

**Ministerio de Defensa  
Estado Mayor Conjunto de las FFAA**

**Escuela Superior de Guerra Conjunta  
Curso de Estado Mayor y Planeamiento Conjunto**



**Buenos Aires, 25 de octubre de 2010.**

**Plan de Trabajo de Investigación Profesional Nro.**

**Tema: Legislación y protocolos para la guerra de minas submarinas**

**Título: “Legislación y protocolos para la guerra de minas submarinas en el marco estratégico operacional orientado a un teatro de operaciones para la República Argentina”**

**Que para acceder al título de *Oficial de Estado Mayor Conjunto* presenta**

**el Trabajo Nro , siendo su redactor el Capitán de Corbeta Juan Carlos MARRA**

**2010**

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer especialmente a mi hija Nicole y a mi esposa Pamela por el apoyo incondicional que me brindaron durante la confección de este trabajo de investigación.

## **DEDICADO**

...A la memoria de mi Padre quien obedeció el llamado de Dios durante la confección de este trabajo de investigación...

**RESUMEN**

Este trabajo pretende brindarle al Comandante Operacional una herramienta de ayuda para la conducción de la guerra de minas submarinas.

Existe un marco Jurídico Internacional que es complejo y limita la planificación de las acciones militares, por lo tanto debe tenerse en cuenta durante las operaciones para que no genere un problema internacional (efecto internacional no deseado).

Para lograr este objetivo se comienza realizando una búsqueda de información y un análisis histórico sobre los antecedentes, determinando la existencia de dos Instrumentos Jurídicos Internacionales:

1-La convención relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto (H.VIII). firmado en La Haya el 18 de octubre de 1907.

2-El manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar. Tratado firmado en Livorno en junio de 1994.

Ambos reconocidos por el Derecho Internacional Humanitario y en vigor en la actualidad.

El primero de una concepción más antigua, hace referencia exclusivamente a las minas automáticas de contacto amarradas o no amarradas. Sin hacer referencia a otros tipos de minas submarinas dejando excluidas de esta convención a las minas de influencia.

El segundo, es el único instrumento internacional de índole general que se ha elaborado sobre el derecho de la guerra en el mar desde 1913 y contiene aspectos de la guerra de minas submarinas, dando forma al Derecho Internacional Consuetudinario contemporáneo.

La contribución más importante del Manual es la reafirmación y la actualización del Derecho Internacional Humanitario, teniendo en cuenta los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977 y la innovación más importante consistió en la clara formulación del principio de distinción, tal como se recoge en el Protocolo I. utilizando el concepto de "objetivo militar" que figura en el artículo 52 inc. 2 del Protocolo adicional I.

Como conclusiones del trabajo se extrajo un conjunto de conceptos del Derecho Internacional que un Comandante Operacional / Estratégico debe conocer para lograr operaciones de minado eficaces.

Por la complejidad que ofrece el marco del Derecho Internacional y la doctrina de este tipo de Operaciones Navales se agrega un capítulo con definiciones y conceptos de orden Legal y Militar con el objeto de facilitarle al lector su interpretación.

**TABLA DE CONTENIDOS**

	Página
CARATULA	
AGRADECIMIENTOS	I
RESUMEN	II
TABLA DE CONTENIDOS	III
INTRODUCCION	1
CAPITULO I : ANTECEDENTES	
Antecedentes	2
CAPITULO II: RECONOCIMIENTO E INTERPRETACION DE LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL PERTENECIENTES A LA “CONVENCION RELATIVA A LA COLOCACION DE MINAS SUBMARINAS AUTOMATICAS DE CONTACTO (H.VIII). LA HAYA, 18 DE OCTUBRE DE 1907	
Redacción de la Convención de La Haya (H. VIII)	4
Objetivos de la Convención de La Haya (H. VIII)	4
Contenido de la Convención de La Haya (H. VIII)	4
Interpretación de los art. 1 al art. 7 de la Convención de La Haya (H. VIII)	5
CAPITULO III : MANUAL DE SAN REMO DE 1994	
Surgimiento y redacción del Manual de San Remo	7
Objetivos del Manual de San Remo	8
Contenido del Manual de San Remo	8
Contribuciones importantes	9
Innovaciones importantes	9
CAPITULO IV : RECONOCIMIENTO E INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL RELACIONADAS CON LA GUERRA DE MINAS SUBMARINAS PERTENECIENTES AL “MANUAL DE SAN REMO SOBRE EL DERECHO INTERNACIONAL APLICABLE A LOS CONFLICTOS ARMADOS EN EL MAR” APROBADO EN JUNIO DE 1994	
PARTE I -Disposiciones generales	11
PARTE II -Zonas de operaciones	12
PARTE III -Normas básicas y distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares	14
PARTE IV -Métodos y medios de la Guerra en el mar	17

## CAPITULO V : DEFINICIONES Y CONCEPTOS

Terminología legal	22
Terminología militar específica	25
CONCLUSIONES	28
ANEXO 1 : La convención relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto (H.VIII). Tratado firmado en La Haya el 18 de octubre de 1907.	32
ANEXO 2 : El manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar. Tratado firmado en junio de Livorno 1994.	36
BIBLIOGRAFIA	72





## **INTRODUCCION**

Este trabajo pretende brindarle al Comandante Operacional una herramienta de ayuda para la conducción de la guerra de minas submarinas.

Existe un marco Jurídico Internacional que es complejo y limita la planificación de las acciones militares, por lo tanto debe tenerse en cuenta durante las operaciones para que no genere un problema internacional (efecto internacional no deseado).

Para lograr este objetivo se comienza realizando una búsqueda de información y un análisis histórico sobre los antecedentes para determinar cual es el Instrumento Jurídico Internacional que regula la guerra de minas. Una vez identificado se comienza con su análisis, observado como fue redactado, cuales son sus objetivos y su contenido. Por último, se extraen los artículos de interés para su interpretación y sobre ellos se obtienen las conclusiones.

Por la complejidad que ofrece el marco del Derecho Internacional y la doctrina de este tipo Operaciones Navales se decidió incorporar al cuerpo del trabajo el capítulo 5 con definiciones y conceptos de orden Legal y Militar con el objeto de facilitarle al lector su interpretación.

También se agregan como anexos los textos completos de los instrumentos identificados.

## CAPITULO 1

### ANTECEDENTES

Inspirándose en el principio de la libertad de vías marítimas, abiertas a todas las naciones y considerando que no se podía prohibir el empleo de minas marinas era importante limitar y reglamentar su uso, a fin de restringir los rigores de la guerra en cuanto sea posible para la seguridad de la navegación pacífica a pesar de la existencia de una guerra.

Bajo estos preceptos, el derecho consuetudinario y los tratados sobre las leyes y costumbres de la guerra de minas submarinas se remontan a 1907. En este año se llevó a cabo la Segunda Conferencia Internacional de la Paz en La Haya donde se aprobó un grupo de Convenios sobre el derecho de la guerra naval, uno de ellos, es la “Convención relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto (H.VIII) promulgado en “La Haya, 18 de octubre de 1907”.

En 1909 se intentó redactar en Londres un tratado más completo conocido como “La Declaración Relativa al Derecho de la Guerra Marítima”, pero la declaración final presentada el 26 de febrero de 1909 no llegó a entrar en vigor ya que no fue ratificada por ningún signatario y en 1913, se aprobó en Oxford un código no vinculante\* que había sido redactado por el Institut Droit International.

En la declaración de Londres y en el manual de Oxford de 1913, juntos, se da una buena idea del derecho consuetudinario anterior a la Primera Guerra Mundial.

El derecho consuetudinario\* anterior a la Primera Guerra Mundial había logrado un equilibrio entre las necesidades militares y humanitarias, que se adecuaba a las prácticas navales y a los barcos de vela del siglo XIX. Pero los acontecimientos de la Primera y la Segunda Guerra Mundial pusieron de manifiesto que, dada la evolución de los métodos y los medios de hacer la guerra, los tratados de La Haya y el derecho consuetudinario tradicional habían quedado anticuados y debían adaptarse para continuar respetando el mismo equilibrio con normas adecuadas a las circunstancias actuales.

Entre los elementos más importantes de relevancia internacional que marcaron este cambio podemos mencionar:

- Los considerables avances que se han hecho desde la Segunda Guerra Mundial en otros ámbitos del Derecho Internacional, como:
  - la Carta de las Naciones Unidas,

- el derecho del mar,
- el derecho aéreo
- y el derecho relativo al medio ambiente

Que deben tenerse en cuenta para cualquier reformulación del derecho aplicable a los conflictos armados en el mar.

- Los desarrollos jurídicos acaecidos desde 1913, no habían sido incorporados al derecho convencional reciente ya que:
  - El II Convenio de Ginebra de 1949 sólo se ocupó esencialmente de la protección de los heridos, enfermos y náufragos en el mar.
  - No se había desarrollado el derecho de los conflictos armados en el mar en forma similar al de las normas relativas a los conflictos armados terrestres, generando grandes diferencias.
  - La aprobación, en 1977, del Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra de 1949 se refieren a:
    - operaciones navales, especialmente las que refuerzan la protección de los buques y aeronaves sanitarios concedida en el II Convenio de Ginebra de 1949.
    - El título IV del Protocolo I, se refiere a la protección de los civiles contra los efectos de las hostilidades, que sólo es aplicable a las operaciones navales que afectan a la población civil y a los bienes civiles en tierra.

A raíz de estos importantes cambios en el Derecho Internacional surge la necesidad de reconsiderar el derecho al uso de la fuerza en el mar.

Hasta que en 1987 el Instituto Internacional de Derecho Humanitario convoca en San Remo a un grupo de expertos a participar de una reunión preliminar para examinar la normativa existente, dando lugar a una serie de denominadas “mesas redondas” a través de las cuales en 1994 surge el “El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar”. Tanto el Manual de San Remo como la Convención de La Haya de 1907 se utilizan en la actualidad como instrumentos jurídicos que norman la guerra de minas.

## CAPITULO 2

### **RECONOCIMIENTO E INTERPRETACION DE LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL PERTENECIENTES A LA “CONVENCION RELATIVA A LA COLOCACION DE MINAS SUBMARINAS AUTOMATICAS DE CONTACTO (H.VIII)**

**LA HAYA, 18 DE OCTUBRE DE 1907<sup>1</sup>”**

#### **Redacción de la Convención de La Haya (H. VIII)**

En el marco de la segunda conferencia de paz e inspirándose en el principio de la libertad de vías marítimas, abiertas a todas las naciones; los Estados rectores reunidos en La Haya el 18 de octubre de 1907 concertaron un tratado de carácter internacional el cual inicialmente expresó una indicación para las potencias contratantes. El mismo, consideraba que si bien por la situación de las relaciones internacionales entre los Estados de esa época no se podía prohibir el empleo de minas submarinas automáticas de contacto, era de importancia limitar y reglamentar su uso.

#### **Objetivos de la Convención de La Haya (H. VIII)**

El objetivo final de la convención consistía en dar a la navegación pacífica (de aquellos Estados no beligerantes) la seguridad a que tenía derecho a pesar de la existencia de una guerra.

#### **Contenido de la Convención de La Haya (H. VIII)**

La convención consta de 13 artículos, de los cuales los 6 primeros hacen referencia propiamente a las minas submarinas mientras que el resto se pueden considerar “de forma” ya que reglamentan<sup>2</sup>:

- Art 8 La ratificación y depósito de las actas.
- Art 9 Adhesión de las potencias no firmantes.
- Art 10 Entrada en vigor para los Estados que se adhieran.
- Art 11 Duración del convenio.
- Art 12 Compromiso a reconsiderar el empleo de minas automáticas de contacto seis meses antes de la expiración del plazo previsto.

---

<sup>1</sup> CICR. (1996). Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades. (1996 ed.)

<sup>2</sup> Convención relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto (H.VIII), 1907, art 8 a 13 anexo n° 1 del presente trabajo.

- Art 13 Registro, depósito de las ratificaciones y certificaciones llevado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de los Países Bajos.

### **Interpretación de los art. 1 al art. 7 de la Convención de La Haya (H. VIII)**

Art. 1. Esta prohibido:

- (1) Colocar **minas automáticas de contacto no amarradas**, a menos que sean construidas de manera de volverse inofensivas una hora cuando más después de que quien las ha colocado haya perdido su control;
- (2) Colocar **minas automáticas de contacto amarradas** que no se conviertan en inofensivas desde que rompan sus amarras;
- (3) Emplear torpedos que no se hagan inofensivos una vez errado el golpe.

#### Interpretación:

El presente artículo hace referencia exclusivamente a las minas automáticas de contacto y a torpedos.

Art. 2. Esta prohibido colocar minas automáticas de contacto en las costas y puertos del adversario con el solo fin de interceptar la navegación de comercio.

#### Interpretación:

El presente artículo pretende desafectar el tráfico comercial de los rigores de la guerra de minas.

Art. 3. Cuando se empleen minas automáticas de contacto amarradas deben tomarse todas las precauciones posibles para la seguridad de la navegación pacífica.

Los beligerantes se comprometen a proveer, en la medida de lo posible, a que estas minas se vuelvan inofensivas después de un lapso limitado, y en el caso de que dejen de estar vigiladas, a señalar las regiones peligrosas tan pronto como las exigencias militares lo permitan, por un aviso a la navegación que deberá también ser comunicado a los Gobiernos por la vía diplomática.

#### Interpretación:

Esta norma genera las bases de lo que hoy se conoce como notificación y tiende a la seguridad de la navegación.

Art. 4. Toda potencia neutral que coloque minas automáticas de contacto en sus costas debe observar las mismas reglas y tomar las mismas precauciones impuestas a los beligerantes.

La potencia neutral debe dar a conocer a la navegación, por un aviso previo, las regiones donde haya ancladas minas automáticas de contacto. Este aviso debe comunicarse inmediatamente a los Gobiernos por la vía diplomática.

Interpretación:

Esta norma surge por la necesidad de la autodefensa de un Estado neutral.

Art. 5. Al fin de la guerra las Potencias Contratantes se comprometen a hacer todo lo que dependa de ellas para quitar, cada una por su lado, las minas que hayan puesto.

En cuanto a la minas automáticas de contacto ancladas que uno de los beligerantes haya puesto a lo largo de las costas del otro, la potencia que las haya colocado dará aviso del lugar de su colocación a la otra parte, y cada potencia deberá proceder en el más breve plazo a quitar la minas que se encuentren en sus aguas.

Interpretación:

No requiere interpretación.

Art. 6. Las Potencias Contratantes que no dispongan aún de minas perfeccionadas, que son las previstas en la presente Convención, y que por consiguiente no puedan actualmente conformarse a las reglas establecidas en los artículos 1 y 3, se comprometen a transformar su material de minas tan pronto como sea posible, a fin de que responda a las prescripciones mencionadas.

Interpretación:

No requiere interpretación.

Art. 7. Las disposiciones de la presente Convención no son aplicables sino entre las Potencias Contratantes y sólo en el caso en que los beligerantes sean todos partes en la Convención.

Interpretación:

Esta norma exime a aquellos Estado que no hayan firmado o ratificado dicha convención del cumplimiento de la misma.

## CAPITULO 3

### MANUAL DE SAN REMO DE 1994

#### **Nota preliminar**

En el presente capítulo se identifica con \* las definiciones incluidas en el capítulo 5.

El texto completo del manual de referencia se agrega como anexo N° 2 del presente trabajo.

#### **Surgimiento y redacción del Manual de San Remo**

El Manual de San Remo fue elaborado por un grupo de juristas y de expertos navales que participaron en una serie de Mesas Redondas convocadas por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario entre los años 1988 a 1994.

Los participantes opinan que el manual es, en varios aspectos, el sucesor del Manual de Oxford sobre las leyes de la guerra naval que rigen las relaciones entre beligerantes, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional en 1913.

En 1987 se organizó en San Remo una mesa redonda preliminar sobre el Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en el mar, por iniciativa del Instituto Internacional de Derecho Humanitario, el Instituto de Derecho Internacional de la Universidad de Pisa (Italia) y la Universidad de Syracuse (EE.UU.), en la que se abordó un primer examen de la normativa existente, el Comité Internacional de la Cruz Roja prestó un apoyo total al proyecto.

En 1988 se organizó la mesa redonda de Madrid, convocada por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario donde se trazó un plan de acción para preparar un análisis del actual derecho de los conflictos armados en el mar. Este plan se concretó con las Mesas Redondas en Bochum (1989), Tolón (1990), Bergen (1991), Ottawa (1992), Ginebra (1993) y Livorno (1994).

Tomando como base los informes pormenorizados que los relatores elaboraron tras cada una de estas reuniones, así como los comentarios y debates de los participantes se elaboró el Manual y su “Explicación”, que fue finalmente aprobado en Livorno en junio de 1994.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> CICR, 1996 p. 91-92.0

### **Objetivos del Manual de San Remo**

El Manual no es un documento vinculante\*. Dado el grado de incertidumbre existente en el ámbito legal, los expertos, en ese momento, decidieron que era prematuro emprender negociaciones diplomáticas para redactar un tratado sobre este tema. Por lo tanto, el trabajo se concentró en determinar:

1. Cuáles eran los aspectos del contenido actual del derecho consuetudinario\* sobre los que se estaba de acuerdo.
2. Debatir cuestiones controvertidas con miras a llegar a un compromiso sobre propuestas innovadoras para un desarrollo progresivo del Derecho.

Cuando emprendieron este proyecto, los expertos señalaron, particularmente, que el resultado contribuiría a la **difusión** y estimularía la **redacción de manuales nacionales**.

