

Implicaciones de la neutralidad en la guerra naval Implications of neutrality in naval warfare

Gonzalo De La Haba De Los Rios¹
Universidad de Córdoba, España

Sumario: 1. Introducción. 2. Marco normativo y doctrina internacional. 3. Régimen jurídico. Obligaciones y deberes resultantes de la neutralidad marítima. a) El deber de imparcialidad e igual trato a los beligerantes. Ámbito material y territorial de aplicación. b) El derecho de visita como medida frente a actos contrarios a la neutralidad. c) Prohibición de conductas hostiles por los neutrales. 4. Conclusiones. 5. Bibliografía.

Resumen: La adopción de una postura neutral supone la previa existencia de un conflicto. En concreto, la neutralidad en la guerra naval implica una serie de derechos y obligaciones en orden a la defensa del elemento esencial de la neutralidad: la imparcial de los Estados neutrales, cuyo mantenimiento obliga a la adopción de medidas como la visita de buques neutrales o la prohibición de suministro de materiales de guerra o avituallamiento en aguas neutrales. No obstante, en el contexto internacional actual, parece no encontrar encaje jurídico debido entre otros al sistema de seguridad colectiva que inspira muchas de las organizaciones internacionales existentes en la actualidad.

Palabras clave: Neutralidad marítima, deber de imparcialidad, derecho de visita, abstención de conducta hostil.

Abstract: Adopting a neutral position implies the prior existence of a conflict. In particular, neutrality in naval warfare implies a series of rights and obligations in order to defend the essential element of neutrality: impartiality in neutral states, maintenance which requires the adoption of measures such as visiting neutral ships or the prohibition of supplying war materials in neutral waters. However, in the current international context, it seems that it doesn't fit lawfully, among other things, to the system of collective security that inspires many of the international organizations in existence today.

Keywords: Maritime neutrality, duty of impartiality, visiting rights, abstention from hostile conduct.

¹ Licenciado en Derecho por la Universidad de Córdoba (España). Máster en Derecho Militar por la Universidad Católica de Murcia. Teniente Auditor del Cuerpo Jurídico Militar. Doctorando en Derecho de la Universidad de Córdoba (España), del Programa de Ciencias Sociales y Jurídicas en el Departamento de Ciencias Jurídicas internacionales. Diploma en Derecho Humanitario por la Cruz Roja. Académico correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. E-mail: d82halog@uco.es.

1. INTRODUCCION.

Sin perjuicio de las diversas consideraciones o concepciones sobre la neutralidad con que la Comunidad Internacional ha interpretado su régimen jurídico, en la actualidad, la neutralidad podría definirse sucintamente como "*la situación jurídica de un Estado que no participa en un conflicto armado determinado, y consecuentemente, como el régimen jurídico por el cual se rigen las relaciones entre tal neutral y los Estados beligerantes*"².

Se trata de una definición que también resulta predicable de una especial modalidad de ésta: la neutralidad naval, que difiere, como se infiere del medio en que se desarrolla, de su homóloga terrestre, aunque mantiene con aquella una peculiaridad que opera como presupuesto previo insoslayable para cualquier régimen de neutralidad: la guerra. Debemos precisar además, que la neutralidad, solo existe en relación con la guerra, siendo un requisito *sine que non* para la existencia del régimen de neutralidad. En definitiva, un Estado no puede ser neutral, sino en tiempo de guerra.

2. MARCO NORMATIVO Y DOCTRINA INTERNACIONAL.

El actual desenvolvimiento de la política internacional, remisa al uso de la fuerza en el marco de un sistema de seguridad colectiva arbitrado por organizaciones internacionales, así como el inicio de hostilidades sin previa declaración formal de guerra, hacen de la neutralidad un régimen de difícil conciliación con el panorama jurídico internacional vigente, siendo estas, entre otras, las razones de la preterición de este instituto jurídico por la doctrina y la labor legislativa internacionales más recientes.

El marco normativo que configura el instituto de la neutralidad podría clasificarse en dos grandes grupos; el de normas internaciones vinculantes, y el de reglas no vinculantes, que responden más bien a trabajos doctrinales sobre la neutralidad. En este sentido, el marco lo conforman, o bien, legislación internacional vinculante que cuenta con más de un siglo de antigüedad, por tanto, desfasada, o bien, obras doctrinales que, aun siendo más recientes, no cuentan con el necesario valor vinculante que hacen de las normas reglas de obligado cumplimiento.

El actual marco normativo de la neutralidad marina se encuentra recogido en el *V Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907*, relativo a los derechos y deberes de las potencias y personas neutrales en caso de guerra terrestre, el *XIII Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907*³, relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima, la Declaración relativa al derecho de la guerra marítima (*London Declaration*) de 26 de febrero de 1909⁴, entre otros textos de menor importancia y que, referidos a la neutralidad en términos generales,

² *Manual De Derecho Del Mar, Volumen II, Parte Especial "El Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar"*, Ministerio de Defensa, 2016, p. 145.

³ Ambos Convenios, resultantes de la 2ª Conferencia de Paz de La Haya de 1907, contaron con la participación de 44 estados: Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria, Bélgica, China, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, Japón, Luxemburgo. México, Montenegro, Imperio otomano, Países Bajos, Persia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Rusia, Serbia, Siam, Suecia, Noruega, Suiza, Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Guatemala, Haití, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Venezuela, Uruguay y El Salvador.

⁴ La Declaración Naval de Londres de 26 de febrero de 1909 relativa al Derecho de la Guerra Marítima, no ha sido ratificada por España. Sin embargo, sus normas son hoy aplicables en los conflictos armados en la mar como integrantes de la costumbre internacional. En este sentido, véase RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.L. "La Gran Guerra en la mar y las violaciones del derecho de la guerra marítima", (Ejemplar dedicado a: Primer centenario del inicio de la Primera Guerra Mundial. Perspectiva naval del conflicto), *Revista General de Marina*, 267, 2014, p. 330. El texto íntegro de la Declaración puede consultarse en: <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/255>.

resultan aplicables a las contiendas navales, y a la neutralidad en el mar⁵.

