

NAVANTIA



NOVACT

Con el apoyo de:



Febrer 2020
Observatori de Drets Humans a la Mediterrània
recerca@odhe.cat

Nombre de la empresa	NAVANTIA, S.A., S.M.E. UNIPERSONAL (sociedad Anónima, sociedad mercantil estatal unipersonal)
Estatus de la empresa (empresa matriz, subsidiaria, etc.)	Es resultado de la fusión de los astilleros militares Bazán y los civiles Astilleros Españoles, que tras su paso por la denominación IZAR Construcciones Navales, S.A., se compone de las factorías de Ferrol, Fene, Cartagena, Puerto Real, San Fernando y Cádiz, el centro corporativo de Madrid y sus instalaciones en Navantia Australia. Segregación en 2005 del Grupo IZAR. Navantia, S.A., S.M.E. fue creada el 1 de marzo de 2005, primero como Navantia S.L. y a fecha de 27 de octubre como sociedad anónima. ¹
Fecha de creación	2005
CEO y otras posiciones ejecutivas	“NAVANTIA es una empresa pública española perteneciente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) que controla el 100% de su capital. SEPI es una entidad de Derecho Público cuyas actividades se ajustan al ordenamiento jurídico privado, adscrita al Ministerio de Hacienda y Función Pública, con dependencia directa del ministro.” ²
Sede/dirección	Domicilio social; Madrid, calle Velázquez 132. <i>Filiales:</i> España: Cartagena, Ría de Ferrol, Bahía de Cádiz; Noruega; Turquía; India; Australia; EEUU; Arabia Saudí ; Brasil
Información de contacto	https://www.navantia.es/
Número de trabajadores	4953 empleados
Actividad económica/sector/tipos de productos ³	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño, construcción, y transferencia de tecnología de buques militares de alta tecnología y construcción de buques civiles y plataformas para mercado de eólica marina • Diseño y fabricación de sistemas de control y combate • Reparaciones y transformaciones de buques militares y civiles • Apoyo al Ciclo de Vida de sus buques y sistemas • Fabricación de motores diesel y turbinas”

¹ https://www.navantia.es/wp-content/uploads/2018/06/Memoria_2017.pdf

² <https://www.navantia.es/es/grupo-sepi/>

³ https://www.navantia.es/wp-content/uploads/2018/06/Memoria_2017.pdf pág 15

<p>Actividad</p>	<p>Ha trabajado para la marina holandesa, cómo también para las armadas de España, Noruega, Venezuela, Chile y Malasia. Está en estrecha relación con Australia, la India, Brasil, Colombia, Perú y Canadá (1), países dónde ha colaborado con sus ejércitos y fabricado barcos para sus marinas en astilleros propios. También trabajó para la zona de Oriente Medio, estando entre sus compradores Arabia Saudí (2)a</p>
<p>Principales fuentes de información/bibliografía</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abellán, Lucía; El País: “El Gobierno reabre la puerta a vender bombas a Arabia Saudí para mantener un contrato millonario de Navantia” consultado en (2) https://bit.ly/2oPm976 el 24/3/2019 • Web de Navantia, consultada en: https://bit.ly/2lvzj5; (1) https://bit.ly/2V2Bnal el 28/1/2020• <p>Informe anual de actividades y responsabilidad social corporativa 2017, consultado en https://goo.gl/pos5j7 el 27/1/2020 <i>Report of the Group of the UN Panel of Experts on Yemen</i></p>

Venta por situación geográfica^{4*}

Por mercados geográficos (información elaborada en base a la nacionalidad del cliente)

	2018	2017
Mercado Nacional	673.477	565.689
Mercado extranjero	409.419	284.992
Unión Europea	100.336	83.960
Europa (no U.E.)	9.273	14.977
América	27.007	43.499
Resto	272.803	142.556
Total	1.082.896	850.681

*miles de euros

Venta por segmentos

Por líneas de actividad⁵

La distribución del importe neto de la cifra de negocios, por categorías de actividades así como por mercados geográficos, es la siguiente, por líneas de actividad:

	2018	2017
Construcción Naval	734.189	539.087
Reparaciones y Transformación	190.532	175.922
Propulsión y Energía	28.019	35.034
Sistemas	51.247	22.475
Ingeniería	76.853	77.600
Otros	2.056	563
Total	1.082.896	850.681