### **Contenido del Manual de San Remo**

El Manual consta de 183 párrafos distribuidos en seis partes y ellas son:

La Parte I, "Disposiciones generales", contiene el ámbito de aplicación de las normas, la influencia de la Carta de las Naciones Unidas, las zonas marítimas en las que pueden tener lugar operaciones militares y definiciones.

Parte II, "Zonas de operaciones", contiene las normas aplicables a los beligerantes y a los neutrales en las aguas interiores, el mar territorial y las aguas archipelágicas; los estrechos internacionales y las vías marítimas archipelágicas; las zonas económicas exclusivas y la plataforma continental, la alta mar y los fondos marinos situados fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

Parte III, "Normas básicas y distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares". Contiene los principios del derecho internacional humanitario, aplicable a la guerra en el mar. Normas básicas: el principio de distinción, la prohibición de usar armas que causen sufrimientos innecesarios o daños superfluos, la preservación del medio ambiente natural, precauciones en el ataque, aeronaves y buques enemigos que se benefician de inmunidad contra los ataques, embarcaciones o aeronaves enemigas o neutrales que pueden ser objeto de ataque y finaliza con las precauciones especiales concernientes a aeronaves civiles.

Parte IV, "Métodos y medios de la guerra en el mar" contiene normas sobre los medios (misiles, torpedos y minas) y los métodos (bloqueos y zonas) de guerra finalizando con una sección sobre tácticas de engaño, estratagemas y perfidia.

Parte V, "Medidas que no constituyen ataque: interceptación, visita, registro, desviación y apresamiento", contiene siete secciones a saber: determinación del carácter enemigo de los buques y de las aeronaves; visita, registro y desviación de buques mercantes; interceptación, visita, registro y desviación de aeronaves civiles; apresamiento de buques neutrales o enemigos, de aeronaves civiles e incautación de mercancías.

Parte VI, "Personas protegidas, medios de transporte sanitarios y aeronaves sanitarias", incluye normas basadas en la evolución reciente del Derecho.

Las normas relacionadas a la Carta de las Naciones Unidas y a las zonas de operaciones navales, no están directamente relacionadas con las normas del Derecho Internacional Humanitario pero se consideraban un componente necesario del Manual, ya que establece un marco de certidumbre legal que ayuda a garantizar la correcta aplicación de las normas del derecho internacional humanitario.

### **Contribuciones importantes**

La contribución más importante del Manual es la reafirmación y la actualización del derecho internacional humanitario, teniendo en cuenta los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977.

### **Innovaciones importantes**

1. La innovación más importante con respecto al derecho tradicional anterior a 1914 consistió en la clara formulación del principio de distinción, tal como se recoge en el Protocolo I, utilizando el concepto de "objetivo militar". que figura en el artículo 52 inc. 2 del Protocolo adicional I, considerando que de esta forma se satisfacen las necesidades militares y al mismo tiempo se sacaba provecho de los progresos logrados en el Derecho Internacional Humanitario desde la Segunda Guerra Mundial. A su vez, se dan pautas concretas sobre las actividades que pueden convertir a naves mercantes en enemigas y las clases de naves enemigas que no deben ser atacadas.

2. Una sección del Manual contiene las precauciones que deben tomarse antes de lanzar un ataque, compatibles con el artículo 57 del Protocolo I a los convenios de Ginebra de 1949 cuyo propósito es evitar ataques ilegales.
3. Vincula las necesidades militares, el derecho humanitario y las normas de aviación civil.
4. La utilización de las zonas marítimas, incluyendo el derecho del mar contemporáneo, recogido de la Convención del Derecho del Mar de 1982 referente a las normas de protección del medio ambiente, libertad de navegación y los derechos exploración y explotación en las zonas económicas exclusivas de los Estados neutrales.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Louise Doswald Beck 1995 p. 635-647.

## CAPITULO 4

### **RECONOCIMIENTO E INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL RELACIONADAS CON LA GUERRA DE MINAS SUBMARINAS PERTENECIENTES AL “MANUAL DE SAN REMO SOBRE EL DERECHO INTERNACIONAL APLICABLE A LOS CONFLICTOS ARMADOS EN EL MAR<sup>5</sup>” APROBADO EN JUNIO DE 1994**

#### **Nota preliminar**

En el presente capítulo se seleccionó un conjunto de normas que, a criterio del autor, guardan relación con la Guerra de Minas Submarinas y deben ser de conocimiento en los ambientes Operacionales y Estratégicos. En las mismas se ha resaltado con letra en negrita los puntos importantes para ayudar al lector a identificar los aspectos de interés de cada norma sobre los que se basan la interpretación y las conclusiones.

Así mismo se identifica con \* las definiciones incluidas en el capítulo 5.

El texto completo del manual de referencia se agrega como anexo N° 2 del presente trabajo.

#### **PARTE I - DISPOSICIONES GENERALES**

##### **SECCION I - ÁMBITO DE APLICACION DEL DERECHO**

**1. Las partes en un conflicto armado en el mar están obligadas por los principios y las normas del Derecho Internacional Humanitario a partir del momento en que se use la fuerza armada.**

2. En los casos no previstos en el presente documento o en acuerdos internacionales, las personas civiles y los combatientes quedan bajo la protección y el imperio de los principios del Derecho Internacional derivados de los usos establecidos, de los principios de humanidad y de los dictados de la conciencia pública.

##### **SECCION IV - ZONAS DE GUERRA NAVAL**

10. A reserva de otras normas aplicables del derecho de los conflictos armados en el mar, contenidas en este o en otros documentos, **las fuerzas navales pueden llevar a cabo acciones hostiles en o sobre:**

---

<sup>5</sup> CICR. (1996). Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades.

- a) **el mar territorial y las aguas interiores, los territorios terrestres, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados beligerantes;**
- b) **la alta mar; y**
- c) **la zona económica exclusiva y la plataforma continental de los Estados neutrales, a reserva de lo dispuesto en los párrafos 34 y 35.**

11. **Se insta a las partes en conflicto a convenir no llevar a cabo acciones hostiles en zonas marítimas que contengan:**

- a) **ecosistemas raros o frágiles,**
- b) **el hábitat de especies u otras formas de vida marinas diezmadas, amenazadas o en peligro de extinción.**

12. Cuando realicen operaciones en zonas sobre las cuales haya Estados neutrales que tengan derechos soberanos, jurisdicción u otros derechos de acuerdo con el derecho internacional general, los beligerantes deberán tener debidamente en cuenta los legítimos derechos y obligaciones de esos Estados neutrales.

## **PARTE II - ZONAS DE OPERACIONES**

### **SECCION I - AGUAS INTERIORES, MAR TERRITORIAL Y AGUAS ARCHIPELAGICAS**

15. **Quedan prohibidas las acciones hostiles de fuerzas beligerantes en y sobre las aguas neutrales\*, incluidas las aguas neutrales que comprendan un estrecho internacional y las aguas en las que pueda ejercerse el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas.** Un Estado neutral ha de tomar las medidas que sean acordes con la Sección II de esta parte y que permitan los medios a su disposición, incluidas medidas de vigilancia, para impedir la violación de su neutralidad por fuerzas beligerantes.

16. **Son acciones hostiles en el sentido del párrafo 15, entre otras:**

- a) **el ataque contra o la captura de personas o bienes situados en o sobre aguas o territorios neutrales;**
- b) **el uso como base de operaciones, incluido el ataque contra o la captura de personas o bienes situados fuera de las aguas neutrales, si las fuerzas beligerantes realizan el ataque o el apresamiento en o sobre aguas neutrales;**
- c) **la colocación de minas;**
- d) **la visita, el registro, la desviación o la captura.**

**SECCION III - ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL**

34. **Si se llevan a cabo acciones hostiles dentro de la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental de un Estado neutral**, los Estados beligerantes, además de observar las otras normas aplicables del derecho de los conflictos armados en el mar, **deben tener debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño, entre otros, los relacionados con la exploración y explotación de los recursos económicos de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, así como con la protección y preservación del medio marino.** Deben, en particular, tener debidamente en cuenta las islas artificiales, las instalaciones, las estructuras y las zonas de seguridad establecidas por los Estados neutrales en la zona económica exclusiva y sobre la plataforma continental.

35. **Si un beligerante considera necesario colocar minas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado neutral, deberá notificarlo a este Estado y asegurarse**, entre otras cosas, **de que las dimensiones del sector minado y el tipo de minas utilizadas no pongan en peligro las islas artificiales, las instalaciones y las estructuras, ni dificulten el acceso a ellas**, y deberá evitar, en la medida de lo posible, que se obstaculice la exploración o explotación de la zona por el Estado neutral. Asimismo, **deberá tenerse debidamente en cuenta la protección y la preservación del medio marino.**

**SECCION IV- LA ALTA MAR Y LOS FONDOS MARINOS FUERA DE LOS LÍMITES DE LA JURISDICCION NACIONAL**

36. Las acciones hostiles en alta mar deberán llevarse a cabo teniendo debidamente en cuenta el ejercicio, por parte de los Estados neutrales, de los derechos de exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y oceánicos, y de su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

37. Los beligerantes deberán evitar causar daños a los cables y tuberías tendidos en los fondos marinos que no sirvan exclusivamente a los beligerantes.

**PARTE III - NORMAS BASICAS Y DISTINCION ENTRE PERSONAS O BIENES  
PROTEGIDOS Y OBJETIVOS MILITARES****SECCION I - NORMAS BASICAS**

38. En todo conflicto armado, **el derecho de los beligerantes a elegir los métodos o medios de guerra no es ilimitado.**

41. **Los ataques se limitarán estrictamente a los objetivos militares. Los buques mercantes y las aeronaves civiles son bienes civiles, a no ser que los principios y las normas enunciados en este documento autoricen a considerarlos objetivos militares.**

42. Además de las prohibiciones específicas que obligan a las partes en conflicto, queda **prohibido emplear métodos o medios de guerra que:**

- a) sean de tal índole que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios;
- b) **tengan una acción indiscriminada**, porque:
  - i) **no estén o no puedan ser dirigidos contra objetivos militares específicos;**
  - ii) **sus efectos no puedan limitarse, de conformidad con las exigencias del derecho internacional** enunciadas en el presente documento.

44. Los métodos y medios de guerra deben emplearse con la debida consideración por el medio ambiente natural, teniendo en cuenta las normas pertinentes del derecho internacional. **Quedan prohibidos los daños y las destrucciones del medio ambiente natural no justificados por las necesidades militares y que se causen arbitrariamente.**

45. Las naves de superficie, los submarinos y las aeronaves están obligados por los mismos principios y normas.

**SECCION II - PRECAUCIONES EN EL ATAQUE**

46. Por lo que respecta a ataques, **se tomarán las siguientes precauciones:**

- a) quienes planifiquen, decidan o ejecuten un ataque deberán hacer todo lo que sea factible para **obtener las informaciones que les ayuden a determinar si, en la zona que se proyecta atacar, hay o no hay bienes que no son objetivos militares;**
- b) a la luz de la información de que dispongan, **quienes planifiquen, decidan o ejecuten un ataque harán todo lo que sea factible para asegurarse de que los ataques se limitan a objetivos militares;**

- c) tomarán, además, todas las precauciones factibles en la **elección de los medios y métodos para evitar o reducir a un mínimo las bajas o los daños incidentales;**  
y
- d) **no se lanzará un ataque cuando sea de prever que causará bajas o daños incidentales excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista;** un ataque será anulado o suspendido tan pronto como se advierta que las bajas o daños incidentales son excesivos.

#### SECCION IV - OTRAS NAVES Y AERONAVES ENEMIGAS

##### Naves mercantes enemigas

59. **Las naves mercantes enemigas sólo podrán ser atacadas si cumplen la definición de objetivo militar que figura en el norma 40.**

60. **Las siguientes actividades pueden convertir a las naves mercantes enemigas en objetivos militares:**

- a) **llevar a cabo actos de guerra en favor del enemigo**, como poner o dragar minas, cortar cables y tuberías submarinos, visitar y registrar naves mercantes neutrales o atacar a otras naves mercantes;
- b) **actuar como auxiliar de las fuerzas armadas enemigas, transportando, por ejemplo, tropas o reabasteciendo a buques de guerra;**
- c) **estar incorporadas o apoyar al sistema de obtención de información del enemigo**, participando, por ejemplo, en misiones de reconocimiento, de alerta temprana, de vigilancia o en misiones de comando, de control y de comunicaciones;
- d) **navegar en convoy con buques de guerra o aeronaves militares enemigos;**
- e) **desobedecer una orden de detenerse u ofrecer resistencia activa a ser visitadas, registradas o capturadas;**
- f) **estar armadas hasta el punto de poder infligir daños a un buque de guerra.** Se excluyen de este supuesto las armas personales ligeras para defensa de la tripulación contra piratas, por ejemplo, y los sistemas puramente deflectivos, como las cintas metálicas antirradar;
- g) **contribuir de cualquier otra manera efectiva a la acción militar**, transportando, por ejemplo, material militar.

61. Todo ataque contra estas naves debe cumplir las normas básicas enunciadas en las normas 38-46.

#### **Buques de guerra y aeronaves militares enemigos**

65. **A no ser que gocen de inmunidad contra los ataques en virtud de lo dispuesto en los párrafos 47 y 53, los buques de guerra y las aeronaves militares enemigos, así como las naves y las aeronaves auxiliares enemigas, son objetivos militares en el sentido del norma 40.**

66. Podrán ser atacados, a reserva de las normas básicas enunciadas en las norma 38-46.

### **SECCION V - NAVES MERCANTES Y AERONAVES CIVILES NEUTRALES**

#### **Naves mercantes neutrales**

67. Las naves mercantes que enarbolan el pabellón de Estados neutrales no deben ser atacadas, **a menos que:**

- a) haya motivos razonables para creer que transportan contrabando o que violan un bloqueo, y que, tras previa intimación, rehúsen clara e intencionadamente detenerse o se resistan clara e intencionadamente a toda visita, registro o captura;
- b) lleven a cabo acciones militares en favor del enemigo;**
- c) actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas;**
- d) estén incorporadas o apoyen al sistema de información del enemigo;**
- e) naveguen en convoy con buques de guerra o aeronaves militares del enemigo;**
- f) contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo,** transportando, por ejemplo, material militar, y si no es factible para las fuerzas atacantes que los pasajeros y la tripulación sean trasladados antes a un lugar seguro. A menos que las circunstancias lo impidan, deberá formularseles una advertencia, de manera que puedan modificar su rumbo, deshacerse de la carga o tomar otras precauciones.

68. Todo ataque contra éstas debe cumplir las normas básicas enunciadas en las norma 38-46.

69. El mero hecho de que una nave mercante neutral esté armada no es motivo de atacarla.

**PARTE IV - METODOS Y MEDIOS DE LA GUERRA EN EL MAR****SECCION I - MEDIOS DE GUERRA****Misiles y otros proyectiles**

78. Los misiles y proyectiles, incluíos los de alcance transhorizonte, deberán emplearse de conformidad con los principios de distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares, enunciados en los párrafos 38-46.

**Torpedos**

79. Queda prohibido el empleo de torpedos que no se hundan o no se vuelvan, de cualquier otro modo, inofensivos cuando hayan acabado su recorrido.

**Minas**

80. Las minas **sólo pueden utilizarse con fines militares legítimos**, incluido el de impedir el acceso del enemigo a una zona marítima.

Interpretación:

Para interpretar esta norma se dividirá en sus partes constitutivas:

Esta norma expresa con claridad que la mina submarina es un arma autorizada por “El manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar” para ser utilizada dentro de un conflicto armado en el mar. Permaneciendo regulado su modo de empleo, siendo este con “fines militares legítimos”.

Se interpreta por la expresión “fines militares legítimos” que los ataques perpetrados por las partes beligerantes deben ser dirigidos estrictamente hacia “objetivos militares”\*, a tenor de las normas N° 38, 39, 40, 41 y 42 del MSR<sup>6</sup>.

objetivos militares<sup>7</sup>: En lo que respecta a los bienes, los objetivos militares se limitan a aquellos objetos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar y cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca, en las circunstancias del caso, una ventaja militar concreta. (MSR, norma N° 40).

La norma también autoriza la utilización del minado para la acción de impedir el acceso del enemigo a una zona marítima. Este concepto, para su utilización debe comprenderse a tenor de las normas establecidas por el MSR, parte II-zonas de operaciones.

---

<sup>6</sup> MSR: Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados.

<sup>7</sup> CICR, 1996, p.103.

81. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 82, las partes en conflicto **no deben colocar minas, a no ser que éstas queden efectivamente neutralizadas cuando se suelten o se pierda, de cualquier otra forma, el control sobre ellas.**

Interpretación:

Esta norma impide la utilización de minas rudimentarias o que no posean dispositivos de seguridad que las neutralice.

Para el caso de las minas de orinque\* cuando éste se rompe y la envuelta pierde su vinculación con el muerto que la mantiene unida al fondo quedando la misma a la deriva y perdiéndose el control que se tenía.

También involucra a las minas móviles\* ya que por estar a merced de las corrientes marinas son muy difíciles de controlar.

La importancia de norma radica en el dispositivo para volver la mina inerte o neutralizada.

82. Queda prohibido el uso de minas flotantes sin anclaje, **a menos que:**

- a) **estén dirigidas contra un objetivo militar; y**
- b) **se vuelvan inofensivas una hora después de que se pierda el control sobre ellas.**

Interpretación:

Para el análisis debemos saber que las minas flotantes se encuentran comprendidas dentro de las denominadas minas móviles\*.

