

# ELS PORTS DE LA MORT, CÒMPLICES DE LES EXPORTACIONS D'ARMES ESPANYOLES A LES GUERRES

El cas de la venda d'armes espanyoles a l'exèrcit saudita i el seu probable ús en la guerra de Iemen

**Autoria:** Luis Arbide, Jordi Calvo, Abril Cortacans, Camino Simarro



Publicat per:



**Centre Delàs d'Estudis per la Pau**

Bisbe Laguarda, 4

08001 Barcelona

T. 93 441 19 47

[www.centredelas.org](http://www.centredelas.org)

[info@centredelas.org](mailto:info@centredelas.org)

Autoria: Luis Arbide, Jordi Calvo, Abril Cortacans, Camino Simarro

Traducció al valencià: Olga Ràfales

Barcelona, juny 2023

Disseny i maquetació: Esteva&Estêvão

Foto de portada: Greenpeace Espanya; p. 5: Greenpeace Espanya; p. 7: Almgidad Mojalli/VOA; p. 9: Ministerio de Defensa  
p.16: Greenpeace Espanya; p. 24: Ecuador Etxea; p. 27: Twitter/Guàrdia fronterera saudita

*El suport de l'Ajuntament i la Diputació de València per a la producció d'aquesta publicació no constitueix una aprovació del contingut, el qual reflecteix únicament les opinions dels autors.*

ISBN: 978-84-09-52896-7



## INDEX

<b>Resum executiu</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Introducció</b> .....	<b>7</b>
<b>2. La controvertida venda d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita</b> .	<b>9</b>
2.1 Exportacions espanyoles d'armament a l'Aràbia Saudita .....	9
2.2 Exportacions probablement il·legals .....	14
<b>3. Les navilieres saudites i els ports de la mort</b> .....	<b>16</b>
3.1 El cas de la naviliera Bahri .....	16
3.2 Els ports de la mort. ....	18
<b>4. Mobilitzacions socials contra els ports de la mort</b> .....	<b>24</b>
4.1 Les primeres protestes a Bilbao i Santander .....	24
4.2 Sagunt, un municipi incòmode amb el seu rol com a port de la mort .....	26
<b>5. Conclusions i recomanacions</b> .....	<b>27</b>

## ÍNDEX DE TAULES, GRÀFICS I IMATGES

Taula 1. Exportacions d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita 2011-2022. ....	10
Taula 2. Exportacions autoritzades d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita 2011-2022 (1r sem).....	11
Taula 3. Exportacions realitzades d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita 2011-2022 (1r sem) .....	12
Taula 4. Exportacions d'armament d'Espanya a l'Aràbia Saudita de la Base de dades de Transferència d'Armes SIPRI .....	12
Taula 5. Exportacions autoritzades d'armes a l'Aràbia Saudita superiors a 10 milions € 2011-2022 (1r sem) .....	13
Taula 6. Exportacions realitzades d'armes a l'Aràbia Saudita superiors a 10 milions € 2011-2022 (1r sem) .....	13
Taula 7. Càrrega d'armes per la naviliera Bahri en ports espanyols 2016-2023 .....	23
Imatge 1. Notícia de <i>El Vigía</i> sobre la naviliera Bahri .....	17
Imatge 2. Secció en 2017 i en 2022 del vaixell de la naviliera Bahri de la drassana Knud E. Hansen ...	18
Imatge 3. Activistes de Greenpeace paren en el port de Bilbao la càrrega de material bèl·lic en el vaixell Bahri Tabuk de l'Aràbia Saudita al febrer de 2018 .....	25
Imatge 4. Acció de protesta duta a terme en l'Alt Forn nº 2 del port de Sagunt per activistes de Marfull-Agró i Antimilitaristes-MOC València.....	26
Gràfic 1. Exportacions d'armament espanyol a l'Aràbia Saudita 2011-2022 .....	10





## RESUM EXECUTIU

Les transferències d'armes són un element clau en la pau i seguretat internacionals. El seu impacte en els processos militzadors de països que manquen d'indústria militar, així com la seua influència en la carrera armamentística que defineix de nou les relacions internacionals actuals és crucial. Una de les regions que han patit una major militarització gràcies a la importació d'armes ha estat Orient Mitjà, amb l'Aràbia Saudita al capdavant. Només en 20 anys el regne saudita ha passat de ser un modest país sense cap projecció militar, a convertir-se en la primera potència militar de la regió, situant-se entre els primers països amb major despesa militar del món.

La contribució de la indústria armamentística espanyola a la militarització saudita aconsegueix xifres mil milionàries, els principals promotors de les quals són les mateixes empreses, de connivència amb l'estat, encara que també amb la imprescindible participació dels llocs de trànsit, entre els quals destaquen els ports. La seua col·laboració, lleial i callada impulsa, abarateix i facilita l'eixida de les armes d'Espanya en operacions no exemptes de riscos i embolicades d'un halo de secretisme que han despertat protestes socials allà on es troben els batejats com a "ports de la mort".

L'Aràbia Saudita té diverses navilieres i vaixells que després de carregar contenidors d'armes i explosius de tota mena als Estats Units i Europa, passen per Espanya per a completar el subministrament d'un actiu exèrcit la principal activitat del qual militar es dona en la guerra de Iemen. Les forces armades saudites han estat acusades per diversos organismes internacionals, ONG i organitzacions locals iemenites de cometre crims de guerra en nombroses ocasions amb armes europees, algunes produïdes a Espanya.

Les armes cal portar-les de la fàbrica a la trinxera. De la cadena de producció al camp de batalla. Per a això fan falta transportistes o el personal dels ports pels quals passen vaixells saudites amb la missió de renovar

l'arsenal del seu exèrcit. El rebuig a carregar armes per a la guerra d'estibadors, bombers i qui vulga que tinga un rol en aquesta situació posa en risc un negoci i un projecte polític i econòmics dels llocs d'origen i de destinació de les armes, basat en la preponderància del negoci armamentístic i de l'ús de la força militar.

D'aquesta manera, el trànsit d'armes a través dels ports espanyols es converteix no sols en un fet mancat d'ètica, sinó que a més pot ser contrari al Tractat sobre el Comerç d'Armes (TCA), que prohibeix expressament el desviament d'armes a llocs en conflicte armat. Les 400 bombes Paveway guiades per làser de fabricació estatunidenca són un bon exemple del que pot estar ocorrent amb algunes de les transferències d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita protegides per una Llei de Secrets Oficials encara en vigor, aprovada durant la dictadura de Franco.

Des de 2016 els ports espanyols de Bilbao, Santander, Motril, Sagunt i Cadis han carregat al voltant de 35 mil tones en armament, que bé poden suposar més d'un milió de municions i explosius fabricats a Espanya amb destinació a l'exèrcit de l'Aràbia Saudita, immers en la guerra de Iemen des de 2015.

Només en una dècada, Espanya ha transferit a l'Aràbia Saudita més de dues mil milions d'euros en armament, 489 milions en municions i explosius de 2016 fins al 30 de juny de 2022. Moltes d'aquestes armes han eixit pels ports en els quals hi ha cada vegada més una societat civil contrària al fet que des de el seu territori es contribuísca a promoure i perpetuar la guerra i fins i tot a cometre crims de guerra. El cas saudita és flagrant, com denunciem en aquest informe.

Els vaixells saudites ja no poden carregar armes sense haver d'ocultar la seua identitat i fins i tot la seua geolocalització, posant en perill el trànsit en la mar i voltants dels ports espanyols de Santander, Bilbao, Sagunt, Motril i Cadis. El risc de l'operació no es queda

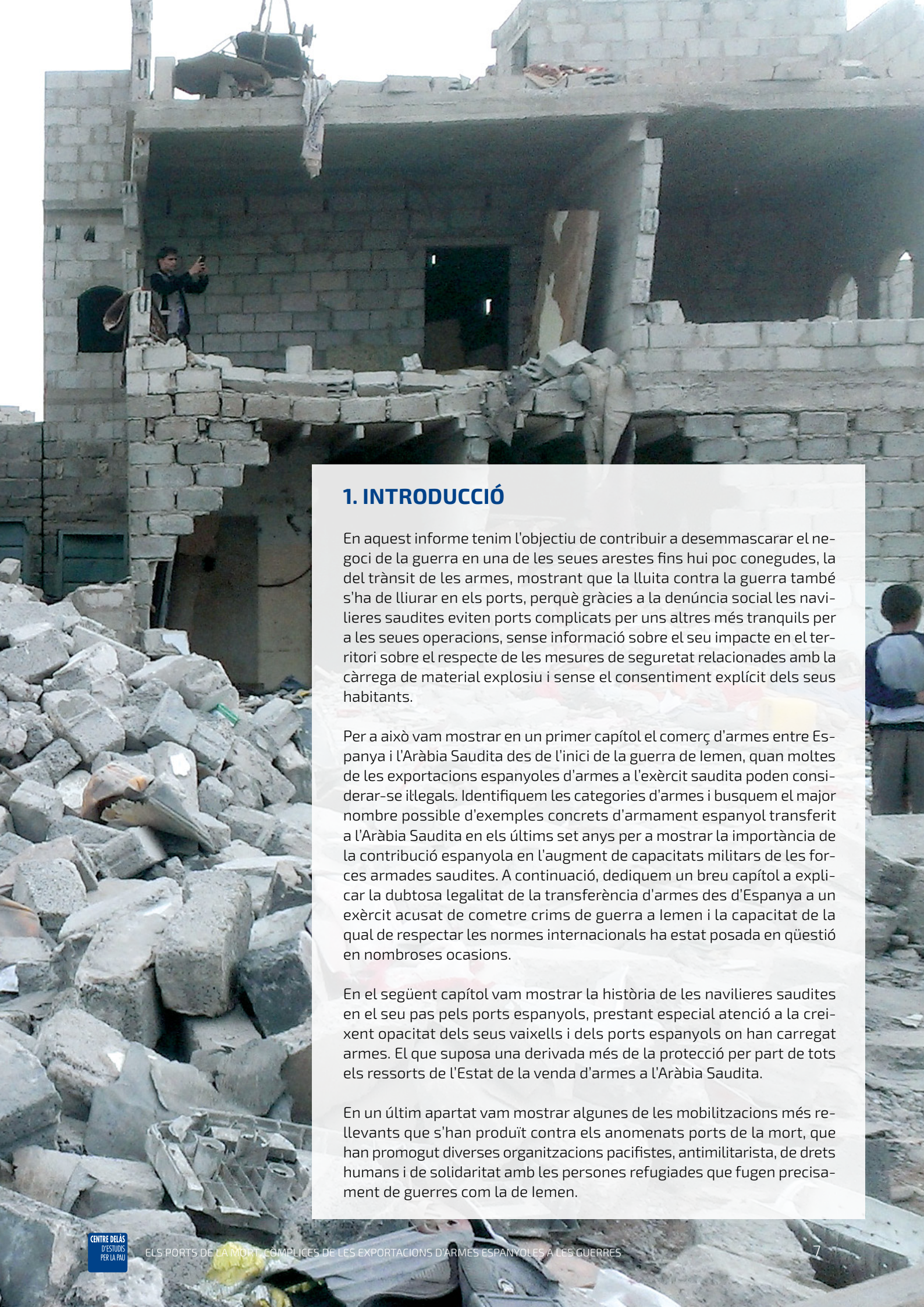
ací, ja que els contenidors d'explosius, bombes, municions i altres tipus de material militar, són una activitat no exempta de perills per a treballadors i població local, tant per un accident puntual com per convertir un port civil en militar durant el període de temps en qüestió.

En aquest informe ens centrem en les armes a l'Aràbia Saudita, com a exemple de venda d'armes que genera un rebuig majoritari en la societat espanyola, però d'Espanya i els seus ports i aeroports surten armes per a altres guerres, com la d'Ucraïna, qui assegura que aquesta activitat no puga ser considerada una acció de contribució militar determinant i posar en el punt de mira militar un lloc dedicat predominantment a l'activitat civil?