*por miles de euros

⁴<https://www.navantia.es/wp-content/uploads/2019/08/cuentas-anuales-2018.pdf>, pag. 51

⁵<https://www.navantia.es/wp-content/uploads/2019/08/cuentas-anuales-2018.pdf> Pag. 52

Distribución por actividad⁶

A cierre del ejercicio 2018 la Cartera de Pedidos de la Sociedad asciende a 4.671.283 miles de euros (en el 2017 ascendía a 1.680.407 miles de euros), siendo su distribución por actividad la que se presenta a continuación:

	2018	2017
Construcción Naval	4.347.184	1.307.570
Reparaciones y Transformación	80.000	67.211
Propulsión y Energía	-	10.583
Sistemas	49.645	67.195
Otros	194.454	227.848
Total	4.671.284	1.680.407

Deudas y otros pasivos financieros

“Este saldo recoge, principalmente, una deuda contraída por la Sociedad con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (anteriormente Ministerio de Industria, Turismo y Comercio), el cual otorga a Navantia, S.A., S.M.E. financiación específica, mediante préstamos que no devengan ningún tipo de interés, que posibilita el desarrollo de ciertos programas militares para el Ministerio de Defensa. Estas operaciones están instrumentadas mediante contratos de venta con pago aplazado; los cobros se reciben de forma gradual a lo largo del desarrollo de los proyectos, y el calendario de devoluciones definido en función del calendario de pagos del Ministerio de Defensa (véase Nota e) anterior). El importe registrado a largo plazo en este epígrafe como consecuencia de los grandes programas para el Ministerio de Defensa asciende a cierre del ejercicio 2018 a un valor nominal de 4.284.126 miles de euros y el ajuste de valor ha sido (1.025.851) miles de euros; a cierre del ejercicio 2017 los importes registrados fueron 4.814.756 miles de euros y (1.115.406) miles de euros respectivamente. Para el corto plazo, el valor nominal registrado en el ejercicio 2018 ha sido de 89.618 miles de euros y no ha habido ajuste de valor a corto plazo; en el ejercicio 2017 el valor nominal registrado fue de 556.559 miles de euros (20.635 de ajuste de valor).

www.odhe.cat

Buques de guerra para Arabia Saudí y la guerra de Yemen

Las relaciones comerciales entre España y Arabia Saudí van más allá de los contratos militares millonarios con la empresa pública Navantia. Tal y como se demostró con la visita de Felipe VI a Riad en noviembre de 2016, dónde consiguió la firma de un contrato para la empresa Navantia valorado en más de dos millones de euros para fabricar cinco corbetas Avante, destinadas a reforzar las capacidades de la armada saudita⁷. Pese a la controversia social, el 12 de Julio de 2018, Navantia oficialmente firmó un contrato con el Gobierno de Arabia Saudí, convirtiéndose en el contrato más grande de la empresa con un cliente extranjero. Además, coincidiendo con el inicio de la intervención militar de Arabia Saudí en Yemen, el Gobierno Español autorizó el suministro de municiones y bombas a Arabia Saudí por 24,4 millones de Euros⁸, algo que se convertirá en norma los siguientes años.

⁶<https://www.navantia.es/wp-content/uploads/2019/08/cuentas-anuales-2018.pdf> Pag. 52

⁷<http://www.centredelas.org/ca/industria-i-comerc-d-armes/2823-armes-mentides-i-bucs-de-guerra>

⁸https://elpais.com/politica/2016/01/25/actualidad/1453749240_047338.html

Las corbetas Avante son buques de guerra con capacidad para el aterrizaje y transporte de helicópteros de combate, cuentan con un sistema de combate integrado, cañones de distintos calibres, dirección de tiro, sistema de misiles SAM con 1 lanzador vertical, sistema de misiles SSM con 2 lanzadores cuádruples, torpedos ASW con 2 lanzadores triples y elementos de guerra electrónica.