En cuanto a la labor doctrinal desarrollada en tiempos más recientes, cabe destacar ciertos textos como el *Manual de San Remo de 1994 sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar*⁶, elaborado por el *Instituto Internacional de Derecho Humanitario*, que si bien carece de carácter vinculante al tener una finalidad meramente doctrinal y académica, ha marcado el camino a seguir en la exégesis de las normas positivas y consuetudinarias que a día de hoy conforman el panorama normativo sobre la neutralidad. Junto a este Manual, destacan otros como el "*United States Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*" (NWP 1-14M)⁷ de 2007, manual de los Estados Unidos sobre el derecho relativo a las operaciones navales, así como el manual alemán "*Law of Armed Conflicts, Joint Service Regulation, ZDv 15/2*"⁸. Junto a esta amalgama normativa, y siendo el objeto de este estudio el régimen de neutralidad marítima, parece necesario hacer ciertas precisiones sobre el instrumento a través del cual, en la mayoría de los casos, se manifestará la postura neutral en el mar: el buque de guerra. Sobre la cuestión, la *Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982* (en adelante CNUDM), dedica sus artículos 29 a 32, precisando en el primero de ellos que (...), se entiende por "buques de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el 41 correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares".

Junto a la definición de buque, la CNUDM consagra en la inmunidad en Alta mar de los buques de guerra y de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial en los artículos 95 y 96 respectivamente.

Pero este régimen de neutralidad no solo se materializa a través de este tipo de naves. Frente a estos, se encuentran las naves mercantes, que a diferencia de los primeros, no pertenecen a las fuerzas armadas de ningún Estado y son consideradas bienes civiles, salvo que se produzca su transformación en buque de guerra en los términos contemplados en el *VII Convenio de La Haya sobre la transformación de buques mercantes en buques de guerra*⁹. Pues bien, la trascendencia de los buques mercantes en el régimen de neutralidad marítima estriba en la posibilidad de que estos sean sujetos pasivos en las relaciones bilaterales que surgen de derechos inherentes a la neutralidad como la visita, a la que más adelante se hará referencia.

⁵ Por ejemplo, la Convención de neutralidad marítima de La Habana, firmada 20 de febrero de 1928.

⁶ Durante su redacción, se pretendió que el Manual que resultara contuviera "propuestas innovadoras para un desarrollo progresivo del derecho. Sin embargo, aunque en el Manual se incluyeron disposiciones de esta índole, la mayoría de ellas era expresión de lo que, según los participantes, es el derecho actual. Por ello, en muchos aspectos, el Manual de San Remo está concebido, deliberadamente, para ser un equivalente moderno del "Oxford Manual" de 1913". Vid. DOSWALD-BECK, L. "El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar", *Revista Internacional de la Cruz Roja*, 20, 132, 1995. <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdlgr.htm>.

⁷ Dedicar su Capítulo 7 a la neutralidad. Puede consultarse en: https://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/CDRs_HB_on_Law_of_Naval_Operations_AUG17.pdf.

⁸ El Manual alemán dedica el Capítulo XII a la regulación del derecho de la neutralidad en los conflictos armados. <https://www.bmvg.de/resource/blob/93610/ae27428ce99dfa6bbd8897c269e7d214/b-02-02-10-download-manual-law-of-armed-conflict-data.pdf>.

⁹ Puede consultarse en:

http://www.cruzroja.es/principal/documents/1750782/1865858/Convencion_VII_de_La_Haya_de_1907.pdf/3dc08de2-9358-49c8-9ded-0f4750cc5e76.

3. RÉGIMEN JURÍDICO, OBLIGACIONES Y DEBERES RESULTANTES DE LA NEUTRALIDAD MARÍTIMA.

El contenido obligacional de la neutralidad, por razón de la conexidad entre neutralidad y guerra, ha ido cambiando y adaptándose a los cambios que ha experimentado el *ius ad bellum* y el *ius in bello* a lo largo de la historia.

Así, de la concepción de la guerra como un instrumento de política internacional de los Estados, como un *ius ad bellum* ilimitado, se ha pasado a la prohibición del recurso a la guerra; también, por la mayor complejidad de los conflictos armados, la beligerancia ha evolucionado de la simple búsqueda de la destrucción material del enemigo, a la focalización del esfuerzo militar y bélico en el plano económico o cultural, con la intención de obtener el colapso económico o la derrota anímica del rival¹⁰.

A pesar de estos cambios, se percibe no obstante un sustrato obligacional primigenio, inalterable e insoslayable, sin el cual la neutralidad se desnaturalizaría. Un contenido obligacional común a cualquier concepto de neutralidad, independientemente de la modalidad o tiempo de la misma, en el que destaca el deber de imparcialidad en la neutralidad, el derecho de visita y captura de buques o incluso de destrucción de estos.

a) El deber de imparcialidad e igual trato a beligerantes. Ámbito material y territorial de aplicación.

El deber de **imparcialidad en el marco de la neutralidad marítima**, presente en el artículo 9 de la XIII Convención relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima (en adelante XIII Convención), impone que *"una potencia neutral debe aplicar imparcialmente a los dos beligerantes las condiciones, restricciones y prohibiciones dictadas por ella sobre admisión en sus puertos, radas o aguas territoriales, de los navíos de guerra beligerantes o de sus presas. Sin embargo, una potencia neutral puede prohibir el acceso a sus puertos o a sus radas al navío beligerante que haya dejado de ajustarse a las órdenes y prescripciones dictadas por ella o violado la neutralidad"*.

Esta obligación de imparcialidad rige en el territorio sometido a la soberanía del Estado neutral, confiriéndole a su territorio una inviolabilidad¹¹ que no solo se limita al espacio terrestre sino que se extiende al marítimo y aéreo superpuesto a ambos, y no solo constriñe a los Estados neutrales a adoptar actitudes pasivas, de abstenerse, de *"no hacer"*, sino que, supone además, el deber de que en casos concretos se adopten medidas activas, esto es, impone obligaciones de *"hacer"*, como la de evitar el aprovechamiento de su territorio por alguno de los beligerantes.

En este sentido, el artículo 8 de la XIII Convención obliga a *"(...) usar de todos los medios de que disponga para impedir que en su jurisdicción se equipe o se arme cualquier navío del que haya motivos razonables para creerlo destinado a navegar en corso o a concurrir a operaciones hostiles contra una potencia con la cual esté en paz. También está obligado a desplegar la misma vigilancia para impedir que parta de su jurisdicción todo navío destinado a navegar en corso o a concurrir a operaciones hostiles y que dentro de dicha jurisdicción haya sido adaptado en todo o en parte para los fines de la guerra"* y, a este tenor, el 25 del mismo texto obliga al Estado neutral: *"(...) a ejercer la vigilancia que le permitan los medios de que disponga para*

¹⁰ Más recientemente y como resultado del desarrollo de las tecnologías de la información, la guerra electrónica (EW) ha adquirido especial trascendencia en el desarrollo de los conflictos. Como última modalidad de la misma, podemos hacer mención de la desarrollada a través de las redes sociales. Vid. ESTÉVEZ CARMONA, M.E. "Las redes sociales y los videojuegos como mecanismos de captación del Daesh", *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 1, 2, 2016.