En aquest context, els ports s'han convertit els últims anys en la punta de llança dels moviments socials contra el comerç d'armes, especialment des del dia en que Ina Robles, un bomber basc, es va negar a carregar armes en un navili saudita al·legant raons ètiques i escudant-se en el teòric dret a l'objecció de consciència.

La reacció d'infinat de persones, entitats i moviments per la pau, el desarmament i els drets humans, van aconseguir que el 'Bahri Yanbu' no s'emportés armes de Le Havre, ni de Gènova. En el port de Bilbao l'objecció de consciència d'un bomber i el activisme d'antimilitaristes i pacifistes bascos també ho va impedir. Davant la venda d'armes per a la guerra, la societat civil s'ha mobilitzat, boicotejant, no col·laborant i evitant participar en qualsevol de les fases necessàries per a fabricar i vendre armament, a través de l'objecció laboral i el rebuig que amb el seu treball es fabriquen i transporten armes, demostrant que les armes inicialment destinades a la guerra poden ser bloquejades en el seu trànsit, i en concret en els ports perquè les armes no acaben alimentant i perpetuant guerres com la de Iemen.





## 1. INTRODUCCIÓ

En aquest informe tenim l'objectiu de contribuir a desemmascarar el negoci de la guerra en una de les seues arestes fins hui poc conegudes, la del trànsit de les armes, mostrant que la lluita contra la guerra també s'ha de lliurar en els ports, perquè gràcies a la denúncia social les navilieres saudites eviten ports complicats per uns altres més tranquils per a les seues operacions, sense informació sobre el seu impacte en el territori sobre el respecte de les mesures de seguretat relacionades amb la càrrega de material explosiu i sense el consentiment explícit dels seus habitants.

Per a això vam mostrar en un primer capítol el comerç d'armes entre Espanya i l'Aràbia Saudita des de l'inici de la guerra de Iemen, quan moltes de les exportacions espanyoles d'armes a l'exèrcit saudita poden considerar-se il·legals. Identifiquem les categories d'armes i busquem el major nombre possible d'exemples concrets d'armament espanyol transferit a l'Aràbia Saudita en els últims set anys per a mostrar la importància de la contribució espanyola en l'augment de capacitats militars de les forces armades saudites. A continuació, dediquem un breu capítol a explicar la dubtosa legalitat de la transferència d'armes des d'Espanya a un exèrcit acusat de cometre crims de guerra a Iemen i la capacitat de la qual de respectar les normes internacionals ha estat posada en qüestió en nombroses ocasions.

En el següent capítol vam mostrar la història de les navilieres saudites en el seu pas pels ports espanyols, prestant especial atenció a la creixent opacitat dels seus vaixells i dels ports espanyols on han carregat armes. El que suposa una derivada més de la protecció per part de tots els ressorts de l'Estat de la venda d'armes a l'Aràbia Saudita.

En un últim apartat vam mostrar algunes de les mobilitzacions més rellevants que s'han produït contra els anomenats ports de la mort, que han promogut diverses organitzacions pacifistes, antimilitarista, de drets humans i de solidaritat amb les persones refugiades que fugen precisament de guerres com la de Iemen.



Per a l'elaboració de l'anàlisi de les exportacions d'armament s'han utilitzat els informes anuals del propi govern espanyol, elaborats per la Secretaria d'estat de Comerç, la base de dades del SIPRI, on es pot accedir a operacions concretes de transferències d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita, l'apartat de les exportacions d'armes espanyoles la base de dades del Cicle Econòmic Militar del Centre Delàs d'Estudis per la Pau i diversos informes i notícies d'ONG i premsa amb un consistent seguiment d'aquesta qüestió. L'apartat de la responsabilitat dels ports espanyols respecte a l'eixida d'armes espanyoles cap a Aràbia ha estat realitzat en primer lloc a través de l'observació directa de diversos activistes del grup LGEA (La Guerra Empieza Aquí) que acudeixen amb regularitat físicament als ports descrits, així com fan seguiment directe de les rutes oficials dels vaixells de les navilieres saudites en temps real, que en col·laboració amb grups d'investigadors d'altres països,

conformen un complet i veraç relat de les travessies dels vaixells que carreguen armes amb destinació Aràbia Saudita.

L'apartat sobre la legislació sobre el comerç d'armes i algunes de les principals normes portuàries sobre el carregament d'armes i explosius s'ha fet acudint a informes ja existents del propi Centre Delàs, d'Amnistia Internacional i en el vessant més relacionat amb els crims de guerra a Iemen, a la comunicació presentada pel European Center for Constitutional and Human Rights de Berlín (ECCHR) al Tribunal Penal Internacional, sobre la responsabilitat penal de l'exportació d'armes europees a l'Aràbia Saudita.

Tanquem l'informe amb una sèrie de conclusions i recomanacions per a lluitar contra el comerç d'armes, també en els ports, i així fer més difícil que la guerra siga una opció política més.





## 2. LA CONTROVERTIDA VENDA D'ARMES ESPANYOLES A L'ARÀBIA SAUDITA

### 2.1 EXPORTACIONS ESPANYOLES D'ARMAMENT A L'ARÀBIA SAUDITA

Espanya ha exportat en l'última dècada més de 2 mil milions d'euros en armes a l'Aràbia Saudita. Les xifres aconseguides els anys previs i d'inici de la guerra de Iemen mostren la fase en què l'Aràbia Saudita estava preparant-se per a la guerra. El descens de les vendes en 2019 i 2020 és molt probablement fruit del moment de major crítica social sobre la participació europea a través de les exportacions d'armes en la guerra de Iemen. No obstant això veiem que les xifres de grans exportacions cap a la mar d'Aràbia tornen a recuperar-se en 2021 i en el primer semestre de 2022, que seguiran a l'alça tal com indiquen les autoritzacions de gairebé mil milions del primer semestre de 2022.

És a dir, les controvèrsies que les transferències d'armes a l'Aràbia Saudita van generar en el passat, ja tenen el menor impacte polític sinó que, al contrari, han donat lloc a relacions més estretes en matèria mili-

tar entre tots dos estats, tots dos governs han signat acords de cooperació en defensa pel qual s'estableixen dues qüestions fonamentals, garantir les exportacions d'armes amb una vinculació de Govern a Govern de les mateixes -quan l'habitual és que es limite a la relació entre l'empresa exportadora i el Govern importador- i dotar de caràcter confidencial les relacions militars entre tots dos països.<sup>1</sup> Sobre la base d'aquests acords, l'Aràbia Saudita aconsegueix que no es cancel·le cap venda d'armes al seu Exèrcit, per molt controvertida que siga considerada per l'opinió pública espanyola.

L'Aràbia Saudita importa d'Espanya tot tipus d'armament. Des de les tradicionals compres de municions, projectils i avions militars espanyols per part del govern saudita, que encara continuen, fins a les noves adquisicions que han diversificat i consolidat la relació militar entre la indústria espanyola i l'exèrcit saudita, amb equipaments i complements necessaris per a l'elevada activitat militar d'un exèrcit que lidera la intervenció exterior en la guerra de Iemen des de 2015.

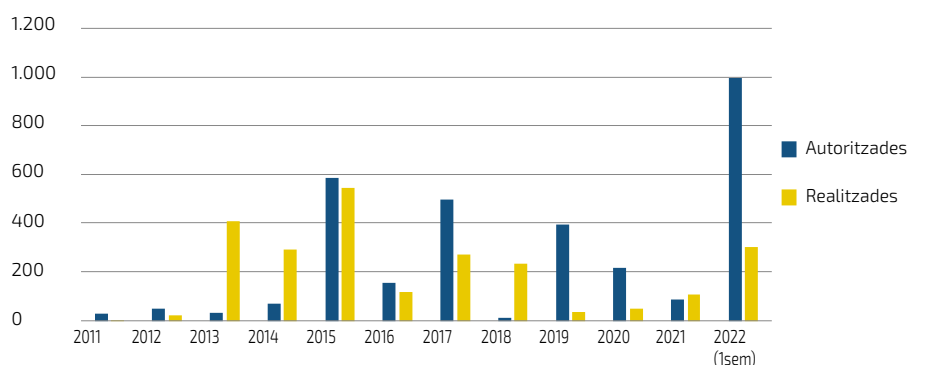
1. Boletín Oficial del Estado (2017): *Acuerdo entre el Reino de España y el Reino de Arabia Saudí sobre protección mutua de información clasificada en el ámbito de la defensa*, 26 de setembre de 2016. Disponible en [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-10220](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-10220). Consultat el 19 de juny de 2023

**Taula 1. Exportacions d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita 2011-2022**

	Autoritzades	Realitzades
2011	30.211.268	1.400.642
2012	48.664.797	21.263.430
2013	33.174.493	406.437.355
2014	68.903.510	292.861.789
2015	584.002.794	545.979.750
2016	154.859.063	116.192.039
2017	496.258.110	270.165.801
2018	13.183.764	235.268.856
2019	392.795.258	35.366.478
2020	215.337.648	48.262.756
2021	85.635.102	109.087.703
2022 (1er sem)	994.651.527	302.245.923
<b>Total</b>	<b>3.117.677.334</b>	<b>2.384.532.522</b>

Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

**Gràfic 1. Exportacions d'armament espanyol a l'Aràbia Saudita 2011-2022**



Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

Milions d'euros

Les armes més venudes a l'Aràbia Saudita<sup>2</sup> en el període estudiat són les de les categories 3 (municions), 4 (bombes, torpedes, coets, míssils) i 10 (aeronaus militars). A partir del 2014 es van començar a exportar al regne saudita armes de les categories 11 (equips electrònics), 14 (equips per a l'entrenament o simulació militar) i 15 (equips de formació d'imatge o de contramesura). En 2016 s'observa un augment

d'exportacions en la categoria 5 (telecomunicacions i seguretat de la informació), i en la 6 (senyors i làsers). En 2022 a més veiem que es comencen a exportar equipaments militars de la 3 (electrònica) i la 9 (sistemes de propulsió, vehicles espacials i equips relacionats). En relació a les armes que puguen ser carregades en els vaixells saudites, atenint-nos a la informació de les estadístiques oficials de la Secretaria d'Estat de Comerç, en les quals es constata la venda de categories en les quals s'inclouen municions i explosius, així com les dades observades en els propis ports (bombes, munició, morters, tancs).

2. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (2023): *Histórico de informes de material de Defensa*. Disponible en [https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes\\_Estadisticas/Paginas/Historico\\_Material\\_Defensa.aspx](https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes_Estadisticas/Paginas/Historico_Material_Defensa.aspx). Consultat el 19 de juny de 2023



**Taula 2. Exportacions autoritzades d'armes espanyoles a l'Aràbia Saudita 2011-2022 (1r sem)**

Cat	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1r sem)
1				2.760			10.000.000			1.038.917		
2					30.000		27.711.356			4.000.000		
3	577.368	20.976.837	20.235.787	41.700.750	6.925.020	51.812.605	197.313.309	2.198.864	76.241.152	122.865.649	34.549.424	
4	7.633.900	18.416.960			67.743.173		477.475		1.304.975		900.000	
5					645.000		57.000.000				46.708.050	
6												4.800.000
7												
8								2.765.000				793.880.679
9										5.818.000		195.810.848
10	22.000.000		10.000.000	23.200.000	500.200.000	88.250.000	183.755.970		315.249.131	75.182.430	829.128	
11				4.000.000	4.709.601	9.152.880						
12												
13												
14			2.938.706									
15		9.271.000				5.643.578	20.000.000	8.219.900		6.432.652	2.648.500	160.000
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22					3.750.000							
<b>TOTAL</b>	<b>30.211.268</b>	<b>48.664.797</b>	<b>33.174.493</b>	<b>68.903.510</b>	<b>584.002.794</b>	<b>154.859.063</b>	<b>496.258.110</b>	<b>13.183.764</b>	<b>392.795.258</b>	<b>215.337.648</b>	<b>85.635.102</b>	<b>994.651.527</b>

Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

**Taula 3. Exportacions realitzades d'armes espanyoles a l'Àrabia Saudita 2011-2022 (1r sem)**

Cat	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1r sem)
1				620	2.140					19.330		
2								991.437				
3	3.530.810	15.641.206	41.894.960	30.157.111		34.780.546	90.117.910	80.345.272	7.064.757	27.039.177	79.195.589	33.853.862
4	3.053.560		2.505.000	5.010.000	42.063.173	41.200.000		9.200.000	827.500	444.225	150.000	11.340
5					600.000		57.000.000	19.226.100	3.873.749	921.457	1.653.726	904.081
6												900.000
7												
8								1.700.439				
9										4.072.600	2.324.000	261.575.000
10	7.422.055	5.622.224	362.037.395	256.378.629	498.647.443	32.232.315	98.497.699	120.334.111	23.076.175	15.765.968	25.306.771	3.846.738
11				680.000	465.000	4.229.178	1.429.791	235.232				
12												
13												
14				2.846								
15				632.583	4.201.994		23.120.401	3.236.265	524.297		457.617	1.154.903
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22						3.750.000						
<b>TOTAL</b>	<b>14.006.425</b>	<b>21.263.430</b>	<b>406.437.355</b>	<b>292.861.789</b>	<b>545.979.750</b>	<b>116.192.039</b>	<b>270.165.801</b>	<b>235.268.856</b>	<b>35.366.478</b>	<b>48.262.756</b>	<b>109.087.703</b>	<b>302.245.923</b>

Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

**Taula 4. Exportacions d'armament d'Espanya a l'Àrabia Saudita de la Base de dades de Transferència d'Armes SIPRI**

Qt.	Designació	Descripció de l'arma	Any d'encàrrec	Període de lliurament
2	C-295	Avió de transport militar	2015	2015-2017
2	C-295MPA	Avió de transport militar	2015	2018
100	Alakran 120mm	Morter autopropulsat	2017	2020
5	Avante-2200	Fragata	2018	2022
3	A-330 MRTT	Avió de proveïment en vol militar	2009	2014-2015
3	Air refuel system	Sistema de proveïment	2009	2014-2015
6	CF6	Motor turbofán per a avió militar	2009	2014-2015

Font: SIPRI Arms Transfers Database, consultat el 23 de maig de 2023



En la taula 4 veiem en la base de dades de transferència d'armes del SIPRI que una de les exportacions espanyoles de material militar destacades ha estat l'A-330 MRTT. De fet, tal com comptabilitza l'Institut Internacional d'Estudis Estratègics (IISS), la Real Força Aèria Saudita (RSAF) disposa d'almenys 67 aeronaus de combat Tornat i 71 aeronaus de combat Typhoon d'origen europeu, la qual cosa representa gairebé la meitat de la seua flota total d'aeronaus amb capacitat d'atac, ja que el seu total d'aeronaus amb capacitat d'atac ascendeix a 252.<sup>3</sup> Tant el Typhoon com el Tornado poden repostar en vol utilitzant l'A330 MRTT comprat d'Airbus Defence & Space España, que està equipat amb sistema de proveïment de carburant compatible amb tots dos tipus d'aeronaus de combat.<sup>4</sup>

Una altra de les exportacions militars espanyoles a l'Aràbia Saudita que cal destacar és la dels vaixells de guerra tipus Corbeta. Segons les últimes dades del SIPRI ja s'han lliurat 3 dels cinc vaixells militars fabricats per Navantia, les característiques dels quals fan que tinguen evident utilitat per als escenaris bèl·lics i per a realitzar bloquejos marítims. Les corbetes Avante<sup>5</sup> són vaixells de guerra amb capacitat per a l'ateratge i transport d'helicòpters de combat, compten amb un sistema de combat integrat, canons de divers calibre, adreça de tir, sistema de míssils SAM amb 1 llançador vertical de 8 cel·les, sistema de míssils SSM amb 2 llançadors quàdruples, torpedes ASW amb 2 llançadors triples i elements de guerra electrònica.

3. International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2019, (2019: 366).

4. Jane's Defence Weekly, Briefing: Gulf air rising, IHS Global Limited, Volume 50, Issue 48 (de ahora en adelante: IHS Gulf air rising 2013), 30 d'octubre de 2013.

5. Navantia (2023): *Patrulleros*. Disponible en <https://www.navantia.es/es/lineas-de-negocio/patrulleros/familia-avante/>, consultat el 19 de juny de 2023

**Taula 5. Exportacions autoritzades d'armes a l'Aràbia Saudita superiors a 10 milions € 2011-2022 (1r sem)**

	Material	Valor euros
<b>2015</b>	1 avió de proveïment en vol, recanvis i documentació	400.000.000
<b>2019</b>	Parts, peces i components per a aeronau de proveïment	200.000.000
<b>2022 (1r sem)</b>	1 corbeta + Parts, peces, reparables documentació i assistència tècnica per a aeronaus de proveïment en vol	793.880.679 + 182.476.348

Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

**Taula 6. Exportacions realitzades d'armes a l'Aràbia Saudita superiors a 10 milions € 2011-2022 (1r sem)**

	Material	Valor euros
<b>2013</b>	2 avions de proveïment en vol i trets de 155mm il·luminants	378.050.000
<b>2014</b>	1 avió de proveïment en vol, recanvis i municions de carro de combat	266.020.760
<b>2015</b>	2 avions de proveïment en vol, 1 avió de transport i granades de morter	533.100.805
<b>2016</b>	Recanvis per a avions de proveïment en vol, projectils i granades	101.811.591
<b>2017</b>	1 avió de transport, parts, peces, projectils i granades	253.756.068
<b>2018</b>	2 avions de transport militar i munició	190.483.645
<b>2020</b>	91.925 granades de morter de 60, 81 i 120 mm., 84 morters de 60 mm.	14.582.540
<b>2021</b>	Tirs de 155 mm., càrregues, espoletes i estopines	31.854.456
<b>2022 (1r sem)</b>	1 corbeta + tirs de 155 mm., càrregues i espoletes + tirs de 155 mm	261.575.000 + 13.730.000 + 12.370.600

Font: Elaboració pròpia a partir dels informes de la Subdirecció General de Comerç Exterior de Material de Defensa i Doble Ús

Per últim, relacionant aquesta primera introducció a les armes que han eixit d'Espanya rumb la mar d'Àràbia amb el següent capítol en el qual constatem els ports pels quals han eixit moltes d'aquestes armes, veiem en les taules 5 i 6 d'exportacions realitzades amb un valor superior als 10 milions € (l'única informació amb un cert detall dels informes del govern), que d'una manera o un altre s'han transportat de les fàbriques espanyoles a l'Àràbia Saudita els projectils de 155mm, les seues càrregues i espoletes, les granades de morter i altres municions.

Com veurem a continuació, la manera de transport ha estat en moltes ocasions el dels vaixells mercants Bahri a través de diversos ports de la geografia espanyola. Són nombrosos els exemples d'armes espanyoles utilitzades en l'actual guerra de Iemen. Des del VAMTAC de Urovesa als vehicles militars BMR-600 Pegaso (González, 2016),<sup>6</sup> passant pels llançagranades C-90 CR i les granades Alhambra de Instalaza.<sup>7</sup> Així com l'avió de reproveïment en vol A-330 MRT de Airbus Defence and Space S.A. España i els Eurofighter que inclouen una part del seu procés de fabricació en territori espanyol.

## 2.2 EXPORTACIONS PROBABLEMENT IL·LEGALS

La participació de l'Àràbia Saudita en la guerra del Iemen és la principal raó per la qual les exportacions a aquest país són qüestionades per entitats de drets humans, organitzacions pacifistes i fins i tot per organismes oficials. De fet, just després d'iniciar la intervenció militar al març de 2015, diversos organismes de Nacions Unides i ONG van començar a presentar informes sobre les violacions comeses per la coalició militar liderada per l'Àràbia Saudita a Iemen.<sup>8</sup> Hi ha una infinitat d'informes de fonts fiables, incloent-hi organitzacions iemenites que mostren un historial continuat de greus violacions del Dret Internacional

Humanitari a Iemen. Tal com denunciem en l'informe del Centre Delàs, Amnistia Internacional i European Center for Human Rights (ECCHR): "Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen",<sup>9</sup> al desembre de 2015, només nou mesos després que la coalició començara a bombardejar Iemen, va haver-hi informes fiables que apuntaven a l'incompliment de les normes internacionals per part de la coalició liderada per l'Àràbia Saudita.

En aquest informe es denuncia que les forces de la coalició liderada per les forces armades saudites ha dut a terme bombardejos aeris sense respectar els principis del dret internacional de distinció, proporcionalitat i/o precaució. Les morts civils en els bombardejos aeris que han matat o ferit a civils, incloent-hi persones que estaven comprant en mercats, pacients rebent tractament en hospitals, o assistint a noces i funerals; nens en autobusos, pescadors en les seues embarcacions, migrants que buscaven una vida millor, veïns que passejaven pels seus barris, i persones que eren a les seues cases, indiquen que la coalició no adopta com deuria les mesures legalment exigides per a protegir la població civil, i fins i tot alguns bombardejos aeris podrien considerar-se atacs indiscriminats.<sup>10</sup> De fet, el Grupo d'Eminents Experts sobre Iemen de 2020 va reiterar la seua crida a estats tercers perquè suspengueren les transferències d'armes a les parts del conflicte donat el paper que aquestes transferències tenien a perpetuar el conflicte.

A l'alarma que generen els bombardejos de l'aviació saudita cal afegir que a l'abril de 2017, un expert de Nacions Unides va declarar que el bloqueig aeri i naval per part de la coalició suposava una mesura coercitiva il·lícita,<sup>11</sup> al·legant que el bloqueig aeri i naval saudita dificulta l'ajuda humanitària al país i contribueix a la deterioració de l'economia local, tenint un efecte desproporcionat en la població civil, la qual cosa és contrària al dret.<sup>12</sup>

A això cal afegir que un dictamen jurídic de Matrix Chambers<sup>13</sup> d'experts internacionals de reconegut

6. González, M. (2016): "Why are Spanish weapons being used in the war in Yemen?" *El País*. Disponible en [https://english.elpais.com/elpais/2016/10/14/inenglish/1476453870\\_656521.html](https://english.elpais.com/elpais/2016/10/14/inenglish/1476453870_656521.html), consultat el 19 de juny de 2023

7. Rodríguez, Y. & Jenzen-Jones, N. R. (2016): *Spanish C90-CR rocket launchers & Alhambra hand grenades in Yemen*. *Armament Research Services*. Disponible en <https://armamentresearch.com/wp-content/uploads/2016/08/ARES-Research-Report-No.-6-Spanish-C90-CR-Series-Rocket-Launchers-Alhambra-hand-grenades-in-Yemen-web.pdf>, consultat el 19 de juny de 2023.

8. Human Rights Watch (2015): *Targeting Saada: Unlawful Coalition Airstrikes on Saada City in Yemen*. Disponible en <https://www.hrw.org/report/2015/06/30/targeting-saada/unlawful-coalition-airstrikes-saada-city-yemen>, consultat el 19 de juny de 2023; Amnistia Internacional (2020): *Yemen: el fin no parece estar cerca*. Disponible en <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2015/09/yemen-the-forgotten-war/>, consultat el 19 de juny de 2023; ECDHR (2023): *War crimes in Yemen: a long-overdue call for accountability*. Disponible en <https://www.ecdhr.org/?p=1551>, consultat el 19 de juny de 2023 i Human Rights Council (2020): *Situation of human rights in Yemen, including violations and abuses since September 2014*. Disponible en <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/HRBodies/HRCouncil/GEE-Yemen/2020-09-09-report.pdf>, consultat el 19 de juny de 2023.

9. Calvo, J. y otros (2022a): *Informe del Centre Delàs, Amnistia Internacional i l'ECCHR: "Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen"*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en <https://centredelas.org/publicacions/armas-espanolas-y-crimes-de-guerra-en-yemen/>, consultat el 19 de juny de 2023.

