y acabar con la población civil gazatí.

Alternativamente, consideramos que los hechos denunciados podrían entrar dentro del supuesto de hecho previsto por el art. 615 CP: actos preparatorios de los delitos contra la Comunidad Internacional.

CUARTO.- OBLIGACIONES INTERNACIONALES DE ESPAÑA RESPECTO A LA PERSECUCIÓN Y ENJUICIAMIENTO DE LOS DELITOS CONTRA LA COMUNIDAD INTERNACIONAL.-

El delito de genocidio se introduce en la legislación española mediante la Ley 44/1971, de 15 de noviembre, en cuya Exposición de Motivos se hacía referencia expresa a la finalidad de incorporación al Código Penal español del contenido de la Convención para la prevención y sanción del genocidio de 9 de diciembre de 1948, a la que España se había adherido el 13 de septiembre de 1968.

Ello se tradujo en un nuevo artículo 137 *bis* en el que se definía el genocidio como la comisión de determinadas conductas, cuya gravedad determinaba la pena, ejecutadas con el propósito de destruir, total o parcialmente, un grupo nacional étnico, social o religioso. A pesar de que, como se ha dicho, la voluntad expresa del legislador era la incorporación a la ley española de la referida Convención, el texto se redactó de forma diferente, voluntariamente o no, pues en el original la referencia a los grupos protegidos se concretaba en los de carácter nacional, étnico, racial y religioso. Las diferencias fueron resueltas por la Ley Orgánica 8/1983, que rectificó la redacción original para acomodarla a la literalidad de la Convención, manteniéndose después el nuevo texto, en este párrafo primero, en el artículo 607 del Código Penal.

Los delitos de lesa humanidad (art. 607 *bis* CP) fueron introducidos por la Ley Orgánica 15/2003 de 25 de noviembre a fin de adaptar el Código Penal a la legislación internacional ya que el art. 7 del Estatuto de la Corte Penal Internacional los incluye, Estatuto que fue ratificado por España el 19 de octubre del 2000.

Finalmente, los delitos contra las personas y bienes protegidos en caso de conflicto armado (608 y ss CP) vienen a ser una consecuencia de los Cuatro Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949, los Protocolos Adicionales de 8 de junio de 1977 y el Convenio de la Haya sobre Leyes y Usos de la Guerra Terrestre.

En definitiva la tipificación y persecución de los delitos objeto de esta denuncia son consecuencia de los tratados internacionales suscritos por el Reino de España en materia de derecho internacional humanitario.

QUINTO.- SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL INTERCAMBIO COMERCIAL DE MATERIAL DE DEFENSA Y DE DOBLE USO CON EL GOBIERNO DE ISRAEL Y EL INCUMPLIMIENTO DE ESTE DEBER JURÍDICO POR PARTE DE LA NAVIERA MAERSK Y DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES.-

Existen suficientes motivos para concluir, a la vista de los anteriores hechos relatados, que no procede la concesión de **autorización alguna respecto de la venta, exportación y comercio de todo tipo de material de defensa al Gobierno de Israel**, así como para el **comercio de material de defensa y de doble uso con dicho país**.

En efecto, en virtud de los arts. 8.1.a) de la Ley 53/2007, de 28 de diciembre, sobre el control del comercio exterior de material de defensa y de doble uso, y del art. 7.1.a) del Real Decreto 679/2014, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de control del comercio exterior de material de defensa, **cabe la revocación y/o suspensión en los siguientes supuestos;**

*"Las solicitudes de autorización serán denegadas y las autorizaciones, a las que se refiere el artículo 4, **suspendidas o revocadas**, en los siguientes supuestos:*

- a) *Cuando existan **indicios racionales de que el material de defensa, el otro material o los productos y tecnologías de doble uso puedan ser empleados en acciones que perturben la paz, la estabilidad o la seguridad en un ámbito mundial o regional,***

puedan exacerbar tensiones o conflictos latentes, puedan ser utilizados de manera contraria al respeto debido y la dignidad inherente al ser humano, con fines de represión interna o en situaciones de violación de derechos humanos, tengan como destino países con evidencia de desvíos de materiales transferidos o puedan vulnerar los compromisos internacionales contraídos por España.”