¹¹ El artículo 1 de la V Convención de 1907 dispone que *"el territorio de las Potencias neutrales es inviolable"*.

impedir en sus puertos, radas y aguas toda violación de las disposiciones precedentes”.

En este contexto de adopción de medidas activas para la salvaguarda de la neutralidad, la doctrina ha discutido el contenido y el alcance de la referida obligación, determinándose que este deber de imparcialidad no resulta conculcado en tanto se preste la debida diligencia en su mantenimiento. Plantea Reuter si debería el Estado, en garantía de su neutralidad, *“poner en marcha un aparato militar y policiaco proporcional a los riesgos que la violación de la neutralidad haga correr a los beligerantes”*. A su juicio, la solución se encuentra en el propio articulado de la Convención XIII (artículos 8 y 25), debiéndose entender que no resulta obligado a defender esa neutralidad más que con los medios de que disponga: tan solo se incumpliría dicha obligación cuando, disponiendo de medios suficientes para impedir la violación de su territorio que suponga un quebranto de su neutralidad, no hiciera uso de estos, perdiendo así su consideración de neutral¹².

Como garantía de los derechos que los neutrales tienen al amparo del citado texto, el artículo 26 determina que *“el ejercicio de los derechos que define la presente Convención por parte de una potencia neutral no puede considerarse jamás como acto poco amistoso por uno u otro beligerante que haya aceptado los artículos respectivos”*. La garantía y protección de la neutralidad del territorio, como se ha señalado *ut supra*, puede llegar al uso de actos de fuerza que en caso alguno, pueden ser considerados actos hostiles según reza el artículo 10 de la V Convención¹³. Más allá de estas genéricas consideraciones sobre la neutralidad, la imparcialidad se materializa, en relación a la guerra naval, en la obligación de dispensar igual trato a los buques de los Estados beligerantes, en concreto en la entrada y admisión de buques de guerra en sus aguas neutrales, puertos y radas. Se asienta esta obligación en el principio consagrado en el artículo 5 de la XIII Convención, que señala que *“se prohíbe a los beligerantes hacer de los puertos o de las aguas neutrales la base de operaciones navales contra sus adversarios, especialmente instalar allí estaciones radiotelegráficas o cualquier aparato destinado a servir de medio de comunicación con fuerzas beligerantes terrestres o marítimas”*.

Como ya se ha dicho, el nuevo concepto de guerra contempla ahora un nuevo *“teatro de operaciones”*: el escenario económico del adversario y sus agentes, por lo que se hace necesario que la neutralidad procure una regulación del comercio en aras de garantizar la verdadera imparcialidad en la contienda.

Frente al primitivo derecho en la guerra absoluto que permitía una plena libertad económica y comercial, una nueva y actual libertad económica, entendida al abrigo del deber de imparcialidad en la neutralidad, no permitirá ya transacciones mercantiles que puedan ser consideradas contrabando de guerra, asistencia hostil o ruptura del bloqueo.

En este sentido, y en relación con el comercio marítimo, este deber de igual trato (imparcialidad) a los beligerantes, si bien confiere a los Estados neutrales la posibilidad de mantener relaciones comerciales con los Estados beligerantes, se encuentra atemperado con ciertas prevenciones o limitaciones que han de adoptarse en orden a evitar unas relaciones comerciales de extensión tal, que entren en conflicto con la propia esencia de la neutralidad, consistente en el no favorecimiento a ninguno de los beligerantes por parte del Estado neutral.

El desarrollo de un comercio marítimo sin restricciones puede poner en riesgo es status neutral de los Estados, mediante el contrabando de guerra¹⁴, de asistencia

¹² REUTER, P. *Derecho Internacional Público*. Bosch Casa Editorial S.A, 1987, p. 483.

¹³ El artículo 10 de la V Convención de 1907 reza: *“No podrá ser considerado como un acto hostil el hecho de que una Potencia neutral rechace, aun por la fuerza, las violaciones de su neutralidad”*.

¹⁴ El contrabando puede presentarse en dos modalidades en función de los objetos que lo constituyan. El *contrabando absoluto* (artículos 22 y 23 de la Declaración Naval de Londres de 1909), que corresponde al de materiales que sirven inequívocamente a los fines de la guerra, como son las armas y municiones, y puede, por esta razón, ser confiscado desde el mismo momento en que tiene como destino un territorio enemigo (artículo 30 de la Declaración Naval

hostil¹⁵ o de ruptura del bloqueo¹⁶, por ser actos manifiestamente contrarios a la neutralidad, y que por tanto suponen ventajas en el plano económico para el beligerante con el que se mantengan dichas relaciones comerciales.

b) El derecho de visita como medida frente a actos contrarios a la neutralidad.

Para impedir o prevenir estas actividades a las que se ha hecho referencia en el apartado anterior (asistencia hostil, ruptura de bloqueo y el contrabando de guerra) la CNUDM establece el derecho de visita que los buques de guerra de los Estados beligerantes tienen sobre los buques mercantes neutrales¹⁷. Puede llegarse incluso, con motivo del ejercicio de este derecho y en los casos en los que el buque neutral intente evadir la visita por el buque de guerra¹⁸ del Estado beligerante, a la confiscación del buque¹⁹, debiendo poner en libertad a la tripulación y los pasajeros de la nave mercante salvo que pertenezcan a las fuerzas armadas enemigas, en cuyo caso, serán considerados prisioneros de guerra²⁰.

Este **derecho de visita** de buques se encuentra limitado por la regulación que del mismo se hace en la CNUDM²¹, en concreto en su artículo 110, donde

de Londres de 1909); y el contrabando *relativo o condicional* (artículos 24, 25 y 26), referido a materiales o bienes, que pueden resultar útiles tanto en tiempo de paz como en guerra (son llamadas *cosas de empleo dudoso*) y que son confiscables cuando se dirigen a territorio enemigo o territorio ocupado por él, o a sus fuerzas armadas o Administración (artículo 35).

¹⁵ La asistencia hostil venía contemplada en la Declaración Naval de Londres de 1909 en sus artículos 45 a 47. Puede definirse como la ayuda prestada por un buque de un Estado neutral a beligerantes, vulnerando así los imperativos del régimen de la neutralidad. Esta asistencia hostil o servicio no neutral (un "*neutral service*") se diferencia del contrabando en que "se trata del transporte de personas por un buque neutral, la transmisión de información al enemigo y tomar parte directa en las hostilidades, lo que podía conferir el carácter de enemigo a un buque neutral". RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.L. *Op. Cit.* p. 338.