10. Grup d'Eminents Experts Internacionals i Regionals sobre Iemen, UN Doc. A/HRC/45/CRP.7, pág. 2.

11. OHCHR de la ONU (2017): "Lift Blockade of Yemen to stop 'Catastrophe' of Millions facing Starvation, says UN expert". 12 d'abril de 2017. Disponible en: <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=21496&LangID=E>

12. Informe de 2019 del Grup d'Eminents Experts.

13. Sands QC, P. y otros (2015): *The lawfulness of the authorisation by the United Kingdom of weapons and related items for export to Saudi Arabia in the context of Saudi Arabia's military intervention in Yemen*. Disponible en [https://www.amnesty.org.uk/files/webfm/Documents/issues/final\\_legal\\_opinion\\_saudi\\_arabia\\_18\\_december\\_2015\\_-\\_final.pdf?VersionId=MVeeekX\\_yJqbWF213Ug5zllO\\_zC6yeyok](https://www.amnesty.org.uk/files/webfm/Documents/issues/final_legal_opinion_saudi_arabia_18_december_2015_-_final.pdf?VersionId=MVeeekX_yJqbWF213Ug5zllO_zC6yeyok). Consultat el 19 de juny de 2023



prestigi en dret internacional, sol·licitat per la Secció britànica d'Amnistia Internacional i Saferworld, que va concloure que el govern del Regne Unit estava incomplint les lleis i normes del país, de la UE i el dret internacional en subministrar armes a l'Aràbia Saudita en el context de la seua intervenció militar i campanya de bombardeig a Iemen. Així doncs, el coneixement que es tenia de la situació en el moment i la informació sobre la falta de respecte del dret internacional per part de la coalició ja estava disponible per a les empreses armamentístiques i els governs des de 2015.

Les vendes d'armes a l'Aràbia Saudita, a més de qüestionables des d'una aproximació moral i de no respecte del Dret Internacional humanitari, poden ser considerades il·legals pel seu incompliment de la legislació vigent aplicable en aquests casos. En primer lloc perquè les exportacions d'armes espanyoles es regeixen per la legislació europea i internacional sobre aquest tema, és a dir, la Posició Comuna, que partia del Codi de Conducta de la UE aprovat en 1998, que estableix la responsabilitat del país exportador de verificar la destinació final de les armes i de comprovar que el país importador respecta el Dret Internacional Humanitari o que la situació del país de destinació final no es trobi en situació de tensió o conflicte armat.

En segon lloc perquè el Govern espanyol també està obligat pel Tractat sobre el Comerç d'Armes que prohibeix les exportacions d'armes si existeixen indicis que seran utilitzades per a vulnerar drets humans, cometre actes de terrorisme o violacions de Dret Internacional Humanitari. Aquest Tractat "introdueix de manera molt rellevant la perspectiva de gènere, mitjançant una clàusula relativa a la violència de gènere, que obliga els exportadors a tindre en compte si l'armament objecte de venda pot ser usat per a cometre o facilitar actes d'aquesta mena de violència o de violència contra dones i menors".<sup>14</sup>

En definitiva, hi ha tres elements clau que demostren que existeixen indicis d'il·legalitat en analitzar les

exportacions d'armes a l'Aràbia Saudita.<sup>15</sup> Primer, el deficient historial de la coalició en relació al Dret Internacional Humanitari, com demostra la seua conducta en el conflicte a Iemen. Segon, el fet que s'ha documentat l'ús d'armes espanyoles a Iemen des de 2015. Tercer, les mesures de mitigació contemplades en l'Article 7, paràgraf 2 del Tractat sobre el Comerç d'Armes que ha adoptat fins hui el Govern espanyol quant al control de l'ús final són insuficients perquè aquestes mesures es basen en la signatura d'un document de tres pàgines anomenat Certificat d'Ús Final, en el qual s'explicita l'armament exportat que sospiten que podria ser utilitzat de manera il·legal, en el qual a més s'ha afegit un requadre en un apartat anomenat clàusula de verificació, que de ser marcat, indica que el govern importador ha de facilitar una visita a les instal·lacions en les quals es trobi l'armament per a revisar que està sent utilitzat correctament.<sup>16</sup>

Finalment, cal esmentar que aquests trànsits estan regulats en els articles 2, 6 i 9 del Tractat de Comerç d'Armes i haurien de prohibir-se quan les armes convencionals i/o municions s'usin per a finalitats com el genocidi, crims de lesa humanitat, violacions greus de la Convenció de Ginebra de 1949, atacs dirigits contra objectius civils o població civil protegida, o altres crims de guerra.<sup>17</sup>

14. Calvo, J. y otros (2017): *Informe del Centro Delàs y la ECP: Comercio de armas y conflictos. Análisis de las exportaciones europeas a países en conflicto armado*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en <https://centredelas.org/publicacions/informe-del-centro-delas-y-la-ecp-comercio-de-armas-y-conflictos-analisis-de-las-exportaciones-europeas-a-paises-en-conflicto-armado/?lang=es>. Consultat el 19 de juny de 2023

15. Calvo, J. y otros (2022b): *Exportación de armas españolas y presuntos crímenes de guerra en Yemen*. Centre Delàs d'Estudis per la Pau. Disponible en [https://centredelas.org/wp-content/uploads/2022/05/EMBARGADO12mayo\\_InformeS3\\_CAST\\_CentreDelas\\_AmnistiaInternacional\\_ECCHR\\_DEF.pdf](https://centredelas.org/wp-content/uploads/2022/05/EMBARGADO12mayo_InformeS3_CAST_CentreDelas_AmnistiaInternacional_ECCHR_DEF.pdf). Consultat el 19 de juny de 2023

16. És per tot això que existeix un cas presentat al Tribunal Penal Internacional per l'organització iemenita Mwatana for Human Rights, el ECCHR de Berlín, Amnistia Internacional, Repti Disarmo d'Itàlia, Campaign Against Arms Trade (CAAT) del Regne Unit i el Centre Delàs d'Estudis per la Pau d'Espanya, per a exigir responsabilitats als qui han promogut i autoritzat la venda d'armes per a cometre crims de guerra: Mwatana for Human Rights (2019): *Made in Europe, Bombed in Yemen (Case Report) Joint Communication to The ICC Prosecutor Office*. Disponible en <https://mwatana.org/en/made-in-europe-bombed-in-yemen-case-report/#>. Consultat el 19 de juny de 2023 i Centre Delàs d'Estudis per la Pau (2019): *"Made in Spain, bombed in Yemen", denounces to the ICC to investigate the possible responsibility of Airbus Defence and Space and Spanish public authorities in alleged war crimes*. Disponible en <https://centredelas.org/actualitat/made-in-spain-bombardejat-al-iemen-denuncia-davant-la-cpi-per-a-que-sinvestigui-la-possible-responsabilitat-dairbus-defence-and-space-i-autoritats-publicques-espanyoles-en-press/?lang=en>. Consultat el 19 de juny de 2023

17. Amnistia Internacional (2019): "Spain: Ensure Saudi Arabian ship carries no arms through Spanish ports". Disponible en: <https://www.amnesty.org/en/latest/press-release/2019/12/spain-ensure-saudi-arabian-ship-carries-no-arms-through-spanish-ports/>. Consultat el 23 de maig de 2023.



### 3. LES NAVILIERES SAUDITES I ELS PORTS DE LA MORT

#### 3.1 EL CAS DE LA NAVILIERA BAHRI

En els ports espanyols s'ha produït l'atracada d'almenys 43 vaixells de la naviliera saudita Bahri des de 2015 que molt probablement van carregar armes espanyoles en operacions embolicades en un gran secretisme.<sup>18</sup>

La naviliera Bahri, anteriorment coneguda com la "Compañía Naviera Nacional de Arabia Saudita", és l'empresa naviliera de l'Aràbia Saudita per a transport i logística, instituïda com l'empresa naviliera nacional del país. Creada per Reial decret com a empresa pública en 1978, amb una participació del 22% en mans del Public Investment Fund del govern saudita, el 20% de Saudi Aramco Development Company, i amb la resta de les accions cotitzant en la borsa de valors saudita. L'empresa estructura les seues operacions entorn de cinc unitats de negoci que inclouen Petroli, Químics, Logística, Granel Sec i Gestió de Vaixells. L'oferta de serveis de Bahri inclou el transport de petroli cru, pro-

ductes derivats del petroli, productes químics, càrrega a granel, Roll-on/roll-off, així com la gestió d'altres vaixells.

Aquesta companyia opera a Espanya des de maig de 2016,<sup>19</sup> quan es va inaugurar a Bilbao una línia marítima regular comercial amb l'Aràbia Saudita. Des de llavors aquesta companyia ha anat eliminant gradualment del seu web tota informació possible de l'activitat comercial que desenvolupa a Espanya. De fet, ni tan sols apareix el seu agent (consignatari) a Espanya, ni en el seu mapa cap dels 4 ports espanyols en els quals ha operat, (Bilbao, Santander, Motril i Sagunt). L'any de publicació d'aquest informe, el port habitual d'operacions és el de Sagunt, a escassos quilòmetres de València.

Una mostra de l'opacitat operativa de la naviliera Bahri és, per exemple, la informació disponible en la web de l'empresa "Knud E. Hansen",<sup>20</sup> una prestigiosa drassana amb seu a Dinamarca, que va ser qui va construir els sis vaixells del tipus "roll-on/roll-off"

18. Albín, Danilo (2021): "Más de 30 "barcos de la muerte" saudíes han cargado armas en España desde el inicio de la guerra en Yemen". *Público*. 12 de abril de 2021. Disponible en: <https://www.publico.es/politica/30-barcos-muerte-saudies-han-cargado-armas-espana-inicio-guerra-yemen.html>. Consultat el 23 de maig de 2023.

19. Bergé Logistics (2017): "BAHRI, la naviera nacional de Arabia Saudí cumple un año de operaciones con España". Disponible en <https://bergelogistics.com/noticias/bahri-la-naviera-nacional-de-arabia-saudi-cumple-un-ano-de-operaciones-con-espana/>. Consultat el 19 de juny de 2023.

20. Knud E. Hansen (2023): "Bahri Abha and Sisters. Ro-Ro Vessel with container capacity". Disponible en <https://www.knudehansen.com/reference/bahri-abha-and-sisters/>. Consultat el 19 de juny de 2023.

## Imatge 1. Notícia de *El Vigía* sobre la naviliera Bahri

# Bahri incorpora un segundo buque a su servicio desde Bilbao a Oriente Medio

EL VIGÍA

2 noviembre, 2016

La compañía marítima saudí estima en este servicio un volumen superior a las 3.000 toneladas mensuales en 2017

La naviera saudí Bahri, que cuenta con Cantabrian Integrated Logistic Services (CILS) como agente general en España, ha introducido un segundo buque en sus líneas regulares desde Bilbao a Oriente Medio.

"El pasado mes de septiembre, añadimos a nuestro servicio del Norte de Europa un segundo buque, el Bahri Tabuk, que escala cada 28 días en Bilbao para enlazar de forma regular con Oriente Medio y Mumbai (India)", ha explicado el director de Líneas de Bahri General Cargo, Matthew Luckhurst. Concretamente, la línea conecta el puerto español con Jeddah (Arabia Saudí) con un tránsito de 12 días, Jebel Ali (EAU) en 19 días y Dammam (Arabia Saudí) en 20 días.



El director de Líneas de Bahri General Cargo, Matthew Luckhurst

Matthew Luckhurst ha señalado que "desde que iniciamos estas operaciones hace casi un año, los volúmenes han ido en constante aumento". Por ello, el directivo de Bahri prevé alcanzar entre 3.000 y 4.000 toneladas mensuales en 2017.

En la actualidad, las mercancías desde Bilbao se componen, mayoritariamente, de productos de acero, maquinaria, vagones de tren, carga Ro-Ro y explosivos (IMO Cargo)

Bahri también ha destacado el papel que ha desempeñado su agente en España, CILS, que forma parte de Bergé, en el incremento de actividad. "Su trabajo para adaptarse a las necesidades de nuestros clientes ha mejorado nuestra credibilidad ante los transitarios", ha manifestado Luckhurst. El directivo de Bahri ha mostrado la satisfacción de la naviera saudí con Bergé, porque "no sólo ha asegurado las cargas del mercado español, sino que también ha facilitado las cargas militares, que son uno de nuestros objetivos".