Esta norma debe ser interpretada cuidadosamente ya que no esta prohibiendo el uso de este tipo de minas, sino que condiciona su utilización a lo indicado en los ítems a) y b) para su correcto empleo. A tal efecto para que las mismas puedan ser utilizadas deben estar dirigidas contra objetivos militares y además sus mecanismos deberán estar preparados para neutralizarse una hora después de que se pierda el control sobre ellas. Esta última condición se debe a la peligrosidad en la discriminación de blancos que poseen este tipo de minas cuando se pierde el control de ellas y quedan a merced de los vientos y las corrientes.

83. La colocación de minas activadas o la activación de las ya emplazadas deberá notificarse, a menos que sólo puedan detonar al contacto de naves que constituyan objetivos militares.

Interpretación:

Esta norma es muy clara en su redacción y no requiere interpretación. Pero es importante tener en cuenta que la notificación a la que se refiere surge de la necesidad de declarar las áreas peligrosas para la navegación neutral o aliada y los medios posibles son a través de los avisos a los navegantes y los organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas.

84. Los beligerantes deberán llevar un registro de los lugares donde hayan colocado minas.

Interpretación:

Esta norma surge de la necesidad de conocer con precisión la ubicación del sembrado de minas o de los campos minados. Tendiente a facilitar el barrido y el cazado del mismo pos conflicto.

85. Las operaciones de minado en las aguas interiores, el mar territorial o las aguas archipelágicas de un Estado beligerante deberán permitir, cuando el minado se realice por primera vez, que las naves de Estados neutrales puedan abandonar libremente esas aguas.

86. Se prohíbe a los beligerantes colocar minas en aguas neutrales.

Interpretación:

Esta norma es concreta en su redacción y no admite otras interpretaciones. Entiéndase por “aguas neutrales” a las que comprenden las aguas interiores, el mar territorial y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados neutrales. Correspondiente al MSR, normas N° 14 contenidas en el anexo N° 2.

87. El minado no debe tener el efecto práctico de impedir el paso entre las aguas neutrales y las aguas internacionales.

Interpretación:

La aguas neutrales comprenden las aguas interiores\*, el mar territorial\* y, en caso dado, las aguas archipelágicas\* de los Estados neutrales.

88. Los Estados que coloquen minas deben tener debidamente en cuenta los usos legítimos de la alta mar\*, estableciendo, entre otras cosas, rutas sustitutivas seguras para las naves de Estados neutrales.

Interpretación:

Los usos legítimos de la alta mar son los que dictamina la convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar en su parte VII - alta mar<sup>8</sup>.

89. No se impedirá el paso en tránsito por estrechos internacionales ni el paso por aguas sujetas al derecho de paso por vías marítimas archipelágicas, a menos que se asignen rutas sustitutivas convenientes y seguras.

Interpretación:

Para definir el “paso en tránsito por estrechos internacionales” se toman las normas correspondientes al MSR, normas N° 24, 25 y 26 contenidas en el anexo N° 2.

Para definir el “paso por vías marítimas archipelágicas” se toman las normas correspondientes al MSR, normas N° 27, 28, 29 y 30 contenidas en el anexo N° 2.

Esta norma tiene como finalidad preservar el derecho de paso reconocido por el derecho internacional general para cualquier buque, independiente de su nacionalidad.

90. Cuando hayan cesado las hostilidades activas, las partes en conflicto deberán hacer todo lo posible para retirar o hacer inofensivas las minas que hayan colocado, teniendo que retirar cada parte sus propias minas. Por lo que atañe a las minas colocadas en mares territoriales del enemigo, cada parte notificará su posición y procederá cuanto antes a retirar las minas que haya en su mar territorial o tomará otras medidas para hacer segura la navegación en éste.

Interpretación:

Es norma se complementa con la N° 84, la cual especifica que los beligerantes deben llevar un registro de las zonas donde se colocaron minas, mientras que esta última, ordena a quien le corresponde retirarlas.

Básicamente a cada parte le correspondería levantar las minas que sembró, excepto las que se encuentran en el mar territorial del enemigo, al cual deberá notificar la posición de los campos minados para que este las retire.

91. Además de sus obligaciones enunciadas en el párrafo 90, las partes en conflicto procurarán llegar a un acuerdo, tanto entre ellas como, si procede, con otros Estados y con Organizaciones Internacionales, sobre el suministro de información y la prestación de

---

<sup>8</sup> Argentina, Congreso de la nación, “Convención de naciones unidas sobre el derecho del mar”. Ley 24543 sancionada el 17/10/95.

asistencia técnica y material, incluida, si las circunstancias son apropiadas, la realización de operaciones conjuntas que sean necesarias para limpiar los campos minados o hacerlos inofensivos.

Interpretación:

Las normas N° 84, 90 y 91 son complementarias y tendientes a organizar las actividades de antiminado pos-conflicto dando una solución a la controversia que se puede generar para liberar las zonas del peligro que representan los campos minados.

Esta última hace referencia a acuerdos y operaciones conjuntas de antiminado con aporte de material y asistencia técnica entre las partes beligerante, otros Estados y Organizaciones Internacionales. Lo que implica que, una parte beligerante que emplee la guerra de minas contra su oponente deberá contemplar en su planeamiento las actividades de antiminado pos-conflicto.

92. Los Estados neutrales no cometen un acto incompatible con las normas de la neutralidad retirando las minas colocadas en violación del derecho internacional.

Interpretación:

Esta norma debe considerarse en torno a las normas N° 15 y 16 del MSR, las cuales prohíben a los beligerantes colocar minas en aguas neutrales, considerado ese acto como una “acción hostil”\*.

Dentro de este marco jurídico un Estado neutral no viola su neutralidad si realiza acciones de antiminado sobre campos minados sembrados en violación del Derecho Internacional Humanitario.

**CAPITULO 5****DEFINICIONES Y CONCEPTOS**

En este capítulo se desarrollan las definiciones y los conceptos necesarios para facilitar al lector la interpretación tanto jurídica del derecho internacional como los conceptos de doctrina militar específica relacionados con la guerra de minas submarinas. Los mismos se encuentran expresados en función del contexto al que se hace referencia.

A modo de una mejor organización estará dividido en dos partes, la primera parte abarca las definiciones y términos de carácter legal “Terminología Legal”<sup>9</sup> (ordenada alfabéticamente) y una segunda parte de conceptos y definiciones militares de índole doctrinarios “Terminología Militar Específica”<sup>10</sup>.

**Terminología Legal**

Acciones hostiles	Son acciones hostiles en el sentido del párrafo 15, entre otras: a) el ataque contra o la captura de personas o bienes situados en o sobre aguas o territorios neutrales; b) el uso como base de operaciones, incluido el ataque contra o la captura de personas o bienes situados fuera de las aguas neutrales, si las fuerzas beligerantes realizan el ataque o el apresamiento en o sobre aguas neutrales; c) la colocación de minas; d) la visita, el registro, la desviación o la captura.
Aguas interiores	Son las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial.
Aguas neutrales	La aguas neutrales comprenden las aguas interiores, el mar territorial y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados neutrales.
Alta mar	Son todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico <sup>11</sup> .
Ataque	Es un acto de violencia, sea ofensivo o defensivo.
Bajas incidentales o daños incidentales	Son las pérdidas de vidas de civiles u otras personas protegidas, o las lesiones que se les inflijan, así como los daños causados al medio ambiente natural o a bienes que no son objetivos militares en sí mismos, o su destrucción.

<sup>9</sup> CICR, 1996, p. 89 a 134.

<sup>10</sup> ARA, 1999, p. 1-1 y 2, 2-1 y 2, 4-1 2 y 3.

<sup>11</sup> Argentina, Congreso de la nación, “Convención de naciones unidas sobre el derecho del mar”. Ley 24543 sancionada el 17/10/95.

Buque de guerra	Es un buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de su tipo y nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.
Buques hospitales	Se considera bajo este concepto a las embarcaciones costeras de salvamento y otros medios de transporte sanitarios las embarcaciones que estén protegidas por el II Convenio de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977.
Derecho de legítima defensa, individual o colectiva	El ejercicio del derecho de legítima defensa, individual o colectiva, reconocido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, está supeditado a las condiciones y limitaciones estipuladas en dicha Carta y a las que emanan del derecho internacional general, incluidos, en particular, los principios de necesidad y de proporcionalidad <sup>12</sup> .
Derecho Internacional consuetudinario	Es el derecho que refleja la práctica de los Estados con convicción en la comunidad Internacional (la costumbre y el uso, generalmente no escrito). Compromete a todos los Estados.
Derecho internacional Humanitario	Son las normas internacionales, establecidas por tratados o por el uso, que limitan el derecho de las partes en conflicto a elegir los métodos o medios de guerra, o que protegen a los Estados no partes en el conflicto o a las personas y los bienes que resulten o puedan resultar afectados por el conflicto.
Diferencia entre norma consuetudinaria y tratado	Una norma es consuetudinaria si refleja la práctica de los Estados y si existe la convicción, en la comunidad internacional, de que esa práctica es requerida por el derecho. Mientras los tratados vinculan sólo a los Estados que los han ratificado, las normas de derecho consuetudinario tienen fuerza obligatoria para todos los Estados.
Estado neutral	Es todo Estado que no es parte en el conflicto
Fines militares legítimos	Se interpreta por esta expresión “fines militares legítimos” que los ataques perpetrados por las partes beligerantes deben ser dirigidos estrictamente sobre “objetivos militares, a tenor del MSR <sup>13</sup> , parte III, sección I, normas básicas, normas N° 38, 39, 40, 41 y 42.
Fuentes del derecho humanitario	El derecho de los tratados y el derecho internacional humanitario consuetudinario son las principales fuentes del derecho humanitario

---

<sup>12</sup> MSR, 1994, norma N° 3.

<sup>13</sup> MSR: Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados.

Instrumentos del derecho humanitario	Los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y sus dos Protocolos adicionales de 1977 son los principales instrumentos del derecho humanitario.
Límite justificable de las acciones militares	El límite justificable de las acciones militares que un Estado puede emprender contra un enemigo dependerá de la intensidad y la escala del ataque armado del que sea responsable el enemigo y de la gravedad de la amenaza que este ataque implique.
Los principios de necesidad y de proporcionalidad	Los principios de necesidad y de proporcionalidad se aplican igualmente a los conflictos armados en el mar y exigen que el uso de la fuerza por un Estado, cuando no esté prohibido de ningún otro modo por el derecho de los conflictos armados, no exceda ni en intensidad ni por los medios empleados a lo requerido para repeler un ataque armado en su contra y restablecer su seguridad.
Mar territorial	Espacio de mar comprendido entre las líneas de base determinadas por el Estado hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas (dicha medida deben ser en conformidad con la convención de naciones unidas sobre el derecho del mar.
Medios de la guerra en el mar (Manual de san remo)	Son : <ul style="list-style-type: none"> <li>· Los misiles y otros proyectiles</li> <li>· Los torpedos</li> <li>· Las minas submarinas</li> </ul>
Nave auxiliar:	Es una nave que, no siendo de guerra, pertenezca a las fuerzas armadas de un Estado o esté bajo su control exclusivo y sea utilizado, durante un período determinado, para servicios gubernamentales no comerciales.
Nave mercante	Es una nave que, no siendo nave de guerra, nave auxiliar o nave de Estado como las embarcaciones de aduana o de policía, sea utilizada para servicios comerciales o privados.
Norma (Derecho Internacional)	Precepto jurídico con origen consuetudinario o convencional. -Convencional: Tratados y Declaraciones -Consuetudinario: La costumbre y el uso, generalmente no escrito.
Objetivo militar	En lo que respecta a los bienes, los objetivos militares se limitan a aquellos objetos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar y cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca, en las circunstancias del caso, una ventaja militar concreta. (MSR <sup>14</sup> , 1994, norma N° 40).

---

<sup>14</sup> MSR: Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados.

Paso en tránsito	Se aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.
Paso por vías marítimas archipelágicas	Se entiende al ejercicio a los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.
Principio de distinción	Las partes en conflicto deben hacer en todo momento la distinción entre civiles u otras personas protegidas y combatientes, así como entre bienes de carácter civil o que gozan de inmunidad contra los ataques y objetivos militares. MSR, norma N° 39.
Trato / Tratado	Tratado, convenio, entre distintos Estados o Gobiernos. Siendo obligación su cumplimiento <sup>15</sup> .
Zona económica exclusiva	Es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de la Convemar. No se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

### **Terminología Militar Específica**

Mina	Dispositivo explosivo colocado en el agua y cuyo propósito es dañar, hundir o amenazar los buques que transiten esa área. No incluyen equipos que se colocan en la quilla de los buques o instalaciones portuarias por medio de buzos, o que detonen a un tiempo prefijado.
Minado	Son las acciones ofensivas y defensivas que se realizan contra el enemigo para dificultarle sus operaciones en aguas navegables, usando minas.
Campo minado	El arma en sí es el campo minado y no la mina, la cual sólo es un componente del sistema.

---

<sup>15</sup> RAE, 2009, Microsoft encarta.

Campos estratégicos y tácticos definición	<p>Las operaciones del minado estratégico son aquellas destinadas a reducir o impedir al enemigo el uso de su potencial de guerra. La mina no es considerada una buena arma táctica. Su uso requiere una preparación prolongada y detallada.</p> <p>En contraste con esto las minas constituyen una excelente arma estratégica, y normalmente son empleadas para este fin. En consecuencia, debe darse consideración fundamental de la mina como un arma estratégica, y no como arma táctica.</p>
Responsabilidad de las operaciones de minado	<p>En un conflicto bélico esta responsabilidad le cabe al Comandante Naval Estratégico en su carácter de máximo Comandante Naval Específico.</p> <p>De acuerdo a la evolución de las operaciones bélicas, pueden ser asignadas responsabilidades en lo que hace al minado defensivo a los Comandantes de Teatro de Operaciones. En este caso el responsable del planeamiento es el Comandante del Componente naval del Teatro de Operaciones.</p>
Clasificación de las mina	<p>Las minas pueden ser clasificadas de distintas formas. La presente se basa en tres criterios básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Según su posición en el agua.</li> <li>· Según su grado de control</li> <li>· Según el método de actuación</li> </ul>
Según su posición en el agua	<p>Se las puede clasificar en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Minas de fondo.</li> <li>· Minas de orinque.</li> <li>· Minas móviles</li> </ul>
Minas de fondo	<p>Las minas de fondo tienen flotabilidad negativa, se posan en el lecho del mar y permanecen en su posición por su propio peso. Su mecanismo de fuego es normalmente de influencia.</p> <p>En general, todas las minas de fondo son de influencia, excepto algunas minas antidesembarco, que se colocan en las playas a poca profundidad y pueden ser de contacto, estas últimas, en particular entrarían dentro de la clasificación del Conv. de La Haya como minas automáticas de contacto no amarradas.</p>
Minas de orinque	<p>Es una boya con carga explosiva fondeada a una profundidad predeterminada, por medio de una cadena o cable sujeto a un muerto.</p> <p>Pueden contener mecanismos de fuego ya sea de influencia o de contacto.</p>
Minas móviles	<p>Las minas móviles se caracterizan por no estar vinculadas al fondo marino y pueden ser de los siguientes tipos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. De deriva.</li> <li>b. Oscilantes: entre dos profundidades determinadas.</li> <li>c. De arrastre.</li> </ol>

- d. Autopropulsadas.
- e. De fondo con flotabilidad positiva retardada.
- f. Buscadoras.
- g. En ramilletes (empleo limitado).

Minas de deriva	Son aquellas minas que sin estar vinculadas al lecho se desplazan a merced de las corrientes marinas.
Según su grado de control	Se dividen en: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Controladas.</li> <li>· Automáticas.</li> </ul>
Minas controladas	Son aquellas que pueden ser controladas por quien las plantó, el grado de control está dado por la capacidad de activar o no la mina o de hacerla explotar en un momento determinado. Puede contener mecanismos de detección que señalen la presencia de un buque o bien ser operadas en coordinación con algún otro medio de detección separado.
Minas automáticas	Son las que contienen todos los elementos y dispositivos para actuar en las condiciones requeridas.
Según el método de actuación	Se dividen en: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Minas de contacto.</li> <li>· Minas de influencia.</li> </ul>
Minas de contacto	Minas cuya explosión se produce mediante contacto físico entre el blanco y la envuelta de la mina o sus apéndices.
Minas de influencia	Actúan por la alteración de uno o varios de los campos físicos existentes por la presencia o el pasaje de un buque en las proximidades de la misma. Los campos físicos pueden ser: <ul style="list-style-type: none"> <li>Influencia magnética.</li> <li>Influencia acústica.</li> <li>Influencia de presión.</li> </ul> Cuando en el mecanismo de fuego se emplea mas de un principio la mina es conocida como combinada.
Reconocer	(Del lat. <i>recognoscĕre</i> ). tr. Examinar con cuidado algo o a alguien para enterarse de su identidad, naturaleza y circunstancias. <sup>16</sup>
Interpretar	(Del lat. <i>interpretāri</i> ). tr. Explicar o declarar el sentido de algo, y principalmente el de un texto.    3. Explicar acciones, dichos o sucesos que pueden ser entendidos de diferentes modos. <sup>17</sup>
Efecto Internacional no deseado	Resultado de una acción que se vuelve en su contra.

<sup>16</sup> RAE, 2009, Microsoft encarta.

<sup>17</sup> RAE, 2009, Microsoft encarta.

## CONCLUSIONES

Este trabajo ha identificado dos Instrumentos Internacionales que regulan la guerra de minas submarina, ellos son:

- La Convención Relativa a la Colocación de Minas Submarinas Automáticas de Contacto (H.VIII) de La Haya del 18 de octubre de 1907.
- El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar. Tratado aprobado en junio de 1994.