Ninguna duda puede existir a día de hoy de que cualquier material de defensa, material o productos y tecnologías de doble uso, así como cualquier comercio que pueda tener directa o indirectamente relación con los anteriores, supone un **grave riesgo tanto para la paz y la estabilidad mundial, como para la debida protección de los más elementales derechos humanos de la población en Gaza, a la vista de los numerosos informes emitidos por las organizaciones internacionales, y por las resoluciones de los Tribunales de Justicia.**

Junto a ello, especialmente relevante para este supuesto es el artículo 11 de la Ley 53/2007, de 28 de diciembre, sobre el control del comercio exterior de material de defensa y de doble uso, que expresamente señala que:

“1. La Administración General de Estado podrá proceder a la inmediata retención del material de defensa, del otro material y de los productos y tecnologías de doble uso en tránsito a través del territorio, o del espacio marítimo o aéreo sujetos a la soberanía española, cuando se den los supuestos previstos en el artículo 8 de esta Ley, sin perjuicio de los controles establecidos por disposiciones especiales”.

Por último, cabe recordar que el **artículo 6.3 del Tratado sobre el Comercio de Armas de las Naciones Unidas**, del que España es parte, establece:

“3. Un Estado parte no autorizará ninguna transferencia de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, ni de elementos comprendidos en el artículo 3 o el artículo 4, si en el momento de la autorización tiene conocimiento de que las armas o los elementos podrían utilizarse para

cometer genocidio, crímenes de lesa humanidad, infracciones graves de los Convenios de Ginebra de 1949, ataques dirigidos contra bienes de carácter civil o personas civiles protegidas como tales, u otros crímenes de guerra tipificados en los acuerdos internacionales en los que sea parte.”

El artículo 7.1. a) y b) de dicho convenio establece que cada Estado deberá analizar las exportaciones de armas que puedan menoscabar la paz y la seguridad o utilizarse para cometer o facilitar una violación grave del derecho internacional humanitario o cometer o facilitar una violación grave del derecho internacional de los derechos humanos. El mismo tratado establece en su artículo 2 que la transferencia de armas incluye la exportación, la importación, **el tránsito, el transbordo** y el corretaje de armas.

SEXTO.- DE LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL CAPITÁN DEL BUQUE NEXOE MAERSK.-

Pese a que los hechos se encuentran en un momento incipiente para su calificación jurídica, la denuncia se dirige contra el capitán del buque *Nexoe Maersk*, como máximo responsable del destino de la carga que transporta.

La STS, Sala de lo Penal, n.º 865/2015 de 14 de enero de 2016 (caso *Prestige*) detalla de manera ilustrativa la extensión de la responsabilidad del capitán de un buque en términos de autoría en la comisión de un ilícito penal.

La citada sentencia expone la relevancia de las normas extrapenales específicas a la hora de determinar la responsabilidad penal del capitán (Fundamento Jurídico Decimoséptimo), ya que estos preceptos prevén sus competencias, funciones y deberes. A este respecto conviene destacar la posición especial del Capitán como custodio de la carga y responsable de la misma, máxime cuando se trata de mercancías peligrosas, como es el caso.

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), del que España es firmante mediante Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978, establece las condiciones que deben seguirse en el transporte de mercancías peligrosas. En concreto, su Capítulo V

establece las normas de navegación segura y, relevante a estos efectos, sitúa la responsabilidad de la navegación directamente sobre el capitán y nadie más.

La responsabilidad del capitán del *Nexoe Maersk* es meridianamente clara, ya que el carguero del que es responsable ha cargado material militar para Israel en puertos españoles hasta en al menos cuatro ocasiones, utilizando un puerto español como lugar de trasbordo y carga antes de proseguir en su ruta hacia Israel. De este modo, el capitán ha adoptado y ejecutado decisiones sobre: qué cargar, qué puertos transitar durante la ruta y dónde entregar el cargamento militar.