COMPARTE



0



0



0



email

Font: *El Vigía*, noviembre de 2016

(comunament coneguts com ro-ro) per a la naviliera Bahri. Aquestes drassanes mostren actualment una secció representativa dels vaixells Bahri notablement diferent de la qual albergaven originàriament en el seu web, quan la visitem per primera vegada en 2017. En aquells moments es mostrava amb "naturalitat" que la càrrega habitual d'aquests vaixells eren helicòpters militars, tancs cuirassats, projectils de diverses dimensions, entre altres. Actualment la imatge de

la drassana que fa referència al vaixell és molt diferent; pràcticament ha desaparegut qualsevol referència al material militar, eufemísticament denominat de "defensa", i aparenta un innocent transport de material civil (vegeu Imatge 2<sup>21</sup>).

21. Disponible en <https://www.knudehansen.com/reference/bahri-abha-and-sisters/>, consultat el 19 de maig de 2023



**Imatge 2. Secció en 2017 i en 2022 del vaixell de la naviliera Bahri de la drassana Knud E. Hansen**



Fuente: Página web del astillero Knud E. Hansen

### 3.2 ELS PORTS DE LA MORT

Des de 2016, un any després del començament de la guerra de Iemen, tenim constància de l'obertura d'una línia marítima regular comercial amb l'Aràbia Saudita operada per la seua naviliera estatal Bahri. Aquest any es va inaugurar en el port de Bilbao un freqüent trànsit de material bèl·lic que, malgrat haver tingut alts i baixos en la seua periodicitat, roman actiu fins al dia d'avui en altres ports espanyols, proveint d'armes al règim saudita, que lidera la coalició que combat en la guerra de Iemen.

De les 43 ocasions que ens consta que la naviliera saudita ha carregat en algun port espanyol, 13 (al-

menys) ho han fet en el de Bilbao, 8 en el de Santander, 8 en el port de Motril, 12 en el port de Sagunt i una en el de Cadis.

Les càrregues que ens consten que s'han realitzat segons la informació recollida en els ports han estat sobretot de munició,<sup>22</sup> amb projectils explosius de calibre de 155 mil·límetres per a artilleria com a producte més destacat, però també cartutxos i un altre tipus d'armes més sofisticades, així com vehicles artillados (armats) i blindats. Igualment, llanxes patrulleres per

22. Azkue, M. (2018): "Las 400 bombas de Arabia Saudí salieron del Puerto de Santander hace un mes". *Cadena Ser*. 24 de octubre de 2018. Disponible en [https://cadenaser.com/emisora/2018/10/24/radio\\_santander/1540376875\\_699962.html](https://cadenaser.com/emisora/2018/10/24/radio_santander/1540376875_699962.html). Consultat el 19 de juny de 2023

a bloqueig marítim, vehicles militars 4x4 Uro-Vamtac (Vehicle d'Alta Mobilitat Tàctic), o les 400 bombes GBU-10 Paveway II guiades per làser que, encara que fabricades per l'estatunidenca Lockheed Martin, estaven en mans de l'exèrcit espanyol i van ser enviades finalment al regne saudita després de seriosos indicis que el seu ús pogués acabar sent per a cometre crims de guerra. L'enviament d'aquestes 400 bombes, va ser inicialment rebutjat per la ministra de Defensa Margarita Robles després de l'assassinat de 51 persones a Saada (Iemen), de les quals 40 eren nens. L'atac al bus escolar en el qual viatjaven va ser realitzat per l'Àrabia Saudita amb aquestes mateixes bombes "intelligentes", subministrades llavors pels EUA.<sup>23</sup> L'enviament va ser finalment acceptat al mateix temps que va arribar la confirmació de l'encàrrec a la factoria gaditana de Navantia per part de l'Àrabia Saudita, de cinc vaixells de guerra.<sup>24</sup> Les 400 bombes van ser embarcades en el port de Santander en el Bahri Jazan el 26 de setembre de 2018, només un mes després de l'atac a l'autobús escolar amb aquest mateix model de projectils.<sup>25</sup>

A més del ressenyat, des dels ports espanyols s'ha enviat material militar divers, inclosa una tona de míssils, denominats en els expedients portuaris com a "cohetes con carga explosiva" en la *Relación de Expedientes de MM.PP.* (mercaderies perilloses) del Port de Bilbao i detectats per l'equip d'estudiants de Periodisme de Recerca i reflectit en el seu treball *Armas bajo secreto*.<sup>26</sup>

### 3.2.1 EL PORT DE BILBAO

El port de Bilbao va ser durant diversos anys el principal canal de eixida de les armes espanyoles a l'Àrabia Saudita. Segons la pròpia companyia Bahri i la seua consignatària a Espanya, Berge, aquesta naviliera saudita opera a Espanya des de maig de 2016,<sup>27</sup> quan va realitzar les primeres càrregues en el port de Bil-

bao. Tenim constància<sup>28</sup> que a l'octubre d'aquest any es van carregar 44 contenidors de projectils explosius (1.232 Tm.); l'1 de desembre altres 52 contenidors del mateix tipus (1.456 Tm.); i en 2017, el 10 de febrer, 35 contenidors d'explosius (980 Tm.).

El 13 de març de 2017, es van carregar 26 contenidors (728 Tm.) en el Bahri Jeddah, que segons respostes en seus parlamentàries, Congrés<sup>29</sup> i Senat,<sup>30</sup> van anar 17.000 projectils d'artilleria de 155 mil·límetres. En aquesta ocasió es va produir l'acte d'objecció de consciència d'un bomber (Ignacio Robles) en la seua labor de custòdia en la càrrega d'aquestes bombes.<sup>31</sup> El 19 d'abril del mateix any, es van carregar 45 contenidors d'explosius (1.260 Tm.)<sup>32</sup> i al juny de 2017; es van embarcar en el Bahri Jeddah el "Bahri's Truck Roadshow", construït a Espanya.<sup>33</sup> El 14 de juliol de 2017, es van carregar 110 contenidors de les mateixes bombes (3.080 Tm.) en el Bahri Tabuk.<sup>34</sup> El 22 de setembre de 2017, es van pujar 50 contenidors d'explosius (1.400 Tm.) en el Bahri Tabuk.<sup>35</sup> De fet, aquest vaixell va arribar i va eixir de Bilbao amb el AIS Sistema de Identificación Automática (AIS per les seues sigles en anglès)<sup>36</sup> apagat, com si no hagués realitzat aquesta escala, donant inici a una sèrie de maniobres d'ocultació, que serien la tònica habitual en els mesos successius des que es van començar a fer públiques les operacions d'aquest comerç d'armes en el Port de Bilbao. En aquesta ocasió Greenpeace<sup>37</sup> va realitzar la seua primera acció de protesta per aquestes càrregues.

23. Infodefensa (2018): "Defensa revisará las ventas de armamento tras el ataque en Yemen". 23 de agosto de 2018. Disponible en <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrars/3057491/defensa-revisara-ventas-armamento-ataque-yemen>. Consultat el 19 de juny de 2023.
24. Abellán, L. (2018): "Defensa rectifica y enviará a Arabia Saudí la polémica partida de 400 bombas". *El País*. 12 de septiembre de 2018. Disponible en [https://elpais.com/politica/2018/09/12/actualidad/1536778107\\_560827.html](https://elpais.com/politica/2018/09/12/actualidad/1536778107_560827.html). Consultat el 19 de juny de 2023.
25. Almasmari, H. y otros (2018): "Decenas de niños que iban en un autobús escolar mueren por un bombardeo en Yemen". *CNN*. Disponible en <https://cnnespanol.cnn.com/2018/08/09/decenas-de-ninos-que-iban-en-un-autobus-escolar-en-yemen-fueron-mueren-en-un-bombardeo/>. Consultat el 19 de juny de 2023.
26. Pardo, C.; Domínguez, E. & Oramas, S. (2023): *Armas bajo secreto. 5.300 toneladas de explosivos salieron de España hacia Arabia Saudí y Emiratos en año y medio*. Disponible en <https://readymag.com/u96044030/1165117/>. Consultat el 19 de juny de 2023.
27. Bergé Logistics (2017): *BAHRI, la naviera nacional de Arabia Saudí, cumple un año de operaciones con España*. Disponible en <https://bergelogistics.com/noticias/bahri-la-naviera-nacional-de-arabia-saudi-cumple-un-ano-de-operaciones-con-espana/>. Consultat el 19 de juny de 2023.

28. León, I. (2017a): "El Puerto de Bilbao ha enviado desde octubre 312 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí". *Cadena Ser*. 7 de agosto de 2017. Disponible en [https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio\\_bilbao/1502101733\\_194479.html](https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html). Consultat el 19 de juny de 2023.
29. Carracedo Verde, José David (2017): *Repuesta del gobierno a pregunta parlamentaria del 7 de mayo de 2017*. Disponible en [https://www.congreso.es/entradap/112p/e3/e\\_0038208\\_n\\_000.pdf](https://www.congreso.es/entradap/112p/e3/e_0038208_n_000.pdf). Consultat el 19 de juny de 2023.
30. Cortes Generales, diario de sesiones del Senado (2017): *Comisión de Economía, Industria y Competitividad*. Disponible en [https://www.senado.es/legis12/publicaciones/pdf/senado/ds/DS\\_C\\_12\\_193.PDF](https://www.senado.es/legis12/publicaciones/pdf/senado/ds/DS_C_12_193.PDF). Consultat el 19 de juny de 2023.
31. Domínguez, J. (2017): "Yo no me hice bombero para colaborar en el envío de bombas que matan a la población civil". *El Correo*. 16 de abril de 2017. Disponible en <https://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201704/16/hice-bombero-para-colaborar-20170413184249.html>. Consultat el 19 de juny de 2023.
32. León, I. (2017a): "El Puerto de Bilbao ha enviado desde octubre 312 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí". Disponible en [https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio\\_bilbao/1502101733\\_194479.html](https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html). Consultat el 19 de juny de 2023.
33. OneBahri (2017): "Stay Tuned Bahri's Truck Roadshow". Canal de YouTube de Bahri. Disponible en [https://www.youtube.com/watch?v=R-\\_1JQrjE8A&t=3s](https://www.youtube.com/watch?v=R-_1JQrjE8A&t=3s). Consultat el 19 de juny de 2023.
34. Font anònima del Port, confirmada pels Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port".
35. Font: observacions pròpies, confirmada pels Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port".
36. El AIS es correspon a les sigles anglosaxones de *Automatic Identification System* (en castellà Sistema de Identificación Automática). L'objectiu fonamental del AIS és permetre als vaixells comunicar la seua posició i altres informacions rellevants perquè altres vaixells o estacions puguin conèixer-la i evitar col·lisions.
37. Greenpeace (2017): "ACCIÓN en vivo/ Protestamos frente a la carga de armas en el puerto de Bilbao". Disponible en <https://archivo-es.greenpeace.org/espana/es/Blog/accin-en-vivo-impedimos-la-exportacin-ilegal-/blog/60265/>. Consultat el 19 de juny de 2023.

El 17 d'octubre de 2017, el Bahri Jazan va realitzar la càrrega d'una tona de míssils, l'única d'aquest tipus que ens consta.<sup>38</sup> Va ser, així mateix, l'última ocasió en la qual un vaixell \*Bahri va arribar amb la seua retolació gràfica original. De tal manera que el 7 de desembre de 2017, quan es van carregar en el Bahri Tabuk, 40 contenidors (1.120 Tm.),<sup>39</sup> i el vaixell saudita va arribar a port amb l'escut i nom de la naviliera esborrats en tots dos costats del casc. En aquest cas el van esborrar als afores del port, en el denominat Obri Exterior, i el van repintar a l'abric de Gibraltar. En els mesos successius, tots els vaixells que arribaven al Port de Bilbao, venien amb el casc esborrat, mesura de pretesa ocultació que no adoptaven en cap altre port del món.