Sus características hacen que estos buques de guerra dispongan de una utilidad evidente en escenarios bélicos. Su uso para realizar bloqueos marítimos en Yemen que alimenten la estrategia militar saudí en este conflicto es evidente. Las corbetas Avante de Navantia se incluyen en la Categoría 9: buques de combate, de material de uso militar de la UE y de España. Todos los productos que aparecen categorizados por la Ley 53/2007 sobre el control de comercio exterior de material de defensa y de doble uso y por la Posición Común de la UE deben seguir un proceso de autorización o denegación basado en ocho criterios que tienen como objetivo evitar exportaciones de material de defensa a países en los que pueda ser utilizados para generar situaciones de violencia o inseguridad. En el caso de la venta de estas 5 corbetas (y de cualquier otro armamento) a Arabia Saudita, parece como mínimo evidente el incumplimiento del criterio 2 (respecto a los derechos humanos y el Derecho Internacional Humanitario), del criterio 3 (existencia de tensión o de conflicto armado) y del 4 (estabilidad y seguridad regionales).

En 2019, Navantia presentó en sociedad la nueva empresa que compartiría con el ejército saudí, un acuerdo valorado por 900 millones de euros⁹. La coalición en forma de *joint venture* entre Navantia y SAMI (Saudi Arabian Military Industries) está participada a un 49% por la primera y un 51% por la estatal saudí¹⁰. Navantia argumenta que la alianza “beneficia a la empresa y permite promover los programas de defensa en el país, reforzando su economía”¹¹. Las relaciones entre ambos, fueron aún más evidenciadas cuando ese mismo año por segunda vez, Arabia Saudí escogió un expresidente de Navantia --en este caso Esteban García Vilasánchez-- como directivo de la empresa estatal SAMI, creada en 2017 con el objetivo de convertirse en una de las 25 principales firmas de armamento del mundo para el año 2030¹².

La Coalición impuso *de facto* un bloqueo naval y aéreo en áreas controladas por las fuerzas de Houthis, que incluyeron los puertos de Saleef, Ras Isa, Al-Hudaydah y el aeropuerto de Sana'a. El bloqueo naval alcanzó su punto máximo en noviembre de 2017, cuando la Coalición cerró el puerto de Al-Hudaydah, el de mayor importancia para Yemen. Cabe tener en cuenta que este país importa el 90 por ciento de sus alimentos, de los cuales el 70 por ciento se recibe a través de dicho puerto¹³. A este fenómeno cabe añadir la vital importancia de Al-Hudaydah para proveer suministros humanitarios al resto del país¹⁴.

⁹<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2019/09/12/5d7a5f8cfdddf79848b45dd.html>

¹⁰<https://www.elmundo.es/economia/2019/02/18/5c6ac2d6fc6c8379698b462f.html>

¹¹ <https://www.navantia.es/en/news/press-releases/navantia-signs-a-contract-with-saudi-arabia-for-the-construction-of-5-corvettes/>

¹² <https://www.infodefensa.com/es/2019/08/02/noticia-expresidente-navantia-garcia-vilasanchez-ficha-empresa-saudi.html>

¹³ Carta de 22 de enero de 2016 del Grupo de Expertos sobre Yemen establecido en virtud de la resolución 2140 (2014) del Consejo de Seguridad dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad, Informe final del Grupo de Expertos sobre Yemen establecido de conformidad con la resolución 2140 (2014) del Consejo de Seguridad, UN Doc. S/2016/73 (2016) (en adelante, Informe de 2016 del Panel de Expertos de la ONU sobre Yemen), at 12, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2016_73.pdf

¹⁴ Departamento de Comunicaciones Globales de la ONU, “Regular Press Briefing by the Information Service, 14 December 2018: Yemen - Peace talks and impact for WFP”, 14 de diciembre de 2018, <https://reliefweb.int/report/yemen/regular-press-briefing-information-service-14-december-2018-yemen-peacetalks-and>

La Coalición impuso estos bloqueos alegando que estaba implementando el embargo de armas impuesto a los hutíes por el Consejo de Seguridad de la ONU, destinado a evitar transferencias de armas al grupo insurgente (que ha recibido el apoyo de Irán). Sin embargo, mediante fragatas de Arabia Saudita, Egipto y de los Emiratos Árabes Unidos entre otros, la Coalición impidió, retrasó arbitrariamente u obstruyó el acceso de buques comerciales y civiles a estos puertos. De hecho, sólo los buques con autorización de la Coalición estaban autorizados a entrar. Además, en junio de 2015, el transporte comercial para llegar al puerto de Al-Hudaydah también estaba siendo interrumpido¹⁵ y el 18 de agosto de 2015, las grúas que operaban en el mismo puerto fueron destruidas¹⁶.