Nos encontramos ante decisiones plenamente conscientes, ya que todo capitán de una embarcación tiene un conocimiento detallado sobre el contenido de la carga que transporta y su destino final.

SÉPTIMO.- CONCLUSIONES.-

Por todo lo expuesto, dada la gravedad de los hechos denunciados, teniendo en cuenta las resoluciones de Corte Internacional de Justicia de fecha 26 de enero, 28 de marzo, 24 de mayo y 19 de junio de 2024, el acuerdo de la Fiscalía del CPI de 20 de mayo de 2024, siendo también observable lo establecido en los artículos 607, 607 *bis*, 609, 610, 611 y 615 del Código Penal sobre delitos contra la Comunidad Internacional, por medio del presente escrito ponemos en conocimiento de la autoridad judicial los hechos detallados en la presente, interesando que se acuerde la apertura de las pertinentes diligencias de investigación.

Así mismo, en virtud del art. 13 LECrim, interesamos que se acuerden las **diligencias de investigación y aseguramiento** solicitadas vía **OTROSÍ**.

A los anteriores hechos relatados, le son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

PRIMERO.- BREVE CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LOS HECHOS

1.- Los hechos relatados son indiciariamente calificables al amparo de los artículos 607 (delito de genocidio), 607 *bis* (delito de lesa humanidad), 609, 610, y 611 del Código Penal y de la Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio de 9 de diciembre de 1948.

Esta calificación jurídica ha sido respaldada por la Corte Internacional de Justicia de La Haya, habiendo determinado la Corte que las acusaciones presentadas contra Israel se encuadran en la Convención sobre Genocidio y que la población palestina tiene derecho a protección como grupo.

2.- Alternativamente, los hechos relatados son indiciariamente calificables al amparo del art. 615 CP: actos preparatorios de los delitos contra la Comunidad Internacional.

El art. 615 CP permite castigar a aquellos que participan en la preparación o planeamiento de un delito contra la Comunidad Internacional, sin llevarlo a cabo totalmente.

3.- Adicionalmente, los hechos aquí relatados podrían ser constitutivos de un **delito de tráfico de armas**, tipificado en el art. 566 del Código Penal y de un **delito de contrabando** tipificado en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

4.- En lo que concierne a la **autoría de dicho delito**, y más allá de sus responsables materiales, la naviera Maersk Line Limited opera y administra directamente la ruta comercial marítima que permite el suministro militar a Israel desde Estados Unidos.

Los hechos se encuentran en un momento incipiente para su calificación jurídica pero, dado el contexto en el que se producen, **resulta indiciaria la responsabilidad penal del capitán del buque Nexoe Maersk** como coautor o cooperador necesario respecto a los delitos enunciados, dado que los actos acreditados han coadyuvado necesariamente a la creación del clima de

hostigamiento y amenaza contra la población palestina de Gaza que ha puesto en riesgo sus vidas o que ha perturbado gravemente su salud.

SEGUNDO.- JURISDICCIÓN.-

Art. 23.1 LOPJ: *"En el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas **cometidos en territorio español** o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte."*

Los hechos relatados han ocurrido en territorio español. Nos referimos a los trasbordos acaecidos durante los meses de septiembre y octubre de 2024; así como a la actual participación de los buques *Maersk Detroit* y *Nexoe Maersk* en una nueva transferencia de material militar al ejército israelí utilizando el puerto de Barcelona como lugar de tránsito y asbatecimiento de servicios y combustible.

Así mismo, el art. 23.4 a) LOPJ prevé una regla específica para los delitos de genocidio, lesa humanidad y similares. Dado que desconocemos la nacionalidad, residencia habitual o la eventual denegación de extradición respecto al capitán del buque, interesamos que se lleven a cabo las primeras diligencias pertinentes (art. 13 LECrim) en orden a esclarecer estos extremos.

Por su parte, el art. 12 Ley 14/2014 de Navegación Marítima:

*"1. Salvo lo previsto para los buques de Estado, **la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales** o demás aguas interiores marítimas.*

*2. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes así como la **entrada y registro** en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del Estado del pabellón a la mayor brevedad posible.*

*3. **La jurisdicción de los tribunales españoles existirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores***

marítimas y se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución.