¹⁶ El *Manual de Derecho del Mar* define el bloqueo como "un método de hostilizar consistente en la prohibición efectiva de un beligerante dirigida a impedir que buques o aeronaves de cualquier Estado, enemigo o neutral, puedan acceder a los puertos, aeropuertos o costas pertenecientes, ocupados o bajo el control de un Estado enemigo. El objeto del bloqueo es negar al enemigo el uso de buques o aeronaves enemigos o neutrales para transportar personal y mercancías hacia o desde territorio enemigo". *Manual De Derecho Del Mar, Vol. II, Op. Cit.* p. 83-84.

¹⁷ El Manual de San Remo de 1994 establece la regla general acerca de la visita, señalando en el artículo 118 que "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."

¹⁸ La CNUDM, define buques de guerra en su artículo 29, como ya ha sido citado arriba. Dispone que "para los efectos de esta Convención, se entiende por "buques de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su 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".

¹⁹ El artículo 63, Capítulo VII de la Declaración naval de Londres de 1909, bajo la rúbrica "Resistencia a la visita" dispone que: "La resistencia opuesta por la fuerza al ejercicio legítimo del derecho de detención, de visita y de captura implica, en todos los casos, la confiscación del barco. El cargamento es pasible del mismo trato que recibiría el cargamento de un barco enemigo; las mercancías pertenecientes al capitán o al propietario del barco serán consideradas como mercancías enemigas".

²⁰ El artículo 47 de la Declaración Naval de Londres de 1909, señala, que realizada la visita y el registro de la nave mercante neutral: "Todo individuo incorporado a las fuerzas armadas del enemigo y que se encuentre a bordo de una nave mercante neutral, podrá ser hecho prisionero de guerra, aunque no hubiere lugar a la captura de dicha nave".

²¹ La CNUDM, de 10 de diciembre de 1982, fue adoptada en la Tercera Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y fue abierta a la firma, así como el Acta final de la

concreta la imposibilidad de visita de buques cuando concurren determinados supuestos y se encuentren en Alta Mar. Dispone: "*salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque: a) Se dedica a la piratería; b) Se dedica a la trata de esclavos; c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109; d) No tiene nacionalidad; o e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón*".

Por la redacción del artículo 110 de la CNUDM, parece lógico afirmar que la intención del legislador fue la de crear la regla general de que los buques de guerra no tienen derecho a visitar buques extranjeros, salvo que esté ejerciendo una facultad conferida por un tratado, y solo excepcionalmente se autoriza la visita si hay un motivo razonable para sospechar que el buque extranjero realiza alguna de las actividades señaladas en el citado precepto de la CNUDM²². Así, cabe pensar, que se consagra a este respecto el principio de libertad de navegación en Alta Mar²³, en este caso, ejercitada por los buques mercantes, constituyéndose el derecho de visita como una inequívoca excepción a esta libertad siempre que concurra alguno de los supuestos ya citados.

Frente a este derecho de visita y registro de naves mercantes neutrales en los términos señalados anteriormente, y con la finalidad de soslayar esta, ha surgido en la práctica internacional la denominada "**navegación en convoy o en conserva**", como reacción frente a la ausencia de regulación que la nueva arma submarina tuvo durante la Gran Guerra, e imponiéndose la navegación en conserva como sistema de protección frente a los ataques de submarinos a buques mercantes.

Puede definirse el convoy como "*la agrupación de barcos mercantes que recorren sus rutas habituales bajo la guarda y garantía de un buque de guerra o de una flotilla o flota de su mismo pabellón*"²⁴.

Son tres las formas en que se puede navegar en convoy. La primera de ellas, barcos mercantes neutrales navegando en conserva con un buque de guerra de su mismo pabellón, en cuyo caso están exentos de la visita. La segunda, barcos mercantes neutrales convoyados por un buque de guerra neutral de distinto pabellón, supuesto en el que también están exentos del derecho de visita aunque la bandera sea distinta a la de los mercantes neutrales convoyados; y la tercera, barcos mercantes neutrales escoltados por buques de guerra enemigos²⁵.

Sobre la sujeción del convoy a la visita o investigación por parte de buques de guerra de Estados beligerantes, la *Declaración Naval de Londres de 1909*, en su artículo 61 dispone que, con carácter general, los barcos neutrales están exentos de visita²⁶. Ahora bien, resulta evidente que esta genérica exclusión no puede

Conferencia, en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, entrando en vigor el 16 de noviembre de 1994. España la firmó el 4 de diciembre de 1984, y la ratificó el 20 de diciembre de 1996, entrando en vigor el 14 de febrero del mismo año y publicada en el BOE de 14 de febrero de 1997. En el momento de la redacción de este artículo son 168 los Estados firmantes.

²² SOLER FERNANDEZ, R. "El ejercicio del derecho de visita en Alta Mar por los buques de la Armada: supuestos no contemplados en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", *Revista Española de Derecho Militar*, 100, 2013, p. 252 a 254.

²³ El artículo 87.1 de la CNUDM, señala, entre las libertades del Alta Mar, la libertad de navegación, definiéndose esta en el artículo 90 bajo la rúbrica "*Derecho de navegación*". Señala que "*todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar*".

²⁴ *Manual De Derecho Del Mar, Op. Cit*, p. 150.

²⁵ *Manual De Derecho Del Mar, Ibídem*.

²⁶ Artículo 61 de la Declaración Naval de Londres de 1909: "*Los barcos neutrales en convoy con su pabellón están exentos de visita. El comandante del convoy dará por escrito, a solicitud del comandante de un buque de guerra beligerante, acerca de la índole de los barcos y de su*

extenderse a todos los supuestos de navegación en conserva, muchos de ellos, realizados de forma artera y p rfida con el fin de evadir el control que la visita supone. Con el fin de evitarlo, los *Juristas Internacionalistas y Expertos Navales reunidos bajo los auspicios del Instituto Internacional de Derecho Humanitario*, a la hora de redactar el *Manual de San Remo*, previeron, una lista *numerus clausus* de diversos escenarios en los que la navegaci3n en convoy resultaría exenta de la visita, permitiéndose tan solo la visita y registro cuando no concurrieran los citados supuestos. El artículo 120 señala, respecto de las naves mercantes enemigas que "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 pabell3n enarbola la nave mercante haya suscrito un acuerdo al efecto; c) el Estado cuyo pabell3n 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".