El dia 15 de desembre d'aquest mateix mes de 2017 es van carregar en el Bahri Jeddah 28 contenidors de projectils explosius (784 Tm.)<sup>40</sup> En aquest cas el vaixell va entrar també en port amb l'escut i el nom de la naviliera esborrats, probablement repintat després d'eixir de port i posar-se a refugi enfront de la costa de Guipúscoa en una estranya maniobra.

El 16 de febrer de 2018, el Bahri Tabuk va carregar 25 contenidors (700 Tm.) i quatre llanxes patrulleres que vam saber que procedien de la drassana viguesa Rodman.<sup>41</sup> Greenpeace va realitzar una nova acció de denúncia amb llanxes i activistes en l'aigua i enfilant-se als amarraments del vaixell, interrompent així per unes hores la càrrega d'armes en el vaixell.<sup>42</sup> Coordinada amb aquesta, es va frustrar una altra acció que tenien prevista a les portes de la fàbrica de bombes Expal en Quintanilla de Sobresierra província de Burgos, per a interrompre l'eixida del comboi, des d'on es transportaven els projectils explosius en totes les ocasions que hem assenyalat.<sup>43</sup> El vaixell de nou va repetir la maniobra d'ocultació entrant amb l'escut i el nom de la naviliera esborrats, repintats en una zona d'abric de Gibraltar, durant una estada de dia i mig fondejat. Posteriorment va fer la seua primera escala en el port de Motril.

El 9 de febrer de 2020, després de dos anys sense operar a Bilbao, arribava el Bahri Yanbu i era objecte d'una no mancat de riscos actuació per part de l'Autoritat Portuària del Port de Bilbao. Durant la tarda d'aquest diumenge 9 de febrer, va començar la càrrega de contenidors explosius en aquest vaixell, però al poc es va interrompre, i d'un total de cinc contenidors

que s'anaven a carregar, va quedar un en el vaixell i els altres quatre es van traslladar del port fins a Galdakao, a una factoria pròxima que l'empresa Maxam (matriu de l'empresa Expal de la qual procedien), on van quedar emmagatzemats fins a l'endemà en què de nou van ser traslladats al port.<sup>44</sup> A més dels cinc contenidors de projectils (140 tones), el Bahri Yanbu es va emportar de Bilbao nou Uro-Vamtac (Vehicle d'Alta Mobilitat Tàctic), és un vehicle militar 4x4 fabricat per l'empresa espanyola UROVESA a Santiago de Compostella, el destí de la qual era Unió dels Emirats Àrabs.<sup>45</sup>

Cal afegir que el 8 de febrer de 2023, en el transcurs de la guerra d'Ucraïna, el vaixell finlandès "Finneco 1" urpa del port de Bilbao amb 20 vehicles TOA (Transporte Oruga Acorazado), que el govern espanyol va lliurar al govern ucraïnès.<sup>46</sup>

### 3.2.2 EL PORT DE SANTANDER

El 8 de març de 2018, el Bahri Hofuf tenia prevista una nova escala a Bilbao. No obstant això el dia anterior, mentre creuava el Cantàbric després d'haver fet escala a Bremerhaven (Alemanya) i Gdansk (Polònia), va posar el AIS en *off* a l'altura de St. Nazaire i va creuar gairebé per complet el Cantàbric sense el preceptiu sistema de geolocalització. Amb el coneixement de Salvament Marítim que aquest vaixell tenia el seu AIS apagat, no va tornar a aparèixer en la pantalla fins que va arribar a port i ho va tornar a reconnectar a les 8:45h que va atracar a Santander, quan tenia la seua escala programada a Bilbao. Va carregar un nombre indeterminat de contenidors d'explosius que els observadors no van saber precisar.<sup>47</sup>

El 12 d'abril de 2018 va arribar a Santander el Bahri Jazan, va carregar 4 llanxes patrulleres de les drassanes Rodman de Vigo, per a dirigir-se posteriorment a Motril.<sup>48</sup> El 17 de maig d'aquest mateix any, va tornar el Bahri Hofuf i va carregar 40 contenidors "IMO" (denominació genèrica amb la qual es classifiquen les mercaderies perilloses). Activistes de Santander van obtenir informació de fonts confidencials que dels contenidors que va carregar, 38 contenien projectils explosius i altres dos detonadors.

38. Font: Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port" (Port de Bilbao) i informe del ja referit treball de recerca Armas bajo secreto

39. Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port"

40. Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port"

41. Fonts: Expedients de MM.PP. de "Bilbao Port" per a la munició, i fonts confidencials per a les llanxes patrulleres

42. Gonzalez, N. (2018): "¡Acción! Activistas de Greenpeace protestan en Bilbao contra el envío ilegal de armamento". Disponible en <https://es.greenpeace.org/es/noticias/actividadesdesarme/>. Consultat el 19 de juny de 2023

43. Fonts confidencials

44. La causa de l'obligada interrupció de la càrrega de les bombes en el vaixell va ser que la marca MAN presentava el seu nou camió, i el fabricant alemany hi havia de triar el port de Bilbao per a donar a conèixer la seua nova generació de camions i havia organitzat una festa amb públic convidat que començava al capvespre en una gran carpa muntada molt prop de la ubicació de vaixell. Vegeu: <https://www.transporte3.com/noticia/14995/asi-hemos-vivido-el-lanzamiento-de-la-nueva-generacion-de-camiones-man>

45. Fonts pròpies de LGEA.

46. Informació (2023): "Embarcan en Bilbao los veinte blindados para Ucrania". Disponible en <https://www.informacion.es/nacional/2023/02/07/embarcan-bilbao-veinte-blindados-ucrania-82628409.html>. Consultat el 19 de juny de 2023

47. Fonts: Informació compartida per LGEA i Pasaje Seguro Cantabria.

48. Fonts: Informació compartida per LGEA i Pasaje Seguro Cantabria.



Poc després, el 21 de juny, va ser el Bahri Jazan el que va atracar a Santander, desconeixent-se la seua càrrega. El 5 de setembre de 2018 el Bahri Hofuf va carregar de nou 10 contenidors (280 Tm.) que segons informació de fonts confidencials consistia en "projectils i granades", sense especificar quantitats. El 26 del mateix mes de setembre va arribar de nou el Bahri Jazan i va carregar les 400 bombes guiades per làser (GBU Paveway II), a la controvèrsia del qual ens hem referit anteriorment.

El 6 de novembre de 2018, el Bahri Jeddah va carregar també en aquest port. Fonts confidencials ens van informar que "van carregar 8 contenidors d'explosius," encara que tenim dubtes d'aquesta informació per les fotos de càrrega per celler que activistes de Pasaje Seguro Cantabria van poder realitzar i per l'absència de moviments de grues en la proa del vaixell.

El 20 de desembre de l'any referit, el Bahri Hofuf es va dirigir al port de Santander, però enfront de la seua badia va girar a estribord evitant aquest port i es va dirigir al de Motril. No va ser fins al 13 de maig de 2019 quan un dels vaixells de la flota Bahri (el Yanbu) va tornar al port de Santander en el que fins al moment va suposar la seua última escala en aquest port. En aquesta ocasió "va carregar dos contenidors de 20 peus (56 tones) amb explosius".<sup>49</sup>

A més, sabem que el 21 d'Abril de 2023, en el transcurs de la guerra d'Ucraïna, el vaixell holandès "Bore Wave" urpa del port de Santander amb 6 tancs Leopard i 20 vehicles TOA's més (Transporte Oruga Acorazado), que el govern espanyol lliurament al govern ucraïnès dins de l'escalada armamentística que amb aquesta guerra es va propiciar.<sup>50</sup>

### 3.2.3 EL PORT DE MOTRIL

El 17 d'abril de 2018, el Bahri Jazan, després d'haver carregat a Santander quatre llanxes patrulleres, procedents de la drassana viguesa Rodman, va carregar a Motril un indeterminat nombre de contenidors de projectils explosius produïts en una fàbrica de Granada.<sup>51</sup> El 26 de juny de 2018, el Bahri Jazan va carregar una altra partida de contenidors explosius, dels quals es va obtenir confirmació visual d'almenys sis.<sup>52</sup> El 14 de

novembre d'aquest mateix any, el Bahri Jeddah va fer una escala d'11 hores en aquest port, desconeixent-se la seua càrrega. El 23 de desembre de 2018 el Bahri Hofuf es dirigia a Motril després d'evitar l'entrada al port de Santander però a l'altura de Motril va canviar de nou de rumb i es va dirigir a Càller (Sardenya).

El 3 de gener de 2019 el Bahri Yanbu també va estar en el port de Motril, desconeixent-se les seues operacions. El 14 de gener de 2020 el Bahri Hofuf va fer una escala de sis hores i mitja, de la qual manquem detalls. El 20 de març de 2020 el Bahri Jeddah va realitzar una escala d'11 hores, davant la impossibilitat d'haver pogut observar-se la seua càrrega a causa del confinament domiciliari de les mesures d'emergència nacional contra la pandèmia del COVID 19. El 5 de maig del mateix any, el Bahri Tabuk va arribar a Motril amb el AIS falsejat indicant el port turc de Alejandreta. En aquesta ocasió es va tindre coneixement de fonts confidencials, de la càrrega 6 contenidors d'explosius i "llargues caixes de fusta i 40 tubs metàl·lics." El dia 4 de novembre de 2020, el Bahri Yanbu va carregar en aquest port 7 contenidors d'explosius segons observació ocular,<sup>53</sup> després de travessar l'Atlàntic procedent de Baltimore, amb el AIS programat a Gènova, que a l'altura de Màlaga va ser modificat i reprogramat a Motril.

### 3.2.4 EL PORT DE SAGUNT

El 14 de febrer de 2019 el Bahri Jazan va operar a Sagunt, desconeixent-se la seua activitat. El 10 de desembre de 2019 el Bahri Abha va carregar 224 Tm. de projectils explosius en vuit contenidors de 20 peus. El 7 de març de 2020 el Bahri Jazan va carregar 4 contenidors de 28 Tm. d'explosius, després d'observació ocular dels camions i l'operació de càrrega,<sup>54</sup> és a dir 112 Tm. de bombes, a pesar que declaracions oficials al diari Levante-EMV<sup>55</sup> asseguraven que el vaixell saudita solament carregaria materials de construcció. El 15 de desembre de 2020 el Bahri Abha va operar en el port de Sagunt durant més de 30 hores, sense informació sobre la seua activitat. El dia 1 de març de 2021 va arribar a aquest port el Bahri Jazan falsejant el seu instrumental de geoposicionament, que fins a doblegar el cap de la Nau indicava Gènova, encara que clarament costejava dirigint-se a Sagunt. En aquest cas tampoc vam tenir accés a la seua activitat. El dia 23 d'abril d'aquest mateix any, el Bahri Jeddah va atracar en aquest port, igualment amb activitat desconeguda. El 21 d'octubre de 2021 el Bahri Jeddah va carregar a Sagunt 2 contenidors amb cartutxos no

49. Allende, O (2019): "Bahri se marcha de Santander con dos contenedores con armas y una vía judicial pendiente". Disponible en <https://www.elfaradio.com/2019/05/13/el-bahri-yanbu-ya-esta-en-santander-y-permanecera-hasta-mediiodia/>. Consultat el 19 de juny de 2023

50. Fernández Rubio, J. (2023): "Santander vuelve a la palestra del tráfico de armas con el embarque de los 'Leopard' que España envía a Ucrania". *El Diario*. Disponible en [https://www.eldiario.es/cantabria/ultimas-noticias/leopard-2a4-encuentran-puerto-santander-envio-ucrania\\_1\\_10132395.html](https://www.eldiario.es/cantabria/ultimas-noticias/leopard-2a4-encuentran-puerto-santander-envio-ucrania_1_10132395.html). Consultat el 19 de juny de 2023

51. Ubago, L. (2018): "El Bahri Jazan carga armamento en Motril". *El Ideal*. Disponible en <https://www.ideal.es/granada/costa/bahri-jazan-carga-20180417120401-nt.html>. Consultat el 19 de juny de 2023

52. Fonts oculars, activistes. Observació de les etiquetes de mercaderia explosiva

53. Font: activistes locals.

54. Font: MOC València, Acció Ecologista Agró i altres activistes locals.

55. Levante (2020): "El buque saudí cargó en Sagunto explosivos destinados a la minería civil". Disponible en <https://www.levante-emv.com/morvedre/2020/03/09/buque-saudi-cargo-sagunt-explosivos-11596235.html>. Consultat el 19 de juny de 2023

metàl·lics i 2 contenidors de coets amb càrrega explosiva, és a dir míssils.<sup>56</sup> A través de la mateixa resposta del Govern espanyol al parlamentari Jon Iñarritu que confirmava aquesta càrrega, s'afegia respecte al seu destí final que "no se dispone de información sobre uso y destinatario final."