Por lo tanto, las conclusiones se han organizado en dos grupos, el primero, contiene las referidas a la Convención de La Haya de 1907 y el segundo las del Manual de San Remo de 1994.

Estas conclusiones representan un conjunto de normas del Derecho Internacional Humanitario que el Comandante Operacional debe conocer y sobre las cuales tiene que concentrar su esfuerzo de planeamiento y conducción para lograr operaciones de minado eficaces, disminuyendo de este modo, la posibilidad de algún efecto internacional no deseado.

Resulta importante destacar que en la doctrina Argentina la responsabilidad de las operaciones de minado durante un conflicto armado recae sobre el Comandante Naval Estratégico.

### CONCLUSIONES SOBRE LA CONVENCIÓN DE LA HAYA (H. VIII) DE 1907

-La convención hace referencia exclusivamente a las minas automáticas de contacto amarradas o no amarradas. Sin hacer referencia a otros tipos de minas submarinas,

Quedando fuera de esta convención las minas de influencia.

-Prohíbe el uso de torpedos que no posean mecanismos de inertización una vez finalizada su corrida sin encontrar su blanco.

-Este convenio es actualmente válido solo entre los países contratantes que lo ratificaron.

-No se hace referencia al resto de los artículos por estar contenidos dentro del Manual de San Remo de 1994 que se expresan a continuación.

**CONCLUSIONES SOBRE EL MANUAL DE SAN REMO DE 1994**

Manual de San Remo es el único instrumento internacional de índole general que se ha elaborado sobre el derecho de la guerra en el mar desde 1913 que contiene aspectos de la guerra de minas submarinas, dando forma al Derecho Internacional Consuetudinario contemporáneo.

Del mismo, se puede expresar las siguientes conclusiones:

-Reconoce a la mina marina como un medio de guerra que solo pueden utilizarse con fines militares legítimos\* incluyendo impedir el acceso del enemigo a una zona marítima.

Con las siguientes excepciones:

- no se deben colocar minas, a no ser que éstas queden efectivamente neutralizadas cuando se suelten o se pierda, de cualquier otra forma, el control sobre ellas.
- prohibido el uso de minas flotantes sin anclaje, a menos que:
  - a) estén dirigidas contra un objetivo militar; y
  - b) se vuelvan inofensivas una hora después de que se pierda el control sobre ellas.

-Las fuerzas navales pueden llevar a cabo el sembrado de minas en:

- a) el mar territorial y las aguas interiores, los territorios terrestres, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados beligerantes;
- b) la alta mar; y
- c) la zona económica exclusiva y la plataforma continental de los Estados neutrales. De ser así, se debe tener cuenta los Derechos y deberes del Estado ribereño por ejemplo:
  - la exploración y explotación de los recursos económicos de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental
  - la protección y preservación del medio marino.
  - las islas artificiales
  - las instalaciones y las estructuras
  - las zonas de seguridad establecidas por los Estados neutrales en la zona económica exclusiva y sobre la plataforma continental.

Deberá notificarlo a este Estado y asegurarse que:

- las dimensiones del sector minado y el tipo de minas utilizadas no pongan en peligro las islas artificiales, las instalaciones y las estructuras, ni dificulten el acceso a ellas, y deberá evitar, en la medida de lo posible, que se obstaculice la exploración o explotación de la zona por el Estado neutral.
  - Deberá tenerse en cuenta la preservación del medio marino.
- Está prohibido colocar minas en aguas neutrales\*, incluyendo estrechos internacionales y aguas con derecho de paso por vía marítima archipelágicas.
- El minado no debe impedir el paso entre aguas neutrales y aguas internacionales.
- Un Estado neutral que realiza actividades de cazado y barrido de minas que hayan sido colocadas en violación del Derecho Internacional no viola su condición de neutralidad.
- Se debe notificar la colocación de minas cuando se siembren o se activen la ya sembradas.
- Está permitido la NO notificación cuando las minas solo puedan detonar contra objetivos militares.
- Se guardará debido registro de las zonas donde se hayan sembrado minas.
- Previo al sembrado de minas en mar territorial, aguas interiores, archipelágicas del enemigo prever salida de buques neutrales.
- Está prohibido impedir el paso en tránsito por estrechos internacionales y vías marítimas archipelágicas excepto que asignen rutas alternativas seguras.
- Al finalizar las hostilidades las partes que sembraron minas se esforzaran para barrer los campos o desactivar minas colocadas. Aquellas emplazadas en el mar territorial enemigo serán notificadas.

-Pos-conflicto se preverá posibles operaciones combinadas de asistencia técnica o material entre, beligerantes, Organizaciones Internacionales y otros Estados para tareas de barrido y cazado de minas.

**ANEXO N° 1****CONVENCIÓN RELATIVA A LA COLOCACIÓN DE MINAS  
SUBMARINAS AUTOMÁTICAS DE CONTACTO (H.VIII)****La Haya, 18 de octubre de 1907<sup>18</sup>**

(Indicación de las Potencias Contratantes)

Inspirándose en el principio de la libertad de vías marítimas, abiertas a todas las naciones;  
Considerando que si en el estado actual de las cosas no se puede prohibir el empleo de minas submarinas automáticas de contacto importa limitar y reglamentar su uso, a fin de restringir los rigores de la guerra y de dar, en cuanto sea posible a la navegación pacífica la seguridad a que tiene derecho a pesar de la existencia de una guerra;

Mientras es posible reglamentar la materia de una manera que dé a los intereses comprometidos todas las garantías deseables;

Han resuelto celebrar una Convención y nombrado al efecto sus Plenipotenciarios:

(Designación de los Plenipotenciarios)

Quienes, después de haber depositado sus plenos poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, han acordado las disposiciones siguientes:

**Art. 1.** Es prohibido:

- (1) Colocar minas automáticas de contacto no amarradas, a menos que sean construidas de manera de volverse inofensivas una hora cuando más después de que quien las ha colocado haya perdido su control;
- (2) Colocar minas automáticas de contacto amarradas que no se conviertan en inofensivas desde que rompan sus amarras;
- (3) Emplear torpedos que no se hagan inofensivos una vez errado el golpe.

**Art. 2.** Es prohibido colocar minas automáticas de contacto en las costas y puertos del adversario con el solo fin de interceptar la navegación de comercio.

**Art. 3.** Cuando se empleen minas automáticas de contacto amarradas deben tomarse todas las precauciones posibles para la seguridad de la navegación pacífica.

Los beligerantes se comprometen a proveer, en la medida de lo posible, a que estas minas se vuelvan inofensivas después de un lapso limitado, y en el caso de que dejen de estar vigiladas, a señalar las regiones peligrosas tan pronto como las exigencias militares lo

---

<sup>18</sup> CICR. (1996). Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades.

permitan, por un aviso a la navegación que deberá también ser comunicado a los Gobiernos por la vía diplomática.

**Art. 4.** Toda potencia neutral que coloque minas automáticas de contacto en sus costas debe observar las mismas reglas y tomar las mismas precauciones impuestas a los beligerantes.

La potencia neutral debe dar a conocer a la navegación, por un aviso previo, las regiones donde haya ancladas minas automáticas de contacto. Este aviso debe comunicarse inmediatamente a los Gobiernos por la vía diplomática.

**Art. 5.** Al fin de la guerra las Potencias Contratantes se comprometen a hacer todo lo que dependa de ellas para quitar, cada una por su lado, las minas que hayan puesto.

En cuanto a la minas automáticas de contacto ancladas que uno de los beligerantes haya puesto a lo largo de las costas del otro, la potencia que las haya colocado dará aviso del lugar de su colocación a la otra parte, y cada potencia deberá proceder en el más breve plazo a quitar la minas que se encuentren en sus aguas.

**Art. 6.** Las Potencias Contratantes que no dispongan aún de minas perfeccionadas, que son las previstas en la presente Convención, y que por consiguiente no puedan actualmente conformarse a las reglas establecidas en los artículos 1 y 3, se comprometen a transformar su material de minas tan pronto como sea posible, a fin de que responda a las prescripciones mencionadas.

**Art. 7.** Las disposiciones de la presente Convención no son aplicables sino entre las Potencias Contratantes y sólo en el caso en que los beligerantes sean todos partes en la Convención.

**Art. 8.** La presente Convención será ratificada tan pronto como sea posible.

Las ratificaciones se depositarán en La Haya.

Se dejará constancia del primer depósito de ratificaciones en una acta firmada por los Representantes de las potencias que figuren en ella y por el Ministro de Relaciones Exteriores de los Países Bajos.

Los depósitos posteriores de ratificaciones se harán mediante una notificación escrita dirigida al Gobierno de los Países Bajos y acompañada del instrumento de la ratificación.

Copia conforme certificada del acta relativa al primer depósito de las ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el inciso precedente, así como de los instrumentos de ratificación, se remitirá inmediatamente por el Gobierno de los Países Bajos, por la vía diplomática, a las potencias invitadas a la Segunda Conferencia de la Paz y a las demás

potencias que se hayan adherido a la Convención. En los casos previstos en el inciso precedente el mismo Gobierno les comunicará al mismo tiempo la fecha en que haya recibido la notificación.

**Art. 9.** La potencias no firmantes pueden adherirse a la presente Convención.

La potencia que quiera adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno de los Países Bajos, transmitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos de dicho Gobierno.

El Gobierno transmitirá inmediatamente a las demás potencias copia conforme certificada de la notificación y del acta de adhesión, con indicación de la fecha en que haya recibido la notificación.

**Art. 10.** La presente Convención producirá efecto para las potencias que hayan tomado parte en el primer depósito de ratificaciones, sesenta días después de la fecha del acta de ese depósito, y para las potencias que ratifiquen posteriormente o que se adhieran, sesenta días después de que la notificación de la ratificación o de la adhesión haya sido recibida por el Gobierno de los Países Bajos.

**Art. 11.** La presente Convención tendrá una duración de siete años, los cuales se empezarán a contar sesenta días después de la fecha del primer depósito de ratificaciones.

Salvo caso de denuncia, continuará en vigor después de la expiración de ese plazo.

La denuncia será notificada por escrito al Gobierno de los Países Bajos, el cual comunicará inmediatamente copia conforme certificada de la notificación a las demás potencias, haciéndoles saber la fecha en que la haya recibido.

La denuncia no producirá efecto sino respecto de la potencia que la haya notificado y seis meses después de que la notificación haya llegado al Gobierno de los Países Bajos.

**Art. 12.** Las Potencias Contratantes se comprometen a reconsiderar la cuestión del empleo de minas automáticas de contacto seis meses antes de la expiración del plazo previsto en el inciso 1 del artículo precedente, en caso de que no haya sido reconsiderada y resuelta en una fecha anterior por la tercera Conferencia de la Paz.

Si las Potencias Contratantes celebran una nueva Convención relativa al empleo de la minas, desde que ella entre en vigor, la presente Convención dejará de ser aplicable.

**Art. 13.** Un registro llevado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de los Países Bajos indicará la fecha del depósito de ratificaciones efectuado en virtud del artículo 8, incisos 3 y 4, así como la fecha en que hayan sido recibidas las notificaciones de adhesión (artículo 9, inciso 2) o de la denuncia (artículo 11, inciso 3).

Cada Potencia Contratante puede tomar nota de ese registro y pedir extractos conformes certificados.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios firman la presente Convención.

Acordada en La Haya, el 18 de octubre de 1907, en ejemplar único que queda depositado en los archivos del Gobierno de los Países Bajos y del cual se enviarán, por la vía diplomática copias conformes certificadas a las potencias que hayan sido invitadas a la Segunda Conferencia de la Paz.

\*\*\*\*\*

**ANEXO N° 2****MANUAL DE SAN REMO SOBRE EL DERECHO INTERNACIONAL  
APLICABLE A LOS CONFLICTOS ARMADOS EN EL MAR  
Tratado aprobado en junio de 1994<sup>19</sup>****PARTE I - DISPOSICIONES GENERALES**

*Sección I* - Ámbito de aplicación del derecho (*párrafos 1-2*)

*Sección II* - Los conflictos armados y el derecho de legítima defensa (*párrafos 3-4-5-6*)

*Sección III* - Conflictos armados a cuyo respecto haya tomado medidas el Consejo de Seguridad (*párrafos 7-8-9*)

*Sección IV* - Zonas de la guerra naval (*párrafos 10-11-12*)

*Sección V* - Definiciones (*párrafo 13*)

**PARTE II - ZONAS DE OPERACIONES**

*Sección I* - Aguas interiores, mar territorial y aguas archipelágicas (*párrafos 14-22*)

*Sección II* - Estrechos internacionales y vías marítimas archipelágicas (*párrafos 23-33*)

*Sección III* - Zona económica exclusiva y plataforma continental (*párrafos 34-35*)

*Sección IV* - La alta mar y los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional (*párrafos 36-37*)

**PARTE III - NORMAS BÁSICAS Y DISTINCIÓN ENTRE PERSONAS O BIENES  
PROTEGIDOS Y OBJETIVOS MILITARES**

*Sección I* - Normas básicas (*párrafos 38-45*)

*Sección II* - Precauciones en el ataque (*párrafo 46*)

*Sección III* - Naves y aeronaves enemigas que gozan de inmunidad contra los ataques (*párrafos 47-58*)

*Sección IV* - Otras naves y aeronaves enemigas (*párrafos 59-66*)

*Sección V* - Naves mercantes y aeronaves civiles neutrales (*párrafos 67-71*)

*Sección VI* - Precauciones concernientes a las aeronaves civiles (*párrafos 72-77*)

**PARTE IV - MÉTODOS Y MEDIOS DE LA GUERRA EN EL MAR**

*Sección I* - Medios de guerra (*párrafos 78-92*)

*Sección II* - Métodos de guerra (*párrafos 93-108*)

*Sección III* - Tácticas de engaño, estrategias y perfidia (*párrafos 109-111*)

**PARTE V - MEDIDAS QUE NO CONSTITUYEN ATAQUE: INTERCEPTACIÓN,  
VISITA, REGISTRO, DESVIACIÓN Y CAPTURA**

*Sección I* - Determinación del carácter enemigo de las naves y las aeronaves (*párrafos 112-117*)

*Sección II* - Visita y registro de naves mercantes (*párrafos 118-124*)

*Sección III* - Interceptación, visita y registro de aeronaves civiles (*párrafos 125-134*)

*Sección IV* - Captura de naves mercantes enemigas y de mercancías (*párrafos 135-140*)

*Sección V* - Captura de aeronaves civiles enemigas y de mercancías (*párrafos 141-145*)

*Sección VI* - Captura de naves mercantes neutrales y de mercancías (*párrafos 146-152*)

*Sección VII* - Captura de aeronaves civiles neutrales y de mercancías (*párrafos 153-158*)

**PARTE VI- PERSONAS PROTEGIDAS, MEDIOS DE TRANSPORTE  
SANITARIOS Y AERONAVES SANITARIAS**

Normas generales (*párrafos 159-160*)

*Sección I* - Personas protegidas (*párrafos 161-168*)

*Sección II* - Medios de transporte sanitarios (*párrafos 169-173*)

*Sección III* - Aeronaves sanitarias (*párrafos 174-183*)

---

<sup>19</sup> CICR. (1996). Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades.

**PARTE I - DISPOSICIONES GENERALES****SECCIÓN I - ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO**

1. Las partes en un conflicto armado en el mar están obligadas por los principios y las normas del derecho internacional humanitario a partir del momento en que se use la fuerza armada.
2. En los casos no previstos en el presente documento o en acuerdos internacionales, las personas civiles y los combatientes quedan bajo la protección y el imperio de los principios del derecho internacional derivados de los usos establecidos, de los principios de humanidad y de los dictados de la conciencia pública.

**SECCIÓN II - LOS CONFLICTOS ARMADOS Y EL DERECHO DE LEGÍTIMA DEFENSA**

3. El ejercicio del derecho de legítima defensa, individual o colectiva, reconocido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, está supeditado a las condiciones y limitaciones estipuladas en dicha Carta y a las que dimanen del derecho internacional general, incluidos, en particular, los principios de necesidad y de proporcionalidad.
4. Los principios de necesidad y de proporcionalidad se aplican igualmente a los conflictos armados en el mar y exigen que el uso de la fuerza por un Estado, cuando no esté prohibido de ningún otro modo por el derecho de los conflictos armados, no exceda ni en intensidad ni por los medios empleados a lo requerido para repeler un ataque armado en su contra y restablecer su seguridad.
5. El límite justificable de las acciones militares que un Estado puede emprender contra un enemigo dependerá de la intensidad y la escala del ataque armado del que sea responsable el enemigo y de la gravedad de la amenaza que este ataque implique.
6. Las normas enunciadas en este documento y toda otra norma del derecho internacional humanitario se aplicarán de igual manera a todas las partes en conflicto. Esta idéntica aplicación de las normas a todas las partes en conflicto no quedará afectada por la responsabilidad internacional que pueda incumbir a una de las partes por haber desencadenado el conflicto.

**SECCIÓN III - CONFLICTOS ARMADOS A CUYO RESPECTO HAYA TOMADO MEDIDAS EL CONSEJO DE SEGURIDAD**

7. No obstante las normas contenidas en este documento o en cualquier otro sobre el derecho de neutralidad, cuando el Consejo de Seguridad, en el ejercicio de las facultades

que le confiere el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, haya imputado a una o más de las partes en un conflicto armado la responsabilidad de haber recurrido a la fuerza en violación del derecho internacional, los Estados neutrales:

- a) están obligados a no prestar asistencia, salvo que ésta sea humanitaria, a ese Estado y
- b) podrán prestar asistencia a cualquier Estado que haya sido víctima del quebrantamiento de la paz o de un acto de agresión cometido por ese Estado.