No obstante, y debido al carácter meramente doctrinal y no vinculante de este Manual, la navegaci3n en conserva, se sujeta al régimen definido sobre el en la Declaraci3n Naval de Londres de 1909.

Pero no solo el derecho de visita se permite en el ámbito de la neutralidad marítima. Debemos hacer referencia, si bien de manera sucinta, a la posibilidad de **destrucci3n de buques neutrales** en aquellos supuestos en que vulneren por alguno de los medios anteriormente enunciadados (ruptura del bloqueo, asistencia hostil o contrabando de guerra) el régimen de neutralidad.

La cuesti3n se prev o en el Capítulo IV de la *Declaraci3n de Londres de 1909*, de los artículos 48 a 54, que, aun no siendo ratificados, la obligaci3n contenida en estos artículos, al ser de naturaleza consuetudinaria, conforman una *opinio iuris*, como afirma RODRIGUEZ – VILLASANTE PRIETO²⁷, teniendo así efectos *erga omnes*. Como norma general, el buque neutral no puede ser destruido, debiendo ser inmediatamente conducido a puerto para decidir sobre la validez o no de la captura (artículo 48); si bien, en los casos en que la no destrucci3n del buque neutral pueda comprometer "la seguridad del buque de guerra o el éxito de las operaciones que éste lleve entonces a cabo", y de manera excepcional, se podrá destruir (art. 49), previa puesta a salvo en un lugar seguro tanto de los documentos que obren a bordo como de su tripulaci3n (art. 50). Finalmente, prevé la necesidad de justificaci3n de la destrucci3n así como la obligaci3n de indemnizaci3n en supuestos como el de destrucci3n de mercancías neutrales.

Nuestro ordenamiento jurídico interno prevé en su legislaci3n tipos penales conducentes a la punici3n de conductas contrarias a las prescripciones sobre destrucci3n de buques contenidas en instrumentos internacionales, en concreto los artículos 611.2  y 613.1 h) del C3digo Penal²⁸.

cargamento, toda la informaci3n que la visita serviría para obtener". Debemos recordar que la Declaraci3n Naval de Londres, apenas goz3 de ratificaci3n, con lo que, los mandatos contenidos en este instrumento sobre la visita de buques, en muchas ocasiones, fueron obviados, sobre todo durante la Primera Guerra Mundial.

²⁷ RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.L. *Op. Cit.* p. 330.

²⁸ La Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del C3digo Penal, señala en su artículo 611.2  que "Será castigado con la pena de prisi3n de diez a quince años, sin perjuicio de la pena que corresponda por los resultados producidos, el que, con ocasi3n de un conflicto armado: (...) 2.  Destruya o dañe, violando las normas del Derecho Internacional aplicables en los conflictos armados, buque o aeronave no militares de una Parte adversa o neutral, innecesariamente y sin dar tiempo o sin adoptar las medidas necesarias para proveer a la seguridad de las personas y a la conservaci3n de la documentaci3n de a bordo." Y el 613.1.h) dispone: "Será castigado con la pena de prisi3n de cuatro a seis años el que, con ocasi3n de

c) La prohibición de conductas hostiles por los neutrales.

Esta imparcialidad analizada en los párrafos anteriores exige la no realización de conductas hostiles por parte del Estado neutral. Estas prohibiciones resultan necesarias para la conservación de su estatus neutral y para la auténtica materialización de éste en sus relaciones con los Estados beligerantes. Se persiguen con estas evitar el favorecimiento de alguno de los beligerantes en detrimento del contrario.

Entre las conductas que vulnerarían este régimen de neutralidad cabe mencionar el suministro de buques y materiales de guerra o la concesión de permiso por el Estado neutral para el aprovechamiento sus aguas, en tanto que, como resulta evidente, favorecen de manera inconcusa a los beligerantes con quienes se realicen estas.

En primer lugar, respecto al **suministro de buques de guerra** por una potencia neutral, se consagra el principio general de que los Estados neutrales no pueden efectuar dicha entrega, ni la de municiones o material de guerra de cualquier género. En este sentido, la Convención XIII, en su artículo 6 plasma esta regla, disponiendo que *"se prohíbe el envío, a cualquier título que sea, hágase directa o indirectamente, por una potencia neutral a una beligerante, de buques de guerra, municiones u otro material cualquiera de guerra"*.

Este precepto no es de aplicación al supuesto de entregas de material de guerra, incluidos buques de guerra completos o por piezas, realizadas por particulares de Estados neutrales²⁹. Además, los Estados neutrales responden solo por sus propios actos u omisiones, desligándose de las actuaciones que realizaren sus nacionales como particulares, dentro del amplio margen de actuación concedido por el ordenamiento jurídico internacional³⁰, sin perjuicio de los deberes de imparcialidad y abstención ya referidos anteriormente. Solución distinta se adopta para resolver los supuestos de tránsito de material de guerra útil para un ejército por parte de uno de los beligerantes. En estos supuestos, la regla es que el Estado neutral no está obligado a impedir su exportación o tránsito³¹.

No obstante, no debe entenderse que la responsabilidad de los Estados exclusivamente por sus actos y no por la de sus nacionales suponga que estas conductas particulares no exijan reproche penal por el ordenamiento interno³². A

un conflicto armado, realice u ordene realizar alguna de las siguientes acciones: h) Requite, indebida o innecesariamente, bienes muebles o inmuebles en territorio ocupado o destruya buque o aeronave no militares, y su carga, de una parte adversa o neutral o los capture, con infracción de las normas internacionales aplicables a los conflictos armados en la mar".

²⁹ Declaración Naval de Londres de 1909, en su artículo 22.10^a, expone que *"se consideran de pleno derecho como contrabando de guerra los objetos y materiales siguientes, denominados contrabando absoluto, a saber: (...) 10. Los buques y las embarcaciones de guerra, así como las piezas de recambio especialmente caracterizadas como utilizables únicamente en un barco de guerra"*.