El 4 d'agost de 2022 el Bahri Tabuk va fer escala durant 20 hores en el port de Sagunt, desconeixent-se la càrrega realitzada, però en el seu següent port es va observar en els seus cellers un important nombre de vehicles pick-up, en principi d'aparença civil, i helicòpters de combat Apache.<sup>57</sup> El 10 d'octubre del 2022 el Bahri Hofuf va fer una altra "desconeguda" escala en aquest port. Cal ressenyar que, en cada ocasió, Amnistia Internacional va reclamar infructuosament al Govern Espanyol que informés si el vaixell corresponent tenia previst carregar material de defensa durant la seua escala a Sagunt, i en aquest cas sol·licitaven que remetessin informació sobre el destí, ús i usuari final d'aquest material.<sup>58</sup>

El 31 d'octubre d'aquest mateix any, el Bahri Yanbu va visitar una altra vegada Sagunt, convertint així a aquest port en un lloc preferent en la ruta dels vaixells saudites de transport d'armes. El 6 de febrer de 2023 va ser el Bahri Abha qui presumiblement va tornar a carregar armes en el port de Sagunt, encara que

va eliminar de la seua agenda tot indici, quan en l'operativa logística de Bahri per tot el món, amb prop de trenta ports amb els quals opera habitualment, l'ocultació només succeeix quan es dirigeixen a un port espanyol o parteixen d'ell. De fet s'observa en l'agenda de la naviliera<sup>59</sup> que en els dies previs a l'arribada a Sagunt en el mes de febrer passat quan el Bahri Abha es dirigia a Sagunt la naviliera ho treu del seu llistat i només es veuen a cinc dels seus sis vaixells. No obstant això, després d'abandonar el seu següent port, Gènova, i no haver de ressenyar el seu pas per Espanya, es reincorpora a aquest vaixell, a l'agenda de posicionament. A la data de publicació d'aquest informe, l'últim vaixell d'aquesta flota que ha carregat a Sagunt ha estat el Bahri Tabuk, de la càrrega del qual tampoc vam obtenir cap informació.

### 3.2.5 UN CAS ESPECIAL, EL PORT DE CADIS

El 29 de juny de 2021 el vaixell Bahri Hofuf va atracar a Cadis on, segons informacions internes del port, va carregar un parell de grans calderes industrials de les quals es desconeix si anirien destinades per a ús civil o militar. De la mateixa manera que en altres ocasions l'observació ocular<sup>60</sup> en el següent port, Gènova, es van detectar dotze contenidors de projectils explosius i un número aproximat de deu helicòpters de combat Apache.

56. Iñarritu García, J. (2021): Respuesta del Gobierno a pregunta parlamentaria. Disponible en [https://www.congreso.es/entradap/114p/e17/e\\_0171152\\_n\\_000.pdf](https://www.congreso.es/entradap/114p/e17/e_0171152_n_000.pdf). Consultat el 19 de juny de 2023

57. Font: Treballadors, port de Gènova

58. Albin, D. (2022): "Amnistia Internacional pide explicaciones al Gobierno por la llegada de un nuevo 'barco de la muerte' saudí a Sagunto". *Público*. Disponible en [https://www.publico.es/politica/amnistia-internacional-pide-explicaciones-gobierno-llegada-nuevo-barco-muerte-saudi-sagunto.html?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=web](https://www.publico.es/politica/amnistia-internacional-pide-explicaciones-gobierno-llegada-nuevo-barco-muerte-saudi-sagunto.html?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=web). Consultat el 19 de juny de 2023

59. Bahri (2023): *Vessel Position*. Disponible en <https://www.bahri.sa/en/logistic-services/vessel-position/>. Consultat el 19 de juny de 2023

60. Font: Treballadors, port de Gènova

**Taula 7. Càrrega d'armes per la naviliera Bahri en ports espanyols 2016-2023**

Data	Vaixell	Tons expl.	Observacions
<b>Càrregues en el port de Bilbao</b>			
19/10/16	-	1232	Es desconeix la seua càrrega
2/12/16	Bahri Tabuk	1456	Municions il·luminants, projectils, espoletes, cartutxos, etc.
10/2/17	Bahri Tabuk	980	Projectils, esquers, càrregues propulsores, espoletes, etc.
13/3/17	Bahri Jeddah	728	17.000 projectils d'artilleria de 155 mm. (Congrés i Senat)
19/4/17	-	1260	Es desconeix la seua càrrega
Juny 2017	Bahri Jeddah		Embarquen el "Bahri's Truck Roadshow" construït a Espanya
17/7/17	Bahri Tabuk	3080	Cartutxos, projectils, esquers, càrregues propulsores, espoletes, etc
25/9/17	Bahri Tabuk	1400	"Cabezas de combat" (ogives), bombes, projectils, etc.
17/10/17	Bahri Jazan	1,1	Míssils (Coets amb càrrega explosiva en la "Relación de Expedientes MMPP")
7/12/17	Bahri Tabuk	1120	Projectils amb càrrega explosiva
15/12/17	Bahri Jeddah	784	Cartutxos, municions fumígenes, municions il·luminants, etc.
16/2/18	Bahri Tabuk	700	Projectils, espoletes, cartutxos, etc. i 4 llanxes patrulleres Rodman
9/2/20	Bahri Yanbu	140	5 cont. de projectils d'explosius i 9 Uro-Vamtac
8/2/23	Finneco1		20 vehicles cuirassats TOA (Ucraïna)
<b>Càrregues en el port de Santander</b>			
8/3/18	Bahri Hofuf		Contenidors de projectils explosius, sense conèixer-se el número
12/4/18	Bahri Jazan		4 llanxes patrulleres Rodman
17/5/18	Bahri Hofuf	1120	"40 contenidors IMO (denominació genèrica de MM.PP.)"
21/6/18	Bahri Jazan		Es desconeix la seua càrrega
5/9/18	Bahri Hofuf	280	"10 contenidors de projectils i granades"
26/9/18	Bahri Jazan		400 bombes guiades per làser GBU Paveway II
6/11/18	Bahri Jeddah		8 contenidors d'explosius (sense confirmar)
13/5/19	Bahri Yanbu	56	2 contenidors de projectils explosius
21/4/23	Bore Wawe		6 tancs Leopard i 20 vehicles cuirassats TOA (Ucraïna)
<b>Càrregues en el port de Motril</b>			
17/4/18	Bahri Jazan		Indeterminat nombre de contenidors de projectils explosius
26/6/18	Bahri Jazan		Almenys 6 contenidors de projectils explosius
14/11/18	Bahri Jeddah		Es desconeix la seua càrrega
3/1/19	Bahri Yanbu		Es desconeix la seua càrrega
14/1/20	Bahri Hofuf		Es desconeix la seua càrrega
20/3/20	Bahri Jeddah		Es desconeix la seua càrrega
5/5/20	Bahri Tabuk		6 contenidors d'explosius i 40 tubs metàl·lics
4/11/20	Bahri Yanbu		7 contenidors d'explosius
<b>Càrregues en el port de Sagunt</b>			
14/2/19	Bahri Jazan		Es desconeix la seua càrrega
10/12/19	Bahri Abha	224	8 contenidors de projectils explosius
7/3/20	Bahri Jazan	112	4 contenidors de projectils explosius
15/12/20	Bahri Abha		Es desconeix la seua càrrega
1/3/21	Bahri Jazan		Es desconeix la seua càrrega
23/4/21	Bahri Jeddah		Es desconeix la seua càrrega
21/10/21	Bahri Jeddah		"2 contenidors amb cartutxos no metàl·lics i 2 contenidors de coets amb càrrega explosiva", és a dir míssils.
4/8/22	Bahri Tabuk		Es desconeix la seua càrrega
10/10/22	Bahri Hofuf		Es desconeix la seua càrrega
31/10/22	Bahri Yanbu		Es desconeix la seua càrrega
6/2/23	Bahri Abha		Es desconeix la seua càrrega
8/5/23	Bahri Tabuk		Es desconeix la seua càrrega
<b>Càrregues en el port de Cadis</b>			
29/6/21	Bahri Hofuf		Càrrega 2 grans calderes industrials

Font: Elaboració pròpia. La informació de la taula prové de fonts pròpies per observació directa, fonts periodístiques, com la Cadena Ser\* i d'informacions de la relació d'expedients de mercaderies perilloses del propi port de Bilbao a les quals els autors han tingut accés.

\*Disponible en: [https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio\\_bilbao/1502101733\\_194479.html](https://cadenaser.com/emisora/2017/08/07/radio_bilbao/1502101733_194479.html)





## 4. MOBILITZACIONS SOCIALS CONTRA ELS PORTS DE LA MORT

En aquest apartat farem una breu revisió de quins han estat les accions de mobilització social contra el tràfic d'armes per a la guerra que han tingut una major rellevància. Estibadors i activistes de diversos ports europeus han intentat frenar i impedir el flux d'armes a l'Àràbia Saudita. Entre els ports europeus en els quals s'han registrat protestes i mobilitzacions socials que van portar a posicionaments polítics oposant-se a permetre aquestes exportacions, es troben Bremerhaven (Alemanya), Antwerp (Bèlgica), Tilbury (el Regne Unit), Cherbourg i Le Havre (França) on el navili saudita no va poder carregar a causa de les protestes en el port de Gènova (Itàlia) on una vaga d'estibadors va obligar el vaixell saudita a partir sense carregar.<sup>61</sup>

Al desembre de 2018 estibadors canadencs es van sumar a la protesta d'activistes en Saint John NB aconseguint detenir 24 hores la càrrega, probablement de vehicles blindats per als saudites en el vaixell Bahri Janbu. A Alemanya un referèndum va fer possi-

61. En aquest cas va haver-hi repressió al sindicat d'estibadors, malgrat haver estat rebuts pel Papa i d'haver realitzat una declaració al seu favor, a aquest sindicat se li va retirar de les funcions de càrrega/descàrrega d'aquests vaixells per a dificultar el seu accés a aquests vaixells.

ble prohibir la càrrega/descàrrega d'armament en el port d'Hamburg per ser un port d'ús civil. A Bèlgica va ser declarada persona "senar grata" el patró del vaixell saudita i van amenaçar amb arrestar-li si atracava en el port.

També a Espanya s'ha aconseguit frenar o desviar el carregament d'armes en els ports de Bilbao i Santander. A continuació, estudiarem els casos dels ports espanyols amb més detall.

### 4.1 LES PRIMERES PROTESTES A BILBAO I SANTANDER

Totes les mirades apunten al port de Bilbao referent a l'inici de les protestes contra la naviliera Bahri i les seues escales en ports espanyols per a carregar armament que potencialment podria ser usat per a alimentar la guerra de Iemen.

Davant operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies perilloses en el Port de Bilbao es requereix la presència d'una dotació de bombers que consisteix a coordinar un dispositiu preventiu, autoritzar la càrrega i romandre alerta mentre aquesta es realitza. El 13 de març de 2017, Robles, un bomber del Servei de la Diputació Foral de Bizkaia, es va negar a participar en la càrrega d'explosius en un vaixell de la naviliera saudita Bahri. Tot i que Robles nega haver tingut qual-



sevol intenció reivindicativa en la seua acció, sinó més aviat allega motius de consciència en relació a complir amb les exigències del seu treball com a bomber, va desencadenar sense pretendre-ho una gran onada de solidaritat i mobilització social inclòs el moviment feminista basc que "tomó el puerto de Bilbao."<sup>62</sup> Això va desembocar, eventualment, en l'assoliment d'impedir que més vaixells saudites continuessin carregant explosius en el port de Bilbao. No obstant això, aquestes càrregues es van traslladar a altres ports espanyols com Santander, Motril o Sagunt.