8. Cuando, en el transcurso de un conflicto armado internacional, el Consejo de Seguridad emprenda acciones preventivas o coercitivas que impliquen la aplicación de medidas económicas, de conformidad con el Capítulo VII de la Carta, los Estados Miembros de las Naciones Unidas no podrán invocar el derecho de neutralidad para justificar conductas incompatibles con las obligaciones que les impone la Carta o las decisiones del Consejo de Seguridad.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7, cuando el Consejo de Seguridad tome la decisión de usar la fuerza o autorizar que uno o varios Estados usen la fuerza, las normas enunciadas en este documento y toda otra norma del derecho internacional humanitario aplicable a los conflictos armados en el mar se aplicarán a todas las partes en cualquier conflicto que pueda originarse.

#### **SECCIÓN IV - ZONAS DE GUERRA NAVAL**

10. A reserva de otras normas aplicables del derecho de los conflictos armados en el mar contenidas en este o en otros documentos, las fuerzas navales pueden llevar a cabo acciones hostiles en o sobre:

- a) el mar territorial y las aguas interiores, los territorios terrestres, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados beligerantes;
- b) la alta mar; y
- c) la zona económica exclusiva y la plataforma continental de los Estados neutrales, a reserva de lo dispuesto en los párrafos 34 y 35.

11. Se insta a las partes en conflicto a convenir no llevar a cabo acciones hostiles en zonas marítimas que contengan:

- a) ecosistemas raros o frágiles,
- b) el hábitat de especies u otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro de extinción.

12. Cuando realicen operaciones en zonas sobre las cuales haya Estados neutrales que tengan derechos soberanos, jurisdicción u otros derechos de acuerdo con el derecho internacional general, los beligerantes deberán tener debidamente en cuenta los legítimos derechos y obligaciones de esos Estados neutrales.

#### **SECCIÓN V - DEFINICIONES**

13. Para los efectos del presente documento, se entiende por:

- a) "derecho internacional humanitario" las normas internacionales, establecidas por tratados o por el uso, que limitan el derecho de las partes en conflicto a elegir los métodos o medios de guerra, o que protegen a los Estados no partes en el conflicto o a las personas y los bienes que resulten o puedan resultar afectados por el conflicto;
- b) "ataque" un acto de violencia, sea ofensivo o defensivo;
- c) "bajas incidentales" o "daños incidentales" las pérdidas de vidas de civiles u otras personas protegidas, o las lesiones que se les inflijan, así como los daños causados al medio ambiente natural o a bienes que no son objetivos militares en sí mismos, o su destrucción;
- d) "neutral" todo Estado que no es parte en el conflicto;
- e) "buques hospitales, embarcaciones costeras de salvamento y otros medios de transporte sanitarios" las embarcaciones que estén protegidas por el II Convenio de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977;
- f) "aeronave sanitaria" una aeronave que esté protegida por los Convenios de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977;
- g) "buque de guerra" un buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de su tipo y nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares;
- h) "nave auxiliar" una nave que, no siendo de guerra, pertenezca a las fuerzas armadas de un Estado o esté bajo su control exclusivo y sea utilizado, durante un período determinado, para servicios gubernamentales no comerciales;
- i) "nave mercante" una nave que, no siendo nave de guerra, nave auxiliar o nave de Estado como las embarcaciones de aduana o de policía, sea utilizada para servicios comerciales o privados;

- j) "aeronave militar" una aeronave al servicio de unidades de las fuerzas armadas de un Estado, que lleve los signos distintivos militares de ese Estado, que esté bajo el mando de un miembro de las fuerzas armadas y cuya tripulación esté sometida a la disciplina de las filas armadas regulares;
- k) "aeronave auxiliar" una aeronave que, no siendo militar, pertenezca a las filas armadas de un Estado o esté bajo su control exclusivo y sea utilizada, durante un periodo determinado, para servicios gubernamentales no comerciales;
- l) "aeronave civil" una aeronave que, no siendo aeronave militar, aeronave auxiliar ni aeronave de Estado como las aeronaves de aduana o de policía, sea utilizada para servicios comerciales o privados;
- m) "avión de línea" una aeronave civil que lleve signos exteriores claramente identificables y que transporte pasajeros civiles, en vuelos regulares o no regulares, por rutas del Servicio de Tránsito Aéreo.

## **PARTE II - ZONAS DE OPERACIONES**

### **SECCIÓN I - AGUAS INTERIORES, MAR TERRITORIAL Y AGUAS ARCHIPELÁGICAS**

14. Las aguas neutrales comprenden las aguas interiores, el mar territorial y, en caso dado, las aguas archipelágicas de los Estados neutrales. El espacio aéreo neutral comprende el espacio aéreo situado sobre las aguas neutrales y el territorio terrestre de los Estados neutrales.

15. Quedan prohibidas las acciones hostiles de fuerzas beligerantes en y sobre las aguas neutrales, incluidas las aguas neutrales que comprendan un estrecho internacional y las aguas en las que pueda ejercerse el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas. Un Estado neutral ha de tomar las medidas que sean acordes con la Sección II de esta parte y que permitan los medios a su disposición, incluidas medidas de vigilancia, para impedir la violación de su neutralidad por fuerzas beligerantes.

16. Son acciones hostiles en el sentido del párrafo 15, entre otras:

- a) el ataque contra o la captura de personas o bienes situados en o sobre aguas o territorios neutrales;

b) el uso como base de operaciones, incluido el ataque contra o la captura de personas o bienes situados fuera de las aguas neutrales, si las fuerzas beligerantes realizan el ataque o el apresamiento en o sobre aguas neutrales;

c) la colocación de minas;

d) la visita, el registro, la desviación o la captura.

17. Las fuerzas beligerantes no deben utilizar las aguas neutrales como refugio.

18. Las aeronaves militares y auxiliares de los beligerantes no deben penetrar en un espacio aéreo neutral. Si lo hicieran, el Estado neutral puede emplear los medios a su disposición para conminar las aeronaves a aterrizar en su territorio, embargarlas e internar a su tripulación mientras dure el conflicto armado. Si las aeronaves se negaran a seguir las instrucciones de aterrizar, podrán ser atacadas, a reserva de las normas especiales referentes a las aeronaves sanitarias que se especifican en los párrafos 181-183.

19. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 29 y 33, un Estado neutral puede condicionar, restringir o prohibir, sobre una base no discriminatoria, la entrada en sus aguas neutrales o el paso por ellas de los buques de guerra y de las naves auxiliares de los beligerantes.

20. Todo Estado neutral, teniendo en cuenta su deber de imparcialidad, así como lo dispuesto en los párrafos 21 y 23-33 y las reglamentaciones que pudiera establecer, puede autorizar los siguientes actos en sus aguas neutrales sin comprometer su neutralidad:

a) el paso de buques de guerra, de naves auxiliares y de presas de Estados beligerantes por su mar territorial y, en caso dado, por sus aguas archipelágicas los buques de guerra, las naves auxiliares y las presas podrán contratar los servicios de prácticos del Estado neutral durante el paso;

b) el reabastecimiento de los buques de guerra o de las naves auxiliares de los beligerantes de víveres, agua y combustible suficientes para llegar a un puerto de su propio territorio; y

c) las reparaciones de buques de guerra o de naves auxiliares de los beligerantes que el Estado neutral considere necesarias para ponerlos en condiciones de navegar; tales reparaciones no deben restablecer o aumentar su capacidad de combate.

21. Un buque de guerra o una nave auxiliar de los beligerantes no debe prolongar la duración de su paso por aguas neutrales, ni su presencia en esas aguas para reabastecerse o efectuar reparaciones durante más de 24 horas, a no ser que sea inevitable a causa de las averías o del mal tiempo. Esta norma no se aplica en los estrechos internacionales ni en aguas internacionales en las que se ejerce el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas.

22. Si un Estado beligerante viola el régimen de las aguas neutrales, tal y como se establece en este documento, el Estado neutral está obligado a tomar las medidas necesarias para que cese esa violación. Si el Estado neutral no pone término a la violación de sus aguas neutrales por un beligerante, el beligerante adverso deberá notificarlo al Estado neutral y concederle un tiempo razonable para que acabe con dicha violación. Si la violación de la neutralidad de un Estado por parte de un beligerante constituyera una amenaza grave e inmediata para la seguridad del beligerante adverso y no hubiera cesado, este Estado beligerante, a falta de otra alternativa factible y oportuna, podrá usar la fuerza estrictamente necesaria para responder a la amenaza que constituye la violación.

## **SECCIÓN II - ESTRECHOS INTERNACIONALES Y VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS**

### ***Normas generales***

23. Los buques de guerra y las naves auxiliares, así como las aeronaves militares y auxiliares de los beligerantes, pueden ejercer los derechos de paso por, debajo de o sobre los estrechos internacionales y las vías marítimas archipelágicas neutrales reconocidos por el derecho internacional general.

24. La neutralidad de un Estado ribereño de un estrecho internacional no se ve comprometida por el paso en tránsito de buques de guerra o de naves auxiliares ni de aeronaves militares o auxiliares de los beligerantes o por el paso inocente de buques de guerra o de naves auxiliares de los beligerantes por ese estrecho.

25. La neutralidad de un Estado archipelágico no se ve comprometida por el ejercicio del derecho de paso por vías marítimas archipelágicas por parte de buques de guerra o naves auxiliares ni de aeronaves militares o auxiliares de los beligerantes.

26. Los buques de guerra y las naves auxiliares neutrales, así como las aeronaves militares y auxiliares neutrales, pueden ejercer los derechos de paso por, debajo de o sobre los estrechos internacionales y las aguas archipelágicas de los beligerantes estipulados en el derecho internacional general. Como medida de precaución, el Estado neutral debe notificar oportunamente al Estado beligerante el ejercicio de sus derechos de paso.

### ***Paso en tránsito y paso por vías marítimas archipelágicas***

27. Los derechos de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas aplicables a estrechos internacionales y vías marítimas archipelágicas en tiempo de paz se mantienen vigentes en tiempo de conflicto armado. Las leyes y los reglamentos relativos al paso en

tránsito y al paso por vías marítimas archipelágicas que los Estados ribereños de estrechos y los Estados archipelágicos adopten de conformidad con el derecho internacional general siguen siendo aplicables.

28. Las naves de superficie, los submarinos y las aeronaves beligerantes o neutrales gozan de los derechos de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas por, debajo de o sobre todos los estrechos internacionales y las aguas archipelágicas a los que se aplican generalmente esos derechos.

29. Los Estados neutrales no deben suspender, obstaculizar ni impedir de cualquier otro modo el ejercicio de los derechos de paso en tránsito ni de paso por vías marítimas archipelágicas.

30. Un beligerante de paso en tránsito por, debajo de o sobre un estrecho internacional neutral, o de paso por vías marítimas archipelágicas en, debajo de o sobre aguas archipelágicas neutrales, debe efectuar la travesía sin demora, abstenerse de toda amenaza o uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños o archipelágicos neutrales o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de la Carta de las Naciones Unidas y no llevar a cabo, por lo demás, acciones hostiles u otras actividades que no estén relacionadas con su tránsito. Los beligerantes que transiten por, debajo de o sobre estrechos o aguas neutrales en los que sea aplicable el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas están autorizados a tomar las medidas defensivas necesarias para su seguridad, incluidos el lanzamiento y el aterrizaje de aeronaves, la navegación en formación de cobertura y la vigilancia acústica y electrónica. Los beligerantes en tránsito o de paso por vías marítimas archipelágicas no deben realizar, sin embargo, acciones ofensivas contra las fuerzas enemigas ni utilizar esas aguas neutrales como refugio o base de operaciones.

### ***Paso inocente***

31. Además del ejercicio de los derechos de paso en tránsito y de paso por vías marítimas archipelágicas, los buques de guerra y las naves auxiliares de los beligerantes pueden ejercer, a reserva de lo dispuesto en los párrafos 19 y 21, el derecho de paso inocente por estrechos internacionales y aguas archipelágicas neutrales, de conformidad con el derecho internacional general.

32. Las naves neutrales pueden asimismo ejercer el derecho de paso inocente por los estrechos internacionales y las aguas archipelágicas de los beligerantes.

33. El derecho de paso inocente sin posibilidad de suspensión que el derecho internacional atribuye a ciertos estrechos internacionales no puede suspenderse en tiempo de conflicto armado.

### **SECCIÓN III - ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL**

34. Si se llevan a cabo acciones hostiles dentro de la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental de un Estado neutral, los Estados beligerantes, además de observar las otras normas aplicables del derecho de los conflictos armados en el mar, deben tener debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño, entre otros, los relacionados con la exploración y explotación de los recursos económicos de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, así como con la protección y preservación del medio marino. Deben, en particular, tener debidamente en cuenta las islas artificiales, las instalaciones, las estructuras y las zonas de seguridad establecidas por los Estados neutrales en la zona económica exclusiva y sobre la plataforma continental.

35. Si un beligerante considera necesario colocar minas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado neutral, deberá notificarlo a este Estado y asegurarse, entre otras cosas, de que las dimensiones del sector minado y el tipo de minas utilizadas no pongan en peligro las islas artificiales, las instalaciones y las estructuras, ni dificulten el acceso a ellas, y deberá evitar, en la medida de lo posible, que se obstaculice la exploración o explotación de la zona por el Estado neutral. Asimismo, deberá tenerse debidamente en cuenta la protección y la preservación del medio marino.

### **SECCIÓN IV- LA ALTA MAR Y LOS FONDOS MARINOS FUERA DE LOS LÍMITES DE LA JURISDICCIÓN NACIONAL**

36. Las acciones hostiles en alta mar deberán llevarse a cabo teniendo debidamente en cuenta el ejercicio, por parte de los Estados neutrales, de los derechos de exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y oceánicos, y de su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

37. Los beligerantes deberán evitar causar daños a los cables y tuberías tendidos en los fondos marinos que no sirvan exclusivamente a los beligerantes.

### **PARTE III - NORMAS BÁSICAS Y DISTINCIÓN ENTRE PERSONAS O BIENES PROTEGIDOS Y OBJETIVOS MILITARES**

**SECCIÓN I - NORMAS BÁSICAS**

38. En todo conflicto armado, el derecho de los beligerantes a elegir los métodos o medios de guerra no es ilimitado.

39. Las partes en conflicto deben hacer en todo momento la distinción entre civiles u otras personas protegidas y combatientes, así como entre bienes de carácter civil o que gozan de inmunidad contra los ataques y objetivos militares.

40. Por lo que respecta a los bienes, los objetivos militares se limitan a aquellos objetos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar y cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca, en las circunstancias del caso, una ventaja militar concreta.

41. Los ataques se limitarán estrictamente a los objetivos militares. Los buques mercantes y las aeronaves civiles son bienes civiles, a no ser que los principios y las normas enunciados en este documento autoricen a considerarlos objetivos militares.

42. Además de las prohibiciones específicas que obligan a las partes en conflicto, queda prohibido emplear métodos o medios de guerra que:

a) sean de tal índole que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios;

b) tengan una acción indiscriminada, porque:

i) no estén o no puedan ser dirigidos contra objetivos militares específicos;

ii) sus efectos no puedan limitarse, de conformidad con las exigencias del derecho internacional enunciadas en el presente documento.

43. Queda prohibido ordenar que no haya supervivientes, amenazar con ello al adversario o conducir las hostilidades en función de tal decisión.

44. Los métodos y medios de guerra deben emplearse con la debida consideración por el medio ambiente natural, teniendo en cuenta las normas pertinentes del derecho internacional. Quedan prohibidos los daños y las destrucciones del medio ambiente natural no justificados por las necesidades militares y que se causen arbitrariamente.

45. Las naves de superficie, los submarinos y las aeronaves están obligados por los mismos principios y normas.

**SECCIÓN II - PRECAUCIONES EN EL ATAQUE**

46. Por lo que respecta a ataques, se tomarán las siguientes precauciones:

- a) quienes planifiquen, decidan o ejecuten un ataque deberán hacer todo lo que sea factible para obtener las informaciones que les ayuden a determinar si, en la zona que se proyecta atacar, hay o no hay bienes que no son objetivos militares;
- b) a la luz de la información de que dispongan, quienes planifiquen, decidan o ejecuten un ataque harán todo lo que sea factible para asegurarse de que los ataques se limitan a objetivos militares;
- c) tomarán, además, todas las precauciones factibles en la elección de los medios y métodos para evitar o reducir a un mínimo las bajas o los daños incidentales; y
- d) no se lanzará un ataque cuando sea de prever que causará bajas o danos incidentales excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista; un ataque será anulado o suspendido tan pronto como se advierta que las bajas o daños incidentales son excesivos.

En la Sección VI de esta Parte se enuncian precauciones adicionales relacionadas con las aeronaves civiles.