³⁰ LA PRADELLE, A.G. y POLITIS, N. *Recueil des arbitrages internationaux, Tomo II*. Paris. Les Editions internationales, 1957, p. 890, 969 a 972 y 974 citado en JIMENEZ PIERNAS, C. "El hundimiento del superpetrolero "Barcelona" durante la Guerra del Golfo pérsico (14 de mayo de 1988): Régimen de la responsabilidad internacional en el Derecho de la Neutralidad", *Revista española de Derecho Internacional*, 41, 2, 1989, p. 681-685

³¹ Artículo 7 de la Convención XIII de La Haya relativa a los derechos y deberes de las Potencias neutrales en caso de guerra marítima de 1907: *"Una potencia neutral no está obligada a impedir la exportación o tránsito, por cuenta de uno u otro de los beligerantes, de armas, municiones y, en general, de todo lo que pueda ser útil a un ejército o a una flota."*

³² La responsabilidad internacional de los Estados por hechos internacionalmente ilícitos se regula en la A/RES/56/83, redactado sobre la base del Proyecto de artículos de la Comisión de Derecho internacional (CDI), de 12 de diciembre de 2001. En el supuesto de actuaciones de sus súbditos, el Estado responderá internacionalmente tan solo cuando asuma estos hechos., según el artículo 11: *"El comportamiento que no sea atribuible al Estado en virtud de los artículos precedentes se considerará, no obstante, hecho de ese Estado según el derecho internacional en el caso y en la medida en que el Estado reconozca y adopte ese comportamiento como propio"*. Vid. MORENO FERNÁNDEZ, A. G. "La atribución al Estado de

pesar de la no proscripción del comercio de estos materiales de guerra entre particulares de Estados neutrales y Estados beligerantes, en mi opinión, se trata más bien de una exención de la responsabilidad del Estado por las actuaciones de sus súbditos, independientemente de la posibilidad de captura de estos materiales por razón de constituir contrabando de guerra.

En definitiva, el Estado neutral responderá internacionalmente cuando la comisión de tales hechos, sea atribuible a este. Cuando los responsables sean sus súbditos, serán estos y no el Estado, los autores del ilícito penal que se regula en la legislación penal nacional. Así, véase, en tanto que constituye una conducta reprobable, la punición que de ésta se contiene en el la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en sus artículos 590 y 591³³.

Pues bien, a pesar de esta exención de la responsabilidad de los Estados por los actos de particulares, sí se prevé, como obligación para los Estados neutrales, el deber de vigilancia o control por el Estado de determinadas conductas de sus nacionales. Así, el artículo 8 de la Convención XIII dispone que "*Un Gobierno neutral está obligado a usar de todos los medios de que disponga para impedir que en su jurisdicción se equipe o se arme cualquier navío del que haya motivos razonables para creerlo destinado a navegar en corso o a concurrir a operaciones hostiles contra una potencia con la cual esté en paz. También está obligado a desplegar la misma vigilancia para impedir que parta de su jurisdicción todo navío destinado a navegar en corso o a concurrir a operaciones hostiles y que dentro de dicha jurisdicción haya sido adaptado en todo o en parte para los fines de la guerra*". Se trata pues de una responsabilidad del Estado que surge de una *culpa in vigilando* de determinadas actuaciones de sus nacionales³⁴.

En segundo lugar, dimanante de ese deber de abstención de realizar determinadas conductas, se encuentra el deber del Estado neutral de impedir el **aprovechamiento de sus aguas neutrales** por alguno de los beligerantes. Puede adoptar la forma de utilización de los puertos neutrales o bien de la permanencia en aguas neutrales. Frente a estas dos modalidades de aprovechamiento ha de especificarse que el simple paso de buques de guerra por las aguas territoriales de un Estado neutral, no supone, por parte del Estado neutral que lo tolera, un acto hostil que implique un quebranto de su neutralidad. En este sentido, el artículo 10 de Convención XIII aclara que "*la neutralidad de una potencia no queda comprometida por el simple hecho de que por sus aguas territoriales pasen navíos de guerra o presas de los beligerantes*".

Por tanto, estas dos modalidades, el aprovechamiento de puertos y la estancia en aguas neutrales, concurriendo ciertos condicionantes que a continuación se enumerarán, pueden poner en riesgo el mantenimiento del estatus de neutralidad de un Estado.

Respecto del aprovechamiento de puertos y permanencia en estos y en las aguas neutrales, la prohibición genérica fijada por la Convención XIII tan solo es de

responsabilidad internacional por los hechos ilícitos de particulares e intentos de flexibilización", *Revista electrónica de estudios internacionales* (REEI), 12, 2006, p. 177 y 178. Cuestión distinta es la responsabilidad internacional de los Estados por actos ilícitos de particulares que actúan por cuenta del Estado.

³³ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. El artículo 590: 1, señala que "*El que, con actos ilegales o que no estén debidamente autorizados, provocare o diere motivo a una declaración de guerra contra España por parte de otra potencia, o expusiere a los españoles a experimentar vejaciones o represalias en sus personas o en sus bienes, será castigado con la pena de prisión de ocho a quince años si es autoridad o funcionario, y de cuatro a ocho si no lo es. 2. Si la guerra no llegara a declararse ni a tener efecto las vejaciones o represalias, se impondrá, respectivamente, la pena inmediata inferior*". El artículo 591: "*Con las mismas penas señaladas en el artículo anterior será castigado, en sus respectivos casos, el que, durante una guerra en que no intervenga España, ejecutare cualquier acto que comprometa la neutralidad del Estado o infringiere las disposiciones publicadas por el Gobierno para mantenerla*".

³⁴ Téngase en cuenta el artículo 94 de la CNUDM, que establece los deberes del Estado del pabellón respecto de los buques que enarbolan su pabellón.

aplicación subsidiaria en defecto de una norma específica sobre el particular de la Potencia neutral³⁵. En defecto de norma específica, el tiempo máximo de estancia en las aguas o puertos internacionales se fija en veinticuatro horas³⁶, conjugándose con otras normas como la de la prohibición de estancia más de tres buques de guerra de Estados beligerantes en puertos neutrales³⁷. Se trata de reglas que tienden, como afirma REUTER, a evitar el abuso de la hospitalidad de los Estados beligerantes³⁸.

Respecto de las salidas de puertos neutrales, se recurre de nuevo al plazo de veinticuatro horas para determinar la partida de los buques, en supuestos de estancia de buque de guerra o navíos mercantes de potencias enemigas³⁹. Transcurridas estas veinticuatro horas de estancia irregular en puerto neutral, la medida a adoptar es la del desarme del buque en los términos referidos en el artículo 24 de la Convención XIII, donde se prevé el destino que deben sufrir los oficiales, tripulación y buque desarmado⁴⁰.