Posteriormente, en abril de 2017, un experto de la ONU declaró que el bloqueo aéreo y marítimo de la Coalición constituía una medida coercitiva ilegal¹⁷. En noviembre del mismo año, después de la intercepción de un misil hutí disparado hacia Riad, la Coalición declaró que habían “decidido cerrar temporalmente todos los puertos terrestres, aéreos y marítimos de Yemen”¹⁸. Se acabaría comprobando poco después que la Coalición optaría por bloquear la entrada de mercancías a Yemen, incluidos alimentos, combustible y medicamentos¹⁹.

Según el Grupo de Eminentes Expertos sobre Yemen, el bloqueo de noviembre pudo equivaler a castigos colectivos, prohibidos por el Derecho Internacional Humanitario²⁰. De hecho, estas medidas, además de tener un impacto desproporcionado para la población civil, tuvieron “el efecto de usar la amenaza de la inanición como instrumento de guerra”, en palabras del Panel de Expertos de la ONU²¹. Así, el bloqueo no fue solamente problemático porque la ayuda humanitaria no entrase en Yemen, sino también porque “limitó drásticamente las importaciones e impidió la entrega de suministros de socorro, lo que contribuyó significativamente al deterioro de la economía en Yemen”, y además “(...) estas medidas tuvieron un impacto desproporcionado en la población civil, en violación del derecho internacional humanitario”²².

Tampoco en 2018 los barcos pudieron desembarcar en los puertos yemeníes sin tener que hacer frentes a limitaciones severas²³. Incluso ha habido varias ocasiones en las que los buques, a pesar de estar autorizados por la UNVIM, fueron desviados o retrasados por parte

¹⁵ J. Borger, ‘Saudi-led naval blockade leaves 20m Yemenis facing humanitarian disaster’, The Guardian, 5 de junio de 2015, <https://www.theguardian.com/world/2015/jun/05/saudi-led-naval-blockade-worsens-yemen-humanitarian-disaster>

¹⁶ United Nations Security Council Report, October 2015 Monthly Forecast, https://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2015-10/yemen_18.php

¹⁷ UN OHCHR, Lift blockade of Yemen to stop “catastrophe” of millions facing starvation, says UN expert, 12 de abril de 2017, <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=21496&LangID=E>

¹⁸ Statement by the Command of the Coalition to Restore Legitimacy in Yemen’, Saudi Press Agency, 6 de noviembre de 2017, www.spa.gov.sa/viewfullstory.php?lang=en&newsid=1684682

¹⁹ K. McVeigh, ‘Closure of Yemen’s borders to aid deliveries is ‘catastrophic’, UN warns’, The Guardian, 7 de noviembre de 2017, <https://www.theguardian.com/global-development/2017/nov/07/closure-of-yemen-borders-to-aid-deliveries-is-catastrophic-un-united-nations-warns>; UN OCHA, Yemen Humanitarian Bulletin, Issue 29, 20 de noviembre de 2017, <https://reliefweb.int/report/yemen/yemen-humanitarian-bulletin-issue-29-20-november-2017>

²⁰ Report of the Group of Eminent International and Regional Experts as submitted to the United Nations High Commissioner for Human Rights, A/HRC/42/17 (2019), para 53, (en adelante, Informe de 2019 del Grupo de Expertos Eminentes), https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/A_HRC_42_17.pdf

²¹ Report of the Group of the UN Panel of Experts on Yemen, S/2018/594 (2018), at 3, (en adelante, Informe de 2018 del Grupo del Panel de Expertos sobre Yemen de la ONU, <https://undocs.org/S/2018/594>

²² Report of the Group of Eminent Experts 2019, supra note 31, para 53

²³ UN Doc S/PRST/2018/5, 15 March 2018, <https://undocs.org/S/PRST/2018/5>

de la Coalición²⁴. Estas restricciones a las importaciones comerciales y humanitarias afectaron en gran medida a la situación humanitaria en Yemen.

Finalmente, más recientemente, Anticorrupción ha desvelado la existencia de sobornos durante 25 años por parte de España a Arabia Saudí. La investigación de once contratos de venta de armas al país ha concluido con el descubrimiento de más de 100 millones de euros desviados por la empresa estatal española Defex desde el 1991 hasta el 2016²⁵.

www.odhe.cat

²⁴ Ver por ejemplo, Amnesty International Report Stranglehold 2018, supra note 29, p. 11

²⁵<https://www.elmundo.es/espana/2020/01/09/5e16658efc6c83f12e8b4619.html>