### **SECCIÓN III - NAVES Y AERONAVES ENEMIGAS QUE GOZAN DE INMUNIDAD CONTRA LOS ATAQUES**

#### ***Clases de naves que gozan de inmunidad contra los ataques***

47. Las siguientes clases de naves enemigas no deben ser atacadas:

- a) los buques hospitales;
- b) las embarcaciones costeras de salvamento y otros medios de transporte sanitarios;
- c) las naves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo entre las partes beligerantes, incluidas:
  - i) las naves de cartel, como las destinadas y utilizadas para el traslado de prisioneros de guerra;
  - ii) las naves que cumplen misiones humanitarias, incluidas las que transportan bienes indispensables para la supervivencia de la población civil y las empleadas en acciones de socorro y operaciones de salvamento;
- d) las naves empleadas en el transporte de bienes culturales bajo protección especial;
- e) las naves de pasajeros cuando sólo transporten pasajeros civiles;
- f) las naves destinadas a misiones religiosas, filantrópicas o científicas no militares. Las naves destinadas a la obtención de datos científicos de probable aplicación militar no están protegidas;

- g) las pequeñas naves dedicadas a la pesca costera o al comercio costero local, las cuales están sujetas, sin embargo, a las instrucciones del mando naval beligerante que opere en la zona y pueden ser inspeccionadas;
- h) las naves concebidas o adaptadas para combatir exclusivamente las contaminaciones accidentales del medio marino;
- i) las naves que se hayan rendido;
- j) las balsas y los botes salvavidas.

### ***Condiciones de inmunidad***

48. Las naves enumeradas en el párrafo 47 sólo gozan de inmunidad contra los ataques si:

- a) se emplean de manera inocua en su actividad habitual;
- b) se someten a identificación e inspección cuando son requeridas; y
- c) no obstaculizan intencionadamente los movimientos de los combatientes y obedecen las órdenes de detenerse o de desviarse de su ruta cuando son requeridas.

### ***Pérdida de la inmunidad***

#### ***Buques hospitales***

49. La inmunidad de un buque hospital contra los ataques sólo puede cesar si no se cumple alguna de las condiciones de inmunidad del párrafo 48 y, en tal caso, no cesará más que tras intimación formulada en debida forma y en la que se fije, en todos los casos oportunos, un plazo razonable para subsanar lo que pone en peligro su inmunidad, y si tal intimación no surte efecto.

50. Si, tras la debida intimación, un buque hospital persiste en incumplir alguna de las condiciones de su inmunidad, podrá ser capturado o sometido a cualquier otra medida necesaria para obligarlo a cumplirla.

51. Como último recurso, un buque hospital sólo podrá ser atacado si:

- a) su desviación o captura no es factible;
- b) no se dispone de ningún otro método para ejercer un control militar;
- c) las circunstancias del incumplimiento son lo suficientemente graves como para que dicho buque hospital se haya convertido en un objetivo militar o pueda razonablemente presumirse que lo es; y
- d) las bajas o daños incidentales no fueran desproporcionados en relación con la ventaja militar obtenida o esperada.

*Todas las otras categorías de naves que gozan de inmunidad contra los ataques*

52. Si una nave de cualquier otra categoría que goza de inmunidad contra los ataques incumple alguna de las condiciones de inmunidad estipuladas en el párrafo 48, sólo podrá ser atacada si:

- a) su desviación o captura no es factible;
- b) no se dispone de ningún otro método para ejercer un control militar;
- c) las circunstancias del incumplimiento son lo suficientemente graves como para que dicha nave se haya convertido en un objetivo militar o pueda razonablemente presumirse que lo es; y
- d) las bajas o daños incidentales no fueran desproporcionados en relación con la ventaja militar obtenida o esperada.

*Clases de aeronaves que gozan de inmunidad contra los ataques*

53. Las siguientes clases de aeronaves enemigas no deben ser atacadas:

- a) las aeronaves sanitarias;
  - b) las aeronaves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo entre los beligerantes;
- y
- c) los aviones de línea.

*Condiciones de inmunidad de las aeronaves sanitarias*

54. Las aeronaves sanitarias sólo gozan de inmunidad contra los ataques si:

- a) han sido reconocidas como tales;
- b) actúan de conformidad con un acuerdo, como se especifica en el párrafo 177;
- c) vuelan en zonas dominadas por fuerzas propias o amigas;
- d) vuelan fuera de la zona de conflicto armado.

En todos los demás casos, las aeronaves sanitarias vuelan por su cuenta y riesgo.

*Condiciones de inmunidad de las aeronaves provistas de salvoconducto*

55. Las aeronaves provistas de salvoconducto sólo gozan de inmunidad contra los ataques si:

- a) se emplean de manera inocua en su actividad habitual;
- b) no obstaculizan intencionadamente los movimientos de los combatientes; y
- c) cumplen los términos del acuerdo, incluida la disponibilidad para una inspección.

***Condiciones de inmunidad de las aviones de línea***

56. Los aviones de línea sólo gozan de inmunidad contra los ataques si:

- a) se emplean de manera inocua en su actividad habitual; y
- b) no obstaculizan intencionadamente los movimientos de los combatientes.

***Pérdida de la inmunidad***

57. Si una aeronave que goza de inmunidad contra los ataques incumple cualquiera de las condiciones aplicables de su inmunidad estipuladas en los párrafos 54-56, sólo podrá ser atacada si:

- a) su desviación para el aterrizaje, visita, registro y eventual captura no es factible;
- b) no se dispone de ningún otro método para ejercer un control militar;
- c) las circunstancias del incumplimiento son lo suficientemente graves como para que dicha aeronave se haya convertido en un objetivo militar o pueda razonablemente presumirse que lo es; y
- d) las bajas o daños incidentales no fueran desproporcionados en relación con la ventaja militar obtenida o prevista.

58. En caso de duda sobre si se está utilizando una nave o una aeronave que goza de inmunidad contra los ataques para contribuir de manera efectiva a una acción militar, se presumirá que no se emplea para ello.

***SECCIÓN IV - OTRAS NAVES Y AERONAVES ENEMIGAS******Naves mercantes enemigas***

59. Las naves mercantes enemigas sólo podrán ser atacadas si cumplen la definición de objetivo militar que figura en el párrafo 40.

60. Las siguientes actividades pueden convertir a las naves mercantes enemigas en objetivos militares:

- a) llevar a cabo actos de guerra en favor del enemigo, como poner o dragar minas, cortar cables y tuberías submarinos, visitar y registrar naves mercantes neutrales o atacar a otras naves mercantes;
- b) actuar como auxiliar de las fuerzas armadas enemigas, transportando, por ejemplo, tropas o reabasteciendo a buques de guerra;

- c) estar incorporadas o apoyar al sistema de obtención de información del enemigo, participando, por ejemplo, en misiones de reconocimiento, de alerta temprana, de vigilancia o en misiones de comando, de control y de comunicaciones;
  - d) navegar en convoy con buques de guerra o aeronaves militares enemigos;
  - e) desobedecer una orden de detenerse u ofrecer resistencia activa a ser visitadas, registradas o capturadas;
  - f) estar armadas hasta el punto de poder infligir daños a un buque de guerra. Se excluyen de este supuesto las armas personales ligeras para defensa de la tripulación contra piratas, por ejemplo, y los sistemas puramente deflexivos, como las cintas metálicas antirradar;
  - g) contribuir de cualquier otra manera efectiva a la acción militar, transportando, por ejemplo, material militar.
61. Todo ataque contra estas naves debe cumplir las normas básicas enunciadas en los párrafos 38-46.

#### ***Aeronaves civiles enemigas***

62. Las aeronaves civiles enemigas sólo podrán ser atacadas si cumplen la definición de objetivo militar que figura en el párrafo 40.
63. Las siguientes actividades pueden convenir a las aeronaves civiles enemigas en objetivos militares:
- a) llevar a cabo actos de guerra en favor del enemigo, como lanzar o dragar minas, poner o dirigir la escucha de sensores acústicos, participar en la guerra electrónica, interceptar o atacar a otras aeronaves civiles o suministrar a las fuerzas enemigas información sobre la localización de los blancos;
  - b) actuar como auxiliar de las fuerzas armadas enemigas, transportando, por ejemplo, tropas o material militar, o reaprovisionando de combustible a aeronaves militares;
  - c) estar incorporadas o apoyar al sistema de obtención de información del enemigo, participando, por ejemplo, en misiones de reconocimiento, de alerta temprana, de vigilancia o en misiones de comando, de control y de comunicaciones;
  - d) volar bajo la protección de buques de guerra o aeronaves militares acompañantes del enemigo;
  - e) desobedecer una orden de identificarse, de desviarse de su ruta o de dirigirse a un aeródromo de un beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, a fin de someterse a una visita y un registro; utilizar equipos de

control de tiro que puedan razonablemente considerarse como parte de un sistema de armas de una aeronave o, en caso de interceptación, maniobrar claramente para atacar a la aeronave militar beligerante interceptora;

f) estar equipadas con armas aire-aire o aire-superficie;

g) contribuir de cualquier otra manera efectiva a la acción militar.

64. Todo ataque contra estas aeronaves debe cumplir las normas básicas enunciadas en los párrafos 38-46.

### ***Buques de guerra y aeronaves militares enemigos***

65. A no ser que gocen de inmunidad contra los ataques en virtud de lo dispuesto en los párrafos 47 y 53, los buques de guerra y las aeronaves militares enemigos, así como las naves y las aeronaves auxiliares enemigas, son objetivos militares en el sentido del párrafo 40.

66. Podrán ser atacados, a reserva de las normas básicas enunciadas en los párrafos 38-46.

## **SECCIÓN V - NAVES MERCANTES Y AERONAVES CIVILES NEUTRALES**

### ***Naves mercantes neutrales***

67. Las naves mercantes que enarbolan el pabellón de Estados neutrales no deben ser atacadas, a menos que:

a) haya motivos razonables para creer que transportan contrabando o que violan un bloqueo, y que, tras previa intimación, rehúsen clara e intencionadamente detenerse o se resistan clara e intencionadamente a toda visita, registro o captura;

b) lleven a cabo acciones militares en favor del enemigo;

c) actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas;

d) estén incorporadas o apoyen al sistema de información del enemigo;

e) naveguen en convoy con buques de guerra o aeronaves militares del enemigo;

f) contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo, transportando, por ejemplo, material militar, y si no es factible para las fuerzas atacantes que los pasajeros y la tripulación sean trasladados antes a un lugar seguro. A menos que las circunstancias lo impidan, deberá formularseles una advertencia, de manera que puedan modificar su rumbo, deshacerse de la carga o tomar otras precauciones.

68. Todo ataque contra éstas debe cumplir las normas básicas enunciadas en los párrafos 38-46.

69. El mero hecho de que una nave mercante neutral esté armada no es motivo de atacarla.

### *Aeronaves civiles neutrales*

70. Las aeronaves civiles que lleven los signos de Estados neutrales no deben ser atacadas, a menos que:

- a) haya motivos razonables para creer que transportan contrabando y que, tras previa intimación o interceptación, rehúsen clara e intencionadamente desviarse de su ruta o dirigirse a un aeródromo de un beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, a fin de someterse a una visita y un registro;
- b) lleven a cabo acciones militares en favor del enemigo;
- c) actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas;
- d) estén incorporadas o apoyen al sistema de información del enemigo;
- e) contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo, transportando, por ejemplo, material militar, y que, tras previa intimación o interceptación, rehúsen clara e intencionadamente desviarse de su ruta o dirigirse a un aeródromo de un beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, a fin de someterse a una visita y un registro.

71. Todo ataque contra estas aeronaves debe cumplir las normas básicas enunciadas en los párrafos 38-46.

## **SECCIÓN VI - PRECAUCIONES CONCERNIENTES A LAS AERONAVES CIVILES**

72. Las aeronaves civiles deben evitar las zonas de actividades militares potencialmente peligrosas.

73. En las inmediaciones de las zonas de operaciones navales, las aeronaves civiles deberán cumplir las instrucciones de los beligerantes relativas a su rumbo y altitud.

74. Los Estados beligerantes y neutrales concernidos, así como las autoridades encargadas del servicio de tránsito aéreo, deben establecer procedimientos para que los comandantes de buques de guerra y de aeronaves militares estén constantemente informados de las rutas asignadas a las aeronaves civiles o de los planes de vuelo presentados por éstas en la zona de operaciones militares, incluidas las informaciones referentes a los canales de comunicación, los modos y códigos de identificación, el destino, los pasajeros y la carga.

75. Los Estados beligerantes y neutrales deben asegurarse de que se curse una Notificación a los Encargados de las Operaciones de Vuelo (NOTAM) con informaciones sobre las

actividades militares en zonas potencialmente peligrosas para la aviación civil, incluido el establecimiento de zonas de peligro o de restricciones temporales aplicables al espacio aéreo. Esta NOTAM deberá incluir informaciones relativas a:

- a) las frecuencias en las que la aeronave debe mantener una vigilancia continua de escucha;
- b) el funcionamiento continuo de los radares civiles de prevención meteorológica y de los modos y códigos de identificación;
- c) las restricciones de la altitud, del rumbo y de la velocidad;
- d) los procedimientos para responder a un contacto de radio por las fuerzas militares y para establecer comunicaciones bidireccionales; y
- e) la acción que podrían emprender las fuerzas militares si no se cumple la NOTAM y si éstas perciben la aeronave civil como una amenaza.

76. Las aeronaves civiles deberán remitir el plan de vuelo requerido al Servicio de Tránsito Aéreo competente, detallando las informaciones referentes a la matrícula, el destino, los pasajeros, la carga, los canales de comunicación de emergencia, los modos y códigos de identificación, así como su actualización en ruta, y deberán llevar los certificados de matrícula, aeronavegabilidad, pasajeros y carga. No deberán desviarse de la ruta o del plan de vuelo asignados por el Servicio de Tránsito Aéreo sin permiso del Control de Tránsito Aéreo, a no ser que surjan imprevistos, como falta de seguridad o situación de peligro, en cuyo caso debe cursarse inmediatamente la debida notificación.

77. Si una aeronave civil entra en una zona de actividad militar potencialmente peligrosa, deberá cumplir las NOTAM pertinentes. Las fuerzas militares deberán emplear todos los medios disponibles para identificar y alertar a las aeronaves civiles, utilizando, entre otros medios, los modos y códigos secundarios de vigilancia por radar, las comunicaciones, la correlación con las informaciones del plan de vuelo, la interceptación por aeronaves militares y, cuando sea posible, contactando al correspondiente servicio de Control de Tránsito Aéreo.

## **PARTE IV - MÉTODOS Y MEDIOS DE LA GUERRA EN EL MAR**

### **SECCIÓN I - MEDIOS DE GUERRA**

#### ***Misiles y otros proyectiles***

78. Los misiles y proyectiles, incluidos los de alcance transhorizonte, deberán emplearse de conformidad con los principios de distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares, enunciados en los párrafos 38-46.

***Torpedos***

79. Queda prohibido el empleo de torpedos que no se hundan o no se vuelvan, de cualquier otro modo, inofensivos cuando hayan acabado su recorrido.

***Minas***

80. Las minas sólo pueden utilizarse con fines militares legítimos, incluido el de impedir el acceso del enemigo a una zona marítima.

81. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 82, las partes en conflicto no deben colocar minas, a no ser que éstas queden efectivamente neutralizadas cuando se suelten o se pierda, de cualquier otra forma, el control sobre ellas.

82. Queda prohibido el uso de minas flotantes sin anclaje, a menos que:

a) estén dirigidas contra un objetivo militar; y

b) se vuelvan inofensivas una hora después de que se pierda el control sobre ellas.

83. La colocación de minas activadas o la activación de las ya emplazadas deberá notificarse, a menos que sólo puedan detonar al contacto de naves que constituyan objetivos militares.

84. Los beligerantes deberán llevar un registro de los lugares donde hayan colocado minas.

85. Las operaciones de minado en las aguas interiores, el mar territorial o las aguas archipelágicas de un Estado beligerante deberán permitir, cuando el minado se realice por primera vez, que las naves de Estados neutrales puedan abandonar libremente esas aguas.

86. Se prohíbe a los beligerantes colocar minas en aguas neutrales.

87. El minado no debe tener el efecto práctico de impedir el paso entre las aguas neutrales y las aguas internacionales.

88. Los Estados que coloquen minas deben tener debidamente en cuenta los usos legítimos de la alta mar, estableciendo, entre otras cosas, rutas sustitutivas seguras para las naves de Estados neutrales.

89. No se impedirá el paso en tránsito por estrechos internacionales ni el paso por aguas sujetas al derecho de paso por vías marítimas archipelágicas, a menos que se asignen rutas sustitutivas convenientes y seguras.

90. Cuando hayan cesado las hostilidades activas, las partes en conflicto deberán hacer todo lo posible para retirar o hacer inofensivas las minas que hayan colocado, teniendo que retirar cada parte sus propias minas. Por lo que atañe a las minas colocadas en mares

territoriales del enemigo, cada parte notificará su posición y procederá cuanto antes a retirar las minas que haya en su mar territorial o tomará otras medidas para hacer segura la navegación en éste.

91. Además de sus obligaciones enunciadas en el párrafo 90, las partes en conflicto procurarán llegar a un acuerdo, tanto entre ellas como, si procede, con otros Estados y con organizaciones internacionales, sobre el suministro de información y la prestación de asistencia técnica y material, incluida, si las circunstancias son apropiadas, la realización de operaciones conjuntas que sean necesarias para limpiar los campos minados o hacerlos inofensivos.

92. Los Estados neutrales no cometen un acto incompatible con las normas de la neutralidad retirando las minas colocadas en violación del derecho internacional.

## ***SECCIÓN II - MÉTODOS DE GUERRA***

### ***Bloqueo***

93. Un bloqueo deberá declararse y notificarse a todos los beligerantes y Estados neutrales.

94. En la declaración se puntualizará el comienzo, la duración, la localización y la extensión del bloqueo, así como el plazo en el cual las naves de Estados neutrales podrán abandonar el litoral bloqueado.

95. Un bloqueo ha de ser efectivo. Que un bloqueo sea efectivo es cuestión de que se aplique de hecho.

96. La fuerza encargada de mantener un bloqueo puede estacionarse a la distancia que determinen las exigencias militares.