La presencia de buques de guerra en puertos y radas neutrales puede tener como finalidad un aprovechamiento de estas instalaciones, en forma de aprovisionamiento o reparación. La norma general por la que se prohíbe la reparación y aprovisionamiento de buques en puertos neutrales se mitiga por la necesaria seguridad de la navegación de buques⁴¹. Consecuentemente, el artículo 17 de la

³⁵ Artículo 12 de la Convención XIII : "A falta de otras disposiciones especiales de la legislación de la potencia neutral, es prohibido a los navíos de guerra de los beligerantes permanecer en los puertos, radas o aguas territoriales de ella más de veinticuatro horas, salvo el caso previsto por la presente Convención". La regla de las 24 horas ha sido recogida en otros instrumentos internacionales relativos a la neutralidad en el mar, como la Convención de neutralidad marítima de La Habana de 1928, que en su artículo 5 refleja, con distinta redacción, idéntica norma ("Está prohibido a las naves de guerra de los beligerantes permanecer en los puertos o aguas del Estado neutral más de veinticuatro horas").

³⁶ Vid. YANGUAS MESSÍA, J. "La cuestión de los buques de guerra italianos internados en puertos españoles (1943-1945)", *Revista Española de Derecho Internacional*, 2, 3, 1949, p. 895 a 919.

³⁷ Artículo 15 de la Convención XIII: "A falta de otras disposiciones especiales de la legislación de la potencia neutral el máximo de navíos de guerra de un beligerante que pueden encontrarse a un mismo tiempo en uno de sus puertos o radas, será de tres".

³⁸ REUTER, P. *Op. Cit.*, p. 486.

³⁹ Artículo 16 de la Convención XIII: "Cuando se encuentren simultáneamente navíos de guerra de las dos partes beligerantes en un puerto o rada neutrales, deben transcurrir por lo menos veinticuatro horas entre la partida del navío de un beligerante y la partida del navío del otro. El orden de las partidas se determinará por el de las llegadas, a menos que el navío llegado antes se halle en el caso en que se admite la prolongación de la duración legal de la permanencia. Un navío de guerra beligerante no puede dejar un puerto o rada neutrales antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas por lo menos desde la partida de un navío de comercio que lleve el pabellón de su adversario".

⁴⁰ Artículo 24 de la Convención XIII: "Si a pesar de la notificación de la autoridad neutral un navío de guerra beligerante no deja el puerto en que no tiene derecho de permanecer, la potencia neutral podrá tomar las medidas que juzgue necesarias para poner el navío en incapacidad de zarpar durante la guerra, y el Comandante del navío debe facilitar la ejecución de estas medidas. Cuando un navío beligerante es retenido por una potencia neutral son retenidos igualmente sus Oficiales y tripulación. Los Oficiales y tripulación así retenidos pueden ser dejados en el buque o colocados en otro buque o en tierra y se les puede sujetar a las medidas restrictivas que parezca necesario imponerles. Sin embargo, deberán siempre dejarse en el buque las personas necesarias para cuidar de él. Se puede poner en libertad a los Oficiales que se comprometan bajo palabra a no salir del territorio neutral sin autorización".

⁴¹ Similar tratamiento reciben las presas, en relación a la posibilidad de conducción hacia y estancia en puertos de Estados neutrales por los buques de guerra captores de Potencias beligerantes. Con carácter general se permite la conducción hacia puerto neutral por razones relacionadas con la seguridad en la navegación. En este sentido, el artículo 21 de la Convención XIII determina que "una presa no puede ser conducida a un puerto neutral sino a causa de su mal estado para navegar, del mal tiempo o de falta de combustible o de provisiones. Debe partir tan pronto como cese la causa que haya justificado su entrada. Si no lo hace, la potencia neutral debe intimarle la orden de partir inmediatamente; en el caso de que no la cumpla, la potencia debe emplear los medios de que disponga para libertarla con sus Oficiales y

Convención XIII reza que "en los puertos y radas neutrales no pueden los buques de guerra beligerantes reparar sus averías sino en la medida indispensable para la seguridad de su navegación, y no pueden aumentar de ninguna manera su fuerza militar. La autoridad neutral tomará nota de las reparaciones que hayan de efectuarse, las que se ejecutarán lo más rápidamente posible". Tampoco este avituallamiento puede conducir a un aumento de su nivel de provisiones, tripulación o avituallamientos propios de tiempos de paz (arts. 18 y 19).

Finalmente, respecto del repostaje, la norma impide que, por venir siendo un determinado puerto o rada neutral punto habitual de avituallamiento, pueda este devenir, so pretexto de la seguridad de la navegación, punto de abastecimiento de buques de guerra, por lo que se restringen las posibilidades de repostar en puerto neutral a una vez cada tres meses⁴².

i. El derecho de angaria⁴³.

En torno al avituallamiento de los Estados beligerantes en puertos neutrales, surgió un debate sobre la naturaleza de dos institutos jurídicos de similar contenido, pero claramente diferenciados entre sí. En la actualidad, las dudas sobre la naturaleza de ambos conceptos han sido despejadas por la doctrina internacionista. Son la *requisa* y del *derecho de angaria (ius angariae)*. El contenido de ambos derechos es muy similar, ambos referidos a la requisición de bienes del enemigo, si bien ciertas peculiaridades relativas a la titularidad del mismo, hacen de uno y otro institutos distintos.

El derecho de angaria ha suscitado controversias en torno a su naturaleza, por su similitud con el régimen de requisas (artículo 19 del Convenio V, aunque este referido a la posibilidad de requisas de ferrocarriles), así como por la titularidad del mismo, ambos caracterizados por una finalidad de avituallamiento. Respecto a la ya superada imprecisión sobre la titularidad de este derecho, pueden señalarse las diversas definiciones que del mismo han dado diversos autores, señalando unos que correspondía al Estado beligerante la titularidad, y otros, que podría ser ejercido indistintamente por Estados neutrales o beligerantes.

Pues bien, OPPENHEIM, L, señalaba que "el moderno derecho de angaria es un derecho de los beligerantes de destruir, o usar, en caso de necesidad para los propósitos del ataque y la defensa, propiedades neutrales en su territorio, o en el territorio enemigo o en Alta mar"⁴⁴. Confería así, la titularidad del derecho a los Estados beligerantes, siendo ejercitable frente a los bienes de los Estados neutrales.

Por el contrario, EUGENE HARLEY, J., por analogía con lo preceptuado sobre la requisa de ferrocarriles en el Convenio V que si incluye a los neutrales como titulares de dicho derecho, señala que un correcto concepto de requisa debería incluir a los neutrales como titulares de este. Definía la angaria como el derecho de un Estado, en tiempo de guerra o de peligro público, a requisar para su propio uso, o incluso a destruir, los buques de otras Potencias que se encuentren bajo su jurisdicción. Sólo podrá ejercerse en caso de necesidad pública urgente, y los

tripulación e internar la tripulación puesta a bordo por el captor". Podrá además poner en libertad a la presa que no hubiera sido conducida a puerto neutral en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 (art.22), sin perjuicio de permitir la estancia de presas en sus puertos, cuando hubieran sido conducidas para ser dejada en secuestro a la espera de decisión del Tribunal de Presas (art.23).