TERCERO.- COMPETENCIA DEL JUZGADO AL QUE NOS DIRIGIMOS.-

Los delitos denunciados son competencia de los Tribunales Españoles al tratarse de un delito continuado contra la Comunidad Internacional, cometido en territorio español.

A este respecto, nos remitimos al auto nº 119/2023 de 23 de febrero de 2023, Sección 4ª de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional (ECLI:ES:AN:2023:1857A), el cual argumenta respecto a los delitos de tracto continuado o los delitos permanentes, complejos o continuados que en parte han sido cometidos en España y en parte en el extranjero, **deberán ser enjuiciados por el órgano del territorio español** en que, aunque no totalmente, hayan sido perpetrados.

Respecto a la competencia de los Juzgados de Barcelona, el buque *Nexoe Maersk* se encuentra actualmente en el Puerto de Barcelona recibiendo servicios de abastecimiento y "bunkering".

Para el improbable caso en que el Juzgado al que nos dirigimos no se considerase competente, hemos de recordar que los arts. 12 y 13 LECrim permiten a la autoridad judicial que tiene el primer conocimiento de la *notitia criminis*, adoptar las "primeras diligencias" en orden a: consignar las pruebas del delito que puedan desaparecer; recoger y poner en custodia cuanto conduzca a la comprobación del delito y a la identificación del presunto responsable; adoptar medidas cautelares con relación a los presuntos responsables; y proteger a los ofendidos o perjudicados, a sus familiares o a otras personas, pudiendo acordarse a tal efecto las medidas cautelares a las que se refiere el artículo 544 *bis* LECrim o la orden de protección prevista en el 544 *ter* LECrim.

Por todo ello,

SOLICITO AL JUZGADO que, teniendo por presentado el presente escrito, junto con sus copias y documentación adjunta, se sirva a admitirlo y, en su virtud, tenga por interpuesta **DENUNCIA** por los hechos relatados, y en su virtud, **ADMITA** la misma, acuerde ordenar que se practiquen las diligencias solicitadas y las demás que se consideren como útiles, dirigiendo el procedimiento contra las personas que pudieran ser responsables de los hechos relatados, acordando respecto de ellos y en su caso las procedentes medidas asegurativas de sus personas y bienes que procedan.

OTROSÍ DIGO: Que al amparo del art. 13 LECrim y a la vista del brevísimo lapso de tiempo que el buque *Nexoe Maersk* permanecerá en el Puerto de Barcelona, como diligencia de prevención a fin de evitar los efectos del delito y la continuidad delictiva, interesamos que se acuerden las siguientes diligencias de investigación y aseguramiento:

- **La retención, y eventual persecución** al amparo del art. 12.3 Ley 14/2014 de Navegación Marítima, **del buque *Nexoe Maersk* (IMO n.º 9220885)** en el puerto de Barcelona.
- **El registro del buque *Nexoe Maersk* y de la documentación** pertinente, en orden a determinar:
 - El destino final de las cargas entregadas en el puerto de Haifa en fechas: 14 de septiembre, 12 de octubre y 7 de noviembre de 2024. Así mismo, deberá de determinarse la naturaleza de la carga, especificando su contenido, su código arancelario y los *bill of lading*.
 - El destino final y la descripción completa de la carga a transbordar en el puerto de Tánger, la cual está siendo transportada actualmente por el buque *Maersk Detroit*.
- **La identificación, y eventual detención**, del capitán del buque *Nexoe Maersk*, a fin de identificar al presunto responsable criminal, así como para determinar la aplicabilidad del supuesto de hecho previsto en el art. 23.4 a) LOPJ: identidad (nombre, apellidos, y documentación que lo acredite), nacionalidad, residencia habitual y eventual denegación de extradición.

SUPlico AL JUZGADO: Que tenga por realizada esta manifestación a los oportunos efectos, y acuerde conforme a lo solicitado.

Por ser de Justicia que pido en Barcelona a 14 de abril de 2025.