97. Un bloqueo puede imponerse y mantenerse mediante una combinación de métodos y medios de guerra legítimos, siempre que esta combinación no dé lugar a actos contrarios a las normas enunciadas en este documento.

98. Podrán ser capturadas las naves mercantes de las que se tengan motivos razonables para creer que violan el bloqueo. Las naves mercantes que, tras previa intimación, ofrezcan manifiestamente resistencia a su captura podrán ser atacadas.

99. Un bloqueo no debe impedir el acceso a los puertos y las costas de los Estados neutrales.

100. Un bloqueo debe aplicarse imparcialmente a las naves de todos los Estados.

101. El cese, el levantamiento temporal, el restablecimiento, la extensión o cualquier otra modificación de un bloqueo deben declararse y notificarse según lo dispuesto en los párrafos 93 y 94.

102. Está prohibido declarar o establecer un bloqueo si:

- a) éste tiene como única finalidad hacer padecer hambre a la población civil o privarle de otros bienes esenciales para su supervivencia;
- b) el daño causado a la población civil es, o es previsible que sea, excesivo en relación con la ventaja militar concreta y directa que se espera del bloqueo.

103. Si la población civil del territorio bloqueado está insuficientemente abastecida de alimentos y otros bienes esenciales para su supervivencia, la parte bloqueadora debe permitir el libre paso de víveres y otros suministros esenciales, sin perjuicio:

- a) del derecho a fijar las condiciones técnicas, incluido el registro, bajo las cuales se permitirá dicho paso; y
- b) de la condición de que la distribución de esa asistencia se haga bajo la supervisión local de una Potencia Protectora o de una organización humanitaria que ofrezca garantías de imparcialidad, tal como el Comité Internacional de la Cruz Roja.

104. El beligerante que imponga el bloqueo deberá permitir el paso de suministros médicos para la población civil y para los militares heridos o enfermos, sin perjuicio del derecho a fijar las condiciones técnicas, incluido el registro, bajo las cuales se permitirá dicho paso.

### ***Zonas***

105. Un beligerante no puede eximirse de las obligaciones que le impone el derecho internacional humanitario estableciendo zonas que podrían afectar de manera adversa a los usos legítimos de determinados espacios marítimos.

106. Si un beligerante estableciera, como medida excepcional, una zona semejante:

- a) se aplicarán las mismas normas jurídicas dentro y fuera de esa zona;
- b) la extensión, la ubicación y la duración de vigencia de la zona, así como las medidas impuestas, no deberán exceder las estrictas necesidades militares y el principio de proporcionalidad;
- c) deberá tenerse debidamente en cuenta el derecho de los Estados neutrales a los usos legítimos de los mares;
- d) se posibilitará el necesario paso seguro de las naves y las aeronaves neutrales por la zona:

- i) cuando la extensión geográfica de la zona impida en buena medida un acceso libre y seguro a los puertos y al litoral de un Estado neutral;
  - ii) en otros casos, cuando las rutas normales de navegación resulten afectadas, excepto si los imperativos militares no lo permiten; y
- e) la entrada en vigor, la duración de vigencia, la ubicación y la extensión de la zona, así como las restricciones impuestas, deben anunciarse públicamente y notificarse en debida forma.

107. El cumplimiento de las medidas tomadas por un beligerante en la zona no debe interpretarse como un acto perjudicial para el beligerante adverso.

108. Nada de lo dispuesto en esta sección debe considerarse atentatorio contra el derecho consuetudinario de los beligerantes a controlar las naves y aeronaves neutrales en las inmediaciones del teatro de operaciones navales.

### **SECCIÓN III - TÁCTICAS DE ENGAÑO, ESTRATAGEMAS Y PERFIDIA**

109. Se prohíbe en todo momento a las aeronaves militares y auxiliares simular que gozan de inmunidad o que tienen un estatuto civil o neutral.

110. Las estratagemas están permitidas. Sin embargo, se prohíbe a los buques de guerra y a las naves auxiliares lanzar un ataque enarbolando un pabellón falso, así como simular intencionadamente en cualquier momento el estatuto de:

- a) buques hospitales, embarcaciones costeras de salvamento u otros medios de transporte sanitarios;
- b) naves que cumplen misiones humanitarias;
- c) naves de pasajeros que transportan pasajeros civiles;
- d) naves protegidas por el pabellón de las Naciones Unidas;
- e) naves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo previo entre las partes, incluidas las naves de cartel;
- f) naves autorizadas a enarbolar el emblema de la cruz roja o la media luna roja;
- g) naves que participan en el transporte de bienes culturales bajo protección especial.

111. Queda prohibida la perfidia. Constituyen perfidia los actos que, apelando a la buena fe de un adversario con intención de traicionarla, den a entender a éste que tiene derecho a protección, o que está obligado a concederla, de conformidad con las normas del derecho internacional aplicables en los conflictos armados. Es ejemplo de perfidia lanzar un ataque simulando:

- a) tener un estatuto de inmunidad, civil, neutral o protegido por las Naciones Unidas;

b) rendirse o estar en situación de emergencia, enviando, por ejemplo, una señal de socorro u ordenando que la tripulación suba a los botes salvavidas.

## **PARTE V - MEDIDAS QUE NO CONSTITUYEN ATAQUE: INTERCEPTACIÓN, VISITA, REGISTRO, DESVIACIÓN Y CAPTURA**

### **SECCIÓN I - DETERMINACIÓN DEL CARÁCTER ENEMIGO DE LAS NAVES Y LAS AERONAVES**

112. El hecho de que una nave mercante enarbole el pabellón de un Estado enemigo o de que una aeronave civil lleve los signos de un Estado enemigo es una prueba concluyente de su carácter enemigo.

113. El hecho de que una nave mercante enarbole el pabellón de un Estado neutral o de que una aeronave civil lleve los signos de un Estado neutral constituye una prueba *prima facie* de su carácter neutral.

114. Si el comandante de un buque de guerra sospecha que una nave mercante que enarbola un pabellón neutral tiene en realidad carácter enemigo, está autorizado a ejercer el derecho de visita y registro, incluido el derecho a desviarlo para registrarlo, según lo dispuesto en el párrafo 121.

115. Si el comandante de una aeronave militar sospecha que una aeronave civil que lleva signos neutrales tiene en realidad carácter enemigo, está autorizado a ejercer el derecho de interceptación y, si las circunstancias lo exigen, el derecho a desviarla para visitarla y registrarla.

116. Si, tras la visita y el registro, hubiera motivos razonables para sospechar que la nave mercante que enarbola un pabellón neutral o la aeronave civil que lleva signos neutrales tiene en realidad carácter enemigo, se podrá capturar dicha nave o aeronave, que deberá someterse a juicio.

117. El carácter enemigo de una nave o una aeronave puede determinarse por su matrícula, propietario, fletamento u otros criterios.

### **SECCIÓN II - VISITA Y REGISTRO DE NAVES MERCANTES**

#### ***Normas básicas***

118. En el ejercicio de sus derechos legales durante un conflicto armado internacional en el mar, los buques de guerra y las aeronaves militares de los beligerantes tienen derecho a visitar y registrar naves mercantes fuera de las aguas neutrales cuando haya motivos razonables para sospechar que pueden ser capturadas.

119. Como alternativa a la visita y al registro, una nave mercante neutral puede ser desviada de su destino declarado con su consentimiento.

***Naves mercantes que navegan en convoy con buques de guerra neutrales acompañantes***

120. Una nave mercante neutral goza de inmunidad contra el ejercicio del derecho de visita y registro si cumple las siguientes condiciones:

- a) se dirige a un puerto neutral;
- b) navega en convoy acompañada por un buque de guerra neutral de la misma nacionalidad o un buque de guerra neutral de un Estado con el cual el Estado cuyo pabellón enarbola la nave mercante haya suscrito un acuerdo al efecto;
- c) el Estado cuyo pabellón enarbola el buque de guerra neutral garantiza que la nave mercante neutral no transporta contrabando ni realiza otras actividades incompatibles con su estatuto de neutralidad; y
- d) el comandante del buque de guerra neutral facilita, a requerimiento del comandante de la aeronave militar o del buque de guerra beligerante interceptor, todas las informaciones sobre el carácter de la nave mercante y de su carga que podrían obtenerse mediante su visita y registro.

***Desviación para proceder a la visita y al registro***

121. Si fuera imposible o peligroso efectuar la visita y el registro en el mar, un buque de guerra o una aeronave militar beligerante podrá desviar a una nave mercante a una zona o un puerto apropiado para ejercer el derecho de visita y registro.

***Medidas de control***

122. A fin de evitar la necesidad de efectuar la visita y el registro, los Estados beligerantes pueden establecer medidas razonables para inspeccionar la carga de las naves mercantes neutrales y certificar que una nave no transporta contrabando.

123. El hecho de que una nave mercante neutral se haya sometido a medidas de control por parte de un beligerante, tales como la inspección de su carga y la concesión de certificados

de que ésta no constituye contrabando, no debe considerarse por un beligerante adverso como un acto contrario a la neutralidad.

124. A fin de evitar la necesidad de efectuar la visita y el registro, se insta a los Estados neutrales a aplicar medidas de control y procedimientos de certificación razonables que permitan garantizar que sus naves mercantes no transportan contrabando.

### **SECCIÓN III - INTERCEPTACIÓN, VISITA Y REGISTRO DE AERONAVES CIVILES**

#### ***Normas básicas***

125. En el ejercicio *de* sus derechos legales en un conflicto armado internacional en el mar, las aeronaves militares beligerantes tienen derecho a interceptar a aeronaves civiles fuera del espacio aéreo neutral cuando haya motivos razonables para sospechar que pueden ser capturadas. Si estos motivos razonables para sospechar que una aeronave puede ser capturada subsisten después de su interceptación, las aeronaves militares beligerantes tienen derecho a ordenar a la aeronave civil que se dirija a un aeródromo del beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, a fin de someterse a una visita y un registro. Si no existe un aeródromo del beligerante que sea seguro y razonablemente accesible para la visita y el registro, la aeronave civil neutral podrá ser desviada de su destino declarado.

126. Como alternativa a la visita y al registro:

- a) una aeronave civil enemiga puede ser desviada de su destino declarado;
- b) una aeronave civil neutral puede ser desviada de su destino declarado con su consentimiento.

#### ***Aeronaves civiles bajo el control operacional de una aeronave militar o de un buque de guerra neutral acompañante***

127. Una aeronave civil neutral goza de inmunidad contra el ejercicio del derecho de visita y registro si cumple las siguientes condiciones:

- a) se dirige a un aeropuerto neutral;
- b) está bajo el control operacional de una aeronave militar o un buque de guerra neutral acompañante:
  - i) de la misma nacionalidad;

- ii) de un Estado con el cual el Estado cuyo pabellón ostenta la aeronave civil haya suscrito un acuerdo al efecto;
- c) el Estado cuyo pabellón ostenta la aeronave militar o el buque de guerra neutral garantiza que la aeronave civil neutral no transporta contrabando ni realiza otras actividades incompatibles con su estatuto de neutralidad; y
- d) el comandante de la aeronave militar o del buque de guerra neutral facilita, a requerimiento del comandante de la aeronave militar beligerante interceptora, todas las informaciones sobre el carácter de la aeronave civil y de su carga que podrían obtenerse mediante su visita y registro.

### ***Medidas de interceptación y de control***

128. Los Estados beligerantes deberían promulgar y aplicar procedimientos seguros de interceptación de aeronaves civiles, según lo dispuesto por la organización internacional competente.

129. Las aeronaves civiles deberían remitir el plan de vuelo requerido al Servicio de Tránsito Aéreo competente, detallando las informaciones referentes a la matrícula, el destino, los pasajeros, la carga, los canales de comunicación de emergencia, los modos y códigos de identificación, así como su actualización en ruta, y deberían llevar certificados de matrícula, aeronavegabilidad, pasajeros y carga. No deberían desviarse de la ruta o del plan de vuelo asignados por el Servicio de Tránsito Aéreo sin permiso del Control de Tránsito Aéreo, a no ser que surjan imprevistos, como falta de seguridad o situación de peligro, en cuyo caso se cursará inmediatamente la debida notificación.

130. Los beligerantes y los neutrales concernidos, así como las autoridades encargadas del servicio de tránsito aéreo, deberían establecer procedimientos para que los comandantes de los buques de guerra y las aeronaves militares estén constantemente informados de las rutas asignadas a las aeronaves civiles y de los planes de vuelo presentados por éstas en la zona de operaciones militares, incluidas las informaciones referentes a los canales de comunicación, los modos y códigos de identificación, el destino, los pasajeros y la carga.

131. En las inmediaciones de las zonas de operaciones navales, las aeronaves civiles deberán cumplir las instrucciones de los combatientes relativas a su rumbo y altitud.

132. A fin de evitar la necesidad de efectuar la visita y el registro, los Estados beligerantes pueden establecer medidas razonables para inspeccionar la carga de las aeronaves civiles neutrales y certificar que una aeronave no transporta contrabando.

133. El hecho de que una aeronave civil neutral se haya sometido a medidas de control por parte de un beligerante, tales como la inspección de su carga y la concesión de certificados de que ésta no constituye contrabando, no debe considerarse por un beligerante adverso como un acto contrario a la neutralidad.

134. A fin de evitar la necesidad de efectuar la visita y el registro, se insta a los Estados neutrales a aplicar medidas de control y procedimientos de certificación razonables que permitan garantizar que sus aeronaves civiles no transportan contrabando.

#### **SECCIÓN IV - CAPTURA DE NAVES MERCANTES ENEMIGAS Y DE MERCANCÍAS**

135. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 136, las naves enemigas, tanto si son mercantes como si no, y las mercancías que lleven a bordo pueden ser capturadas fuera de las aguas neutrales sin que sea necesario proceder previamente a su visita y registro.

136. Las siguientes naves gozan de inmunidad contra la captura:

- a) los buques hospitales y las embarcaciones costeras de salvamento;
- b) otros medios de transporte sanitarios, siempre que sean necesarios para los heridos, enfermos y náufragos que llevan a bordo;
- c) las naves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo entre las partes beligerantes, incluidas:
  - i) las naves de cartel, como las destinadas y utilizadas para el traslado de prisioneros de guerra;
  - ii) las naves que cumplen misiones humanitarias, incluidas las que transportan bienes indispensables para la supervivencia de la población civil y las empleadas en acciones de socorro y operaciones de salvamento;
- d) las naves empleadas en el transpore de bienes culturales bajo protección especial;
- e) las naves destinadas a misiones religiosas, filantrópicas o científicas no militares. Las naves destinadas a la obtención de datos científicos de probable aplicación militar no están protegidas;
- f) las pequeñas naves dedicadas a la pesca costera o al comercio costero local, las cuales están sujetas, sin embargo, a las instrucciones del mando naval beligerante que opere en la zona y pueden ser inspeccionadas; y
- g) las naves concebidas o adaptadas para combatir exclusivamente las contaminaciones accidentales del medio marino, cuando realicen efectivamente tales actividades.

137. Las naves enumeradas en el párrafo 136 sólo gozan de inmunidad contra la captura si:

- a) se emplean de manera inocua en su actividad habitual;
- b) no cometen actos perjudiciales para el enemigo;
- c) se someten inmediatamente a identificación e inspección cuando son requeridas; y
- d) no obstaculizan intencionadamente los movimientos de los combatientes y obedecen las órdenes de detenerse o de desviarse de su ruta cuando son requeridas.

138. La captura de una nave mercante se efectúa apoderándose de ella para juzgarla como presa. Si las circunstancias militares impiden tomar la nave como presa en el mar, podrá ser desviada a una zona o puerto apropiado para llevar a cabo la captura. Como alternativa a la captura, una nave mercante enemiga puede ser desviada de su destino declarado.

139. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 140, una nave mercante enemiga capturada puede, como medida excepcional, ser destruida cuando las circunstancias militares impidan apoderarse de ella o enviarla para que sea juzgada como presa enemiga, pero sólo si se cumplen las siguientes condiciones previas:

- a) se ha proveído a la seguridad de los pasajeros y la tripulación. Para ello, los botes de la nave no se consideran lugares seguros, a menos que la seguridad de los pasajeros y la tripulación este garantizada, en el estado del mar y las condiciones meteorológicas reinantes, por la proximidad de la tierra o la presencia de otra nave que esté en situación de tomarlos a bordo;
- b) se han puesto a resguardo la documentación y los demás papeles concernientes a la presa; y
- c) si fuera factible, se han salvaguardado los efectos personales de los pasajeros y la tripulación.

140. Se prohíbe destruir en el mar naves de pasajeros enemigas que sólo transporten pasajeros civiles. Para seguridad de los pasajeros, estas naves serán desviadas a una zona o un puerto apropiado con el fin de llevar a cabo la captura.

#### **SECCIÓN V - CAPTURA DE AERONAVES CIVILES ENEMIGAS Y DE MERCANCÍAS**

141. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 142, las aeronaves civiles enemigas y las mercancías que lleven a bordo pueden ser capturadas fuera del espacio aéreo neutral sin que sea necesario proceder previamente a su visita y registro.

142. Las siguientes aeronaves gozan de inmunidad contra la captura:

- a) las aeronaves sanitarias; y

b) las aeronaves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo entre las partes en conflicto.

143. Las aeronaves enumeradas en el párrafo 142 sólo gozan de inmunidad contra la captura si:

- a) se emplean de manera inocua en su actividad habitual;
- b) no cometen actos perjudiciales para el enemigo;
- c) se someten inmediatamente a la interceptación e identificación cuando son requeridas;
- d) no obstaculizan intencionadamente los movimientos de los combatientes y obedecen las órdenes de desviarse de su ruta cuando son requeridas; y
- e) no incumplen un acuerdo anterior.