L'organització *Pasaje Seguro & Cantabria con las personas refugiadas* va convocar manifestacions de denúncia pel trasllat de l'escala dels vaixells saudites al port de Santander, i va organitzar diverses reunions amb l'Autoritat Portuària, la Delegació de Govern i el Govern de Cantàbria reclamant sense èxit que frenessin aquestes escales. Va ser llavors quan van decidir sol·licitar mesures cautelars perquè es denegés la seua atracada en el port. Aquestes van ser rebutjades i el cas derivat al Jutjat d'Instrucció número 5 de Santander, obrint-se diligències prèvies de recerca en les

62. León, I (2017b): "El Puerto de Bilbao ha enviado en 14 meses 430 contenedores con "explosivos" con destino a Arabia Saudí". Disponible en [https://cadenaser.com/emisora/2017/12/30/radio\\_bilbao/1514632827\\_328575.html](https://cadenaser.com/emisora/2017/12/30/radio_bilbao/1514632827_328575.html). Consultat el 19 de juny de 2023

quals se sol·licitava a l'Autoritat Portuària que acreditara que les operacions de càrrega de mercaderies perilloses, com a bombes o explosius, eren coherents amb la normativa estatal i internacional.<sup>63</sup>

A partir de maig de 2019 es va abandonar el port de Santander com a port habitual de càrrega.

El passat 2 d'abril de 2023 el Parlament de Cantàbria es va posicionar en contra de la utilització del port de Santander en aquest trànsit i va instar el Govern d'Espanya a complir els acords internacionals que signa "per a evitar el transport d'armes que seran utilitzades per a la violació de drets humans", per la qual cosa exigeix que aquesta resolució "siga respectada i portada a efecte."<sup>64</sup>

63. Europapress Cantabria (2019): "Pasaje Seguro advierte del "peligro de inminente archivo" de la denuncia a la naviera Bahri". Disponible en <https://www.europapress.es/cantabria/noticia-pasaje-seguro-advierte-peligro-inminente-archivo-denuncia-naviera-bahri-20191016164850.html>. Consultat el 19 de juny de 2023

64. El Diario (2018): "Pasaje Seguro denuncia una nueva carga de armas en el Puerto de Santander". Disponible en [https://www.eldiario.es/cantabria/sociedad/pasaje-seguro-denuncia-puerto-santander\\_1\\_2116844.html](https://www.eldiario.es/cantabria/sociedad/pasaje-seguro-denuncia-puerto-santander_1_2116844.html). Consultat el 19 de juny de 2023

### Imatge 3. Activistes de Greenpeace paren en el port de Bilbao la càrrega de material bèl·lic en el vaixell Bahri Tabuk de l'Aràbia Saudita al febrer de 2018



Font: Greenpeace Espanya

## 4.2 SAGUNT, UN MUNICIPI INCÒMODE AMB EL SEU ROL COM A PORT DE LA MORT

Després de les nombroses accions de protesta en la ruta del nord d'Europa (Alemanya, Bèlgica, França i nord d'Espanya), la naviliera Bahri pot haver-se vist forçada a canviar de recorregut, triant els ports de Motril i Sagunt com a punts de càrrega i descàrrega després de passar pels EUA i per a emprendre la seua ruta pel Mediterrani cap al Canal de Suez en la seua tornada a l'Àràbia Saudita.

La ciutat de Sagunt, a través del seu consistori, ha manifestat sentir-se incòmoda amb el pas dels "vaixells de la mort" pel seu port, realitzant diverses declaracions institucionals i aprovant dues mocions al llarg de l'última legislatura amb motiu de la càrrega i descàrrega de material bèl·lic en el port marítim de Sagunt. En aquest sentit, van aprovar dues mocions.<sup>65</sup> Malgrat això, l'Ajuntament de Sagunt manifesta

65. Expedient 771917h "Proposición PSOE, Compromís, EU de rechazo de carga y descarga de material bélico en el puerto marítimo de nuestra ciudad" i Expedient 867322p "proposición conjunta PSOE, Compromís, EU contra el uso de las instituciones portuarias con fines militares".

no tindre competències per a denegar l'accés al port ni per a realitzar inspecció del seu contingut ja que aquestes competències corresponen a l'Autoritat Portuària de València i al Govern central. No obstant això, l'Alcalde de l'Ajuntament de Sagunt es va comprometre a traslladar aquestes demandes al Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de València, com a representant del Port de Sagunt. Així mateix, l'equip de govern es reitera en la seua oposició a l'escala dels vaixells de la naviliera Bahri i de qualsevol altre vaixell que puga carregar o descarregar material bèl·lic en les infraestructures del port marítim de Sagunt, d'ús civil.

També la ciutadania de Sagunt i València ha mostrat la seua oposició a l'atrada dels vaixells de la naviliera Bahri amb protestes i mobilitzacions cada vegada més cridaneres. Mostra d'això és la protesta organitzada per activistes de Marfull-Agró i Antimilitaristes-MOC València el 8 de maig de 2023 que, coincidint amb l'arribada del Bahri Tabuk a Sagunt, van desplegar una pancarta gegant en l'històric Alt Forn número 2, annex al port (imatge 4).

### Imatge 4. Acció de protesta duta a terme en l'Alt Forn n. 2 del port de Sagunt per activistes de Marfull-Agró i Antimilitaristes-MOC València



Font: Marfull-Agró i Antimilitaristes-MOC València





## 5. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

L'anàlisi presentada en aquest informe posa en evidència el rol fonamental que juguen els ports espanyols en la perpetuació dels conflictes armats. Sabem que les guerres no es produeixen de manera accidental o incontrolada, més aviat al contrari: es preparen, planifiquen i provoquen, i són a més un gran negoci. Malgrat les seues conseqüències devastadores per a la societat, sobretot per les morts i el sofriment que provoquen, es continua normalitzant i legitimant un immens mercat que no forma part de l'economia productiva (de béns de consum) i els beneficis del qual es reparteixen unes poques mans.

Amb aquest informe volem posar el focus en el constant trànsit i proveïment d'armes i municions que les guerres requereixen, i en particular en el rol que juguen els ports dins d'aquest comerç, sent hui dia una de les principals vies per a la compravenda d'armes i, per tant, per al proveïment dels qui preparen i lliuren conflictes armats tan atroços com el del lemen.

Entre 2016 i 2023 hem identificat 41 carregaments que probablement suposen més de 1.200 contenidors i unes 35 mil tones d'armes per a l'Àrabia Saudita, en cinc ports espanyols (Bilbao, Santander, Motril,

Sagunt i Cadis), encara que presumiblement s'hagin donat molts més. Aquestes càrregues han estat realitzades en els vaixells Bahri Tabuk, Bahri Jeddah, Bahri Jazan, Bahri Hofuf, Bahri Yanbu i Bahri Abha.

Observem que al principi del període l'eixida d'armes es va produir per Bilbao però que, a causa de les intenses protestes dels moviments socials locals, aquest port va ser substituït pel de Santander. Allí, de nou, les accions de protesta locals van obligar a la naviliera Bahri a canviar els ports del Cantàbric pels del Mediterrani. Motril, a Granada, i Sagunt, a València, han estat aquests últims anys els ports des dels quals s'ha carregat armament amb destinació a l'Àrabia Saudita però també existeix en aquests municipis una creixent mobilització ciutadana que demana el cessament d'aquestes activitats.

Podem estimar que Espanya ha exportat com a mínim un milió de municions, bombes i explosius a l'Àrabia Saudita entre 2016 i 2023 amb un valor de venda de 489 milions d'euros fins al 30 de juny de 2022. Els ports espanyols han carregat en els vaixells de la naviliera Bahri, amb destinació a l'exèrcit saudita, municions, projectils, espoletes, cartutxos, càrregues propulsores, trets de 155 mm, ogives, bombes, granades, municions fumígenes, municions il·luminantes, coets amb càrrega explosiva i bombes de guiàt làser



Paveway II. A les quals cal afegir llanxes patrulleres i vehicles militars URO-Vamtac.

A més, pels ports espanyols han eixit armes en 2023 amb destinació a la guerra d'Ucraïna, en concret 20 vehicles cuirassats des de Bilbao i 6 tancs Leopard i 20 vehicles cuirassats més des de Santander.

Com hem vist, en la cadena de responsabilitats del negoci de la guerra, el transport té un paper fonamental que depèn no sols de les empreses d'armament, sinó també de la participació i connivència de grans navilieres, de governs de països importadors, exportadors i pels quals transiten les armes i, en menor mesura, d'altres actors com a autoritats portuàries, governs regionals i locals, sindicats d'estibadors, jutges, cossos de seguretat i bombers. També hem estudiat com l'oposició d'algun d'aquests últims grups sumada a la pressió i mobilització social, pot aconseguir generar disrupcions en el trànsit i la càrrega d'armaments, malgrat el caràcter limitat i temporal dels seus impactes i a la valenta dificultat que comporten aquestes accions.

Reduir la quantitat d'armament disponible, ens dicta la més bàsica intuïció, hauria de disminuir les possibilitats que els conflictes armats esclaten, escaen en intensitat i es perpetuen. Si aconseguïrem interrompre o dificultar el proveïment d'armes i municions estariem, per tant, contribuint a promoure la pau i a previndre greus violacions dels drets humans a tot

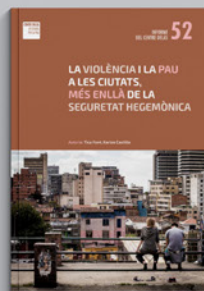
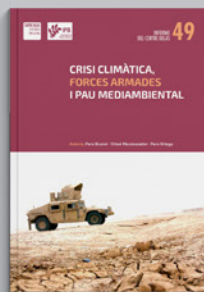
el món.<sup>66</sup> Si anàrem un pas més enllà, prohibir el comerç d'armes permetria reduir encara més la quantitat d'armes disponibles i disminuiria les possibilitats que es produïsquen conflictes i guerres, limitant també la transferència d'armes a grups armats criminals o paramilitars. És fonamental per tant per als qui treballen per la pau i el desarmament, que destapem els engranatges del comerç d'armes i traiguem a la llum com opera el negoci de la guerra, la complicitat necessària d'institucions i representants públics, i el rol fonamental d'infraestructures bàsiques com els ports, des dels quals ixen armes *Made in Spain* cap a guerres com la del Iemen.

És per tot això que quan activistes antimilitaristes i pacifistes llancen la consigna que "la guerra comença ací", tracten de fer evident, precisament, que la distància geogràfica (també moral, política i emocional) respecte a la majoria dels conflictes armats que es lliuren hui en el món, no existeix en realitat. I que aquestes guerres no podrien de cap manera mantindre's sense el constant proveïment d'armes per part dels països del Nord Global, inclòs l'Estat espanyol.

La guerra comença, sabem, a les nostres fàbriques i polígons industrials, passa per les nostres carreteres i vies de tren, atraca en els nostres ports i transita per les nostres aigües. I és ací, per tant, on podem i hem de parar-la.

66. Una guia per a saber com identificar aquests enviaments militars que sempre estan envoltats d'una gran discreció i una altíssima opacitat és el treball de Carlo Tombola publicat recentment: "*Manual para la observación del comercio de armas*". Disponible en <https://www.weaponwatch.net/2023/03/05/manual-para-la-observacion-delcomercio-de-armas/>

# INFORME CENTRE DELÀS





Si values les nostres recerques  
i vols ajudar-nos a mantenir el nostre  
rigor i independència, pots fer-te  
soci/a o fer un donatiu escanejant  
el codi QR o en aquest enllaç:  
<http://centredelas.org/fes-te-soci-a/>

**CENTRE DELÀS**  
D'ESTUDIS  
PER LA PAU

Amb el suport de:



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



Diputació  
de València