144. La captura se efectúa interceptando la aeronave civil enemiga, ordenándole que se dirija a un aeródromo del beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, y apoderándose de la aeronave cuando aterrice para juzgarla como presa. Como alternativa al apresamiento, una aeronave civil enemiga puede ser desviada de su destino declarado.

145. Si se efectúa la captura, deberá proveerse a la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y de sus efectos personales. Deberán ponerse a resguardo la documentación y los demás papeles concernientes a la presa.

#### **SECCIÓN VI - CAPTURA DE NAVES MERCANTES NEUTRALES Y DE MERCANCÍAS**

146. Las naves mercantes neutrales pueden ser capturadas fuera de las aguas neutrales si realizan alguna de las actividades mencionadas en el párrafo 67 ó si se determina, como resultado de una visita y un registro o por otros medios, que:

- a) transportan contrabando;
- b) realizan un viaje emprendido especialmente para transportar pasajeros individuales pertenecientes a las fuerzas armadas enemigas;
- c) operan directamente bajo control, órdenes, fletamento, empleo o dirección del enemigo;
- d) presentan documentación irregular o fraudulenta, carecen de los documentos necesarios o los han destruido, deteriorado u ocultado;
- e) infringen reglamentaciones establecidas por un beligerante en las inmediaciones del teatro de operaciones navales;
- f) violan o intentan violar un bloqueo.

La captura de una nave mercante neutral se efectúa apoderándose de ella para juzgarla como presa.

147. Las mercancías que se hallen a bordo de naves mercantes neutrales sólo podrán ser capturadas si son mercancías de contrabando.

148. Se definen como contrabando las mercancías cuyo destino final es un territorio controlado por el enemigo y que son susceptibles de ser utilizadas en un conflicto armado.

149. Para ejercer su derecho de captura estipulado en los párrafos 146(a) y 147, los beligerantes tienen que haber publicado antes listas de contrabando. El contenido exacto de la lista de contrabando de un beligerante puede variar en función de las circunstancias particulares del conflicto armado. Las listas de contrabando deberán ser razonablemente específicas.

150. Las mercancías que no figuren en la lista de contrabando del beligerante son "mercancías libres", es decir, que no pueden ser capturadas. Las "mercancías libres" incluirán, como mínimo:

- a) los objetos religiosos;
- b) los artículos destinados exclusivamente al tratamiento de enfermos y heridos, así como a la profilaxis de enfermedades;
- c) las prendas de vestir, la ropa de cama, los alimentos esenciales y el material para alojamientos destinados a la población civil en general, y a las mujeres y los niños en particular. Siempre que no haya motivos serios para sospechar que esas mercancías se emplean con otros fines o que el enemigo puede obtener una ventaja militar concreta usándolas para reemplazar artículos propios, que quedarían así disponibles para fines militares;
- d) los artículos destinados a prisioneros de guerra, incluidos los paquetes individuales y los envíos de socorros colectivos que contengan víveres, ropa de vestir y material didáctico, cultural o recreativo;
- e) otras mercancías que gozan específicamente de inmunidad contra la captura en virtud de tratados internacionales o de un acuerdo especial entre los beligerantes; y
- f) otras mercancías no susceptibles de usarse en un conflicto armado.

151. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 152, una nave neutral capturada de conformidad con el párrafo 146 puede, como medida excepcional, ser destruida cuando las circunstancias militares impidan apoderarse de ella o enviarla para que sea juzgada como presa enemiga, pero sólo si se cumplen las siguientes condiciones previas:

- a) se ha proveído a la seguridad de los pasajeros y la tripulación. Para ello, los botes de la nave no se consideran lugares seguros, a menos que la seguridad de los pasajeros y la tripulación esté garantizada, en el estado del mar y las condiciones meteorológicas reinantes, por la proximidad de la tierra o la presencia de otra nave que esté en situación de tomarlos a bordo;
- b) se han puesto a resguardo la documentación y los demás papeles concernientes a la nave capturada; y
- c) si fuera factible, se han salvaguardado los efectos personales de los pasajeros y la tripulación.

Se hará todo lo posible para evitar la destrucción de una nave neutral capturada. Por lo tanto, no se ordenará tal destrucción sin tener el pleno convencimiento de que no se puede enviar la nave capturada a un puerto del beligerante, ni desviaría de su ruta ni liberarla en debida forma. En virtud de este párrafo, una nave no puede ser destruida por transportar contrabando, a menos que este contrabando, medido por su valor, peso, volumen o flete, represente más de la mitad de la carga. La destrucción se someterá a juicio.

152. Se prohíbe destruir en el mar las naves neutrales de pasajeros capturadas que transporten pasajeros civiles. Para seguridad de los pasajeros, estas naves serán desviadas a un puerto apropiado con el fin de llevar a cabo la captura de conformidad con el párrafo 146.

### **SECCIÓN VII - CAPTURA DE AERONAVES CIVILES NEUTRALES Y DE MERCANCÍAS**

153. Las aeronaves civiles neutrales pueden ser capturadas fuera del espacio aéreo neutral si realizan alguna de las actividades mencionadas en el párrafo 70 ó si se determina, como resultado de una visita y un registro o por cualquier otro medio, que:

- a) transportan contrabando;
- b) realizan un vuelo emprendido especialmente para transportar pasajeros individuales pertenecientes a las fuerzas armadas enemigas;
- c) operan directamente bajo control, órdenes, fletamento, empleo o dirección del enemigo;
- d) presentan documentación irregular o fraudulenta, carecen de los documentos necesarios o los han destruido, deteriorado u ocultado;
- e) infringen reglamentaciones establecidas por un beligerante en las inmediaciones del teatro de operaciones navales;
- f) violan o intentan violar un bloqueo.

154. Las mercancías que se hallen a bordo de las aeronaves civiles neutrales sólo podrán ser capturadas si son mercancías de contrabando.

155. Las normas relativas al contrabando contenidas en los párrafos 148-150 también se aplicarán a las mercancías que lleven a bordo las aeronaves civiles neutrales.

156. La captura se efectúa interceptando la aeronave civil neutral, ordenándole que se dirija a un aeródromo del beligerante que sea seguro para el tipo de aeronave concernida y razonablemente accesible, y apoderándose de la aeronave cuando aterrice para juzgarla como presa tras una visita y un registro. Si no existe un aeródromo del beligerante que sea seguro y razonablemente accesible, la aeronave civil neutral podrá ser desviada de su destino declarado.

157. Como alternativa a la captura, una aeronave civil neutral puede ser desviada de su destino declarado con su consentimiento.

158. Si se efectúa la captura, deberá proveerse a la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y de sus efectos personales. Deberán ponerse a resguardo la documentación y demás papeles concernientes a la presa.

## **PARTE VI - PERSONAS PROTEGIDAS, MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIOS Y AERONAVES SANITARIAS**

### **NORMAS GENERALES**

159. Salvo lo estipulado en el párrafo 171, las disposiciones de la presente parte no deben entenderse en ningún caso desligadas de las normas del II Convenio de Ginebra de 1949 ni del Protocolo adicional I de 1977, que contienen normas detalladas sobre el trato debido a los heridos, enfermos y náufragos, así como sobre los transportes sanitarios.

160. Las partes en conflicto pueden convenir, con fines humanitarios, la creación de una zona, dentro de un sector marítimo determinado, en la que sólo estén permitidas actividades acordes con esos fines humanitarios.

### **SECCIÓN I - PERSONAS PROTEGIDAS**

161. Las personas a bordo de naves y aeronaves que caigan en poder de un beligerante o de un neutral deben ser respetadas y protegidas. Mientras estén en el mar y hasta la ulterior determinación de su estatuto, quedarán sometidas a la jurisdicción del Estado en cuyo poder se hallen.

162. Los miembros de la tripulación de buques hospitales no pueden ser capturados mientras presten servicio en dichos buques. Los tripulantes de embarcaciones de salvamento no pueden ser capturados cuando participan en operaciones de salvamento.

163. Las personas a bordo de otras naves o aeronaves que gozan de inmunidad contra la captura, enumeradas en los párrafos 136 y 142, no deben ser capturadas.

164. Los miembros del personal religioso y sanitario que presten asistencia espiritual o médica a los heridos, enfermos y náufragos no serán considerados prisioneros de guerra. Sin embargo, podrán ser retenidos todo el tiempo que se requieran sus servicios para satisfacer las necesidades médicas o espirituales de los prisioneros de guerra.

165. Los ciudadanos de un Estado enemigo, excepto los mencionados en los párrafos 162-164, tienen derecho al estatuto de prisionero de guerra y pueden ser hechos prisioneros de guerra si:

- a) son miembros de las fuerzas armadas del enemigo;
- b) acompañan a las fuerzas armadas del enemigo;
- c) son miembros de la tripulación de naves o aeronaves auxiliares;
- d) son miembros de la tripulación de naves mercantes o de aeronaves civiles del enemigo que no gozan de inmunidad contra la captura, a menos que se beneficien de un trato más favorable en virtud de otras disposiciones del derecho internacional;
- e) son miembros de la tripulación de naves mercantes o de aeronaves civiles neutrales que hayan participado directamente en las hostilidades al lado del enemigo o actuando como auxiliares del enemigo.

166. Los ciudadanos de un Estado neutral que:

- a) sean pasajeros en naves o aeronaves enemigas o neutrales deberán ser dejados en libertad y no podrán ser hechos prisioneros de guerra, a menos que sean miembros de las fuerzas armadas del enemigo o hayan cometido personalmente actos hostiles contra los captores;
- b) sean miembros de la tripulación de buques de guerra o de naves auxiliares o de aeronaves militares o auxiliares del enemigo tienen derecho al estatuto de prisionero de guerra y pueden ser hechos prisioneros de guerra;
- c) sean miembros de la tripulación de naves mercantes o aeronaves civiles neutrales o del enemigo deberán ser dejados en libertad y no podrán ser hechos prisioneros de guerra, a menos que dichas naves o aeronaves hayan cometido un acto mencionado en los párrafos

60, 63, 67 ó 70, o el tripulante haya cometido personalmente actos hostiles contra los captores.

167. Las personas civiles, excepto las mencionadas en los párrafos 162-166, deben ser tratadas de conformidad con el IV Convenio de Ginebra de 1949.

168. Las personas que caigan en poder de un Estado neutral deben ser tratadas de conformidad con los Convenios V y XIII de La Haya de 1907 y con el II Convenio de Ginebra de 1949.

### ***SECCIÓN II - MEDIOS DE TRANSPORTE SANITARIOS***

169. A fin de proporcionar la máxima protección de los buques hospitales desde el inicio de las hostilidades, los Estados pueden cursar previamente una notificación general con las características de sus buques hospitales, según lo establecido en el artículo 22 del II Convenio de Ginebra de 1949. Esta notificación deberá contener todas las informaciones disponibles sobre los medios para identificar a dichos buques.

170. Los buques hospitales pueden estar equipados con medios de defensa exclusivamente deflexivos, tales como cintas antirradar y señuelos infrarrojos. Deberá notificarse la presencia de esos equipos.

171. Para cumplir su misión humanitaria con la máxima eficacia, los buques hospitales deben estar autorizados a usar equipos criptográficos. En ningún caso se utilizará este equipo para transmitir informaciones ni para conseguir de cualquier otro modo alguna ventaja militar.

172. Se insta a los buques hospitales, las embarcaciones costeras de salvamento y los otros medios de transporte sanitarios a usar los medios de identificación establecidos en el Anexo I del Protocolo adicional I de 1977.

173. Estos medios de identificación están únicamente destinados a facilitar la identificación y no confieren por sí mismos estatuto de protección.

### ***SECCIÓN III - AÉRONAVES SANITARIAS***

174. Las aeronaves sanitarias deben ser protegidas y respetadas de conformidad con las disposiciones de este documento.

175. Las aeronaves sanitarias llevarán ostensiblemente el emblema de la cruz roja o de la media luna roja, junto a sus colores nacionales, en sus caras inferior, superior y laterales. Se insta a las aeronaves sanitarias a usar en todo momento los otros medios de identificación establecidos en el Anexo I del Protocolo adicional I de 1977. Las aeronaves fletadas por el Comité Internacional de la Cruz Roja podrán utilizar los mismos medios de

identificación que las aeronaves sanitarias. Las aeronaves sanitarias temporales que, por falta de tiempo o por sus características, no hayan podido señalarse con el emblema distintivo deberán usar los medios de identificación más eficaces de que dispongan.

176. Estos medios de identificación están únicamente destinados a facilitar la identificación y no confieren por sí mismos estatuto de protección.

177. Se insta a las partes en conflicto a notificar los vuelos sanitarios y a suscribir en todo momento acuerdos, especialmente en zonas que no estén claramente dominadas por ninguna de las partes en conflicto. Cuando se suscriba un tal acuerdo, deberán especificarse en él las altitudes, las horas y las rutas seguras, así como los medios de identificación y de transmisión que se emplean.

178. Las aeronaves sanitarias no deben usarse para cometer actos perjudiciales para el enemigo. No llevarán ningún equipo destinado a obtener o transmitir informaciones. No dispondrán de armas, exceptuadas las armas ligeras de autodefensa, y sólo transportarán personal y equipos sanitarios.

179. Toda otra aeronave, militar o civil, beligerante o neutral que se emplee en la búsqueda, el salvamento o el transporte de heridos, enfermos y náufragos operará por su cuenta y riesgo, a no ser que medie un acuerdo previo entre las partes en conflicto.

180. Las aeronaves sanitarias que sobrevuelen zonas dominadas de hecho por el beligerante adverso o zonas cuyo dominio efectivo no esté claramente establecido podrán ser intimadas a aterrizar para inspeccionarlas. Las aeronaves sanitarias deberán obedecer toda orden de este tipo.

181. Las aeronaves sanitarias beligerantes no podrán penetrar en el espacio aéreo neutral, salvo en virtud de un acuerdo previo. Cuando se encuentren en el espacio aéreo neutral en virtud de un acuerdo previo, las aeronaves sanitarias deberán cumplir los términos de dicho acuerdo, el cual puede exigir que la aeronave aterrice en el aeropuerto que se designe dentro del territorio del Estado neutral para inspeccionarla. Si el acuerdo asilo exige, la inspección y las acciones subsiguientes deben llevarse a cabo según lo dispuesto en los párrafos 182-183.

182. Si una aeronave sanitaria penetra, sin acuerdo previo o apartándose de lo estipulado en un acuerdo, en el espacio aéreo neutral, por error de navegación o a causa de una emergencia que afecte a la seguridad del vuelo, hará todo lo posible para notificar su vuelo e identificarse. Tan pronto como el Estado neutral la haya reconocido como aeronave sanitaria, no podrá ser atacada, pero podrá ser obligada a aterrizar para inspeccionarla. Tras

la inspección y si se determina que es efectivamente una aeronave sanitaria, será autorizada a proseguir su vuelo.

183. Si la inspección revela que no es una aeronave sanitaria, la aeronave podrá ser capturada y, salvo que el Estado neutral y las partes en conflicto acuerden otra cosa, sus ocupantes serán detenidos en el Estado neutral cuando así lo exijan las normas del derecho internacional aplicable a los conflictos armados, de forma que no puedan participar de nuevo en las hostilidades.

\*\*\*\*\*

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros

- Armada Argentina. (1999). Procedimientos para la guerra de minas (2ª. Ed.). Buenos Aires.
- CICR. (1996). Protocolos adicionales a los convenios de ginebra del 12 de agosto de 1949. (2ª. ed.). Ginebra.
- CICR. (1996). Los convenios de ginebra del 12 de agosto de 1949. (2ª. ed.). Ginebra.
- CICR. (1996). Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades. (2ª. ed.). Ginebra.
- Dei, Daniel. (2006). La tesis: como orientarse en su elaboración, (2a. ed.). Buenos aires. Prometeo libros.

### Leyes y tratados

- Argentina, Congreso de la nación, “Convención de naciones unidas sobre el derecho del mar”. Ley 24543 sancionada el 17/10/95.
- Holanda. Segunda conferencia de paz. “Convención relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto”. H.VIII.. Tratado.18 de octubre de 1907. La Haya
- Italia. Instituto Internacional de Derecho Humanitario. “Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar”. Tratado. Aprobado en junio de 1994. Livorno.

### Artículos de revistas académicas

- Doswald-Beck, Louise. (1995). El manual de san remo sobre el derecho internacional *aplicable* a los Conflictos Armados en el Mar. Revista Internacional de la Cruz Roja. N° 132, noviembre-diciembre de 1995, pp. 635-647.

### Paginas Web

- Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina. “Tratados internacionales de jerarquía internacional”. Disponible en: [http://www.bcnbib.gov.ar/legisladores/legisladores\\_05\\_04.htm](http://www.bcnbib.gov.ar/legisladores/legisladores_05_04.htm). Red glin. Pagina en castellano. Fecha de consulta 18,10,2010.
- CICR. “Base de datos sobre el derecho internacional humanitario”. Disponible en [http://www.ikrk.org/ WEB/SPA/sitespa0.nsf/htmlall/section\\_ihl\\_databases?OpenDocument](http://www.ikrk.org/WEB/SPA/sitespa0.nsf/htmlall/section_ihl_databases?OpenDocument). Página en castellano. Fecha de captura 20,10,2010.
- Organización de las Naciones Unidas. “Estados miembros”. Disponible en <http://www.un.org/es/members/>. Pagina en castellano. Fecha de consulta. 24,10,2010.