⁴² Artículo 20 de la Convención XIII: "Los navíos de guerra beligerantes que hayan tomado combustible en puerto de una potencia neutral no pueden renovar su provisión sino después de tres meses en un puerto de la misma potencia".

⁴³ Sobre este particular *vid.*, GHIONDA, F. "Il diritto d'angheria". *Il Diritto Marittimo*. Roma, 1948.

⁴⁴ OPPENHEIM, L. *International Law: A Treatise, Vol. I: Peace*. Editorial The Lawbook Exchange. Ltd, New Jersey, 2005, p. 506.

propietarios de las embarcaciones deberán ser plenamente compensados por el uso de sus naves; se deberán tomar las medidas razonables para las tripulaciones⁴⁵.

En la actualidad, la incertidumbre sobre la titularidad del derecho parece haberse resuelto. Así, mención especial merece, por ser a mi juicio, la más reciente y ajustada al actual desenvolvimiento y efectividad de este derecho, la definición del derecho de angaria que hace RODRIGUEZ – VILLASANTE PRIETO, J.L, como "*el derecho de los beligerantes de usar o destruir, en caso de necesidad, la propiedad neutral (buques, otros medios de transporte, armas, municiones o provisiones) situada en su territorio, en territorio enemigo o en alta mar*"⁴⁶. Así, del análisis del actual contenido del derecho, parece más apropiado pensar en un derecho de angaria cuyo ejercicio queda limitado solo a los Estados beligerantes.

A mayor abundamiento, y sobre las similitudes del derecho de angaria con la requisa, AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J. L pone fin a las imprecisiones del concepto de angaria, al definirla como *la "incautación por un beligerante de la propiedad mueble enemiga o neutral para servirse de ella en su lucha contra el adversario (...)"*, resolviéndose así la cuestión por este internacionalista y oficial auditor de la Armada al afirmar que es una modalidad de requisa sobre bienes que no se encuentran afectos de manera permanente a un territorio; por tanto, la angaria recae necesariamente sobre bienes muebles, y se ejercita exclusivamente por los Estados beligerantes⁴⁷.

4. CONCLUSIONES.

Como ya se ha podido comprobar por el estudio realizado hasta este punto, la neutralidad no solo es un instituto jurídico generador de derechos y obligaciones para el Estado neutral sino que su efecto opera en dos direcciones, en el entendido que, para los Estados beligerantes nacen también una serie de obligaciones que han de observar en sus relaciones con el Estado neutral y en la conducción de las hostilidades. El artículo 1 de la XIII Convención, señala el primer y capital deber de los beligerantes, precisando que "*(...) están obligados a respetar los derechos soberanos de las potencias neutrales y a abstenerse, en el territorio o aguas neutrales, de todo acto que constituya, por parte de la potencia que lo tolere, una falta a su neutralidad*".

Se impone, ya desde el propio inicio del instrumento el general deber de respeto a los Estados neutrales, deber que la propia XIII Convención, a lo largo de su articulado especifica en relación a distintas actuaciones que pueden acontecer en la guerra naval en un contexto de neutralidad. Sirvan de ejemplo las prohibiciones de realizar acciones hostiles en aguas neutrales, como capturas, conducción de presas o uso abusivo de puertos y radas neutrales (artículos 2 a 5 de la XIII Convención).

Las normas sobre la neutralidad, responden, como el momento de su redacción nos indica, a otro tiempo, a otra realidad internacional. La gran diferencia del momento presente con el panorama de principio de siglo hace de difícil conciliación el régimen de la neutralidad con el actual desenvolvimiento de las relaciones internacional entre Estados en tiempo de guerra. Así, el análisis del marco normativo de la neutralidad marítima, pone de manifiesto la escasa aplicación y vigencia de la misma en el actual contexto geopolítico internacional.

La falta de declaraciones formales de guerra, unida a la actual amplitud del sistema de seguridad colectiva a través de organizaciones de carácter mundial y regional, hacen que un régimen de neutralidad sea de difícil conciliación con este panorama político y jurídico internacional.

⁴⁵ EUGENE HARLEY. J. "The Law of angary", *The American Journal of International Law*, 13, 2, 1919, p. 282.

⁴⁶ RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO. J.L. *Op. Cit.* p. 336.

⁴⁷ AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L. "El derecho de angaria. Ius angariae", *Revista General de Marina*, 137, 1946, p. 199.

5. BIBLIOGRAFIA

- ARROYO LARA, E. *La no beligerancia. Análisis jurídico*, Universidad de La Laguna, 1982.
- AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L. "El derecho de angaria. Ius angariae", *Revista General de Marina*, 137, 1946.
- BORRÁS RODRÍGUEZ, A. "La neutralización de Suiza y sus relaciones con la Comunidad Económica Europea", *Anuario español de derecho internacional*, 2, 1975.
- DOLLOT, R. "Essai sur la Neutralité Permanent", *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye* RCADI, núm. 67, 1939.
- DOSWALD-BECK, L. "El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar", *Revista Internacional de la Cruz Roja*, 20, 132, 1995.
- FRAGA IRIBARNE, M. "Guerra y Paz. Nuevos problemas del concepto de neutralidad", *Revista Española de Derecho Internacional*, 10, 3, 1957.
- GHIONDA, F. *Il diritto d'angheria. Il Diritto Marittimo*. Roma, 1948.
- JESSUP, P.C. "Should International Law recognize an Intermediate status between peace and war?", *The American Journal of International Law*, vol. 48, núm. 1, 1954.
- JIMENEZ DE ARECHAGA, E. "Derecho Constitucional de las Naciones Unidas: Comentario teórico-práctico de la Carta", *Escuela de Funcionarios Internacionales*, Madrid, 1958., pág. 55.
- Manual De Derecho Del Mar, Volumen II, Parte Especial "El Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar"*, Ministerio de Defensa, 2016.
- MIELE, A. *L'étraneità ai conflitti armati secondo il Diritto internazionale*, Vol. 2, Editorial Cedam, Padua, 1970.
- MORCILLO ROSILLO, M. "Violación de la neutralidad de España durante la Segunda Guerra Mundial", *Estudios humanísticos. Historia. Revista de la Universidad de León*, 12, 2013.
- PASTOR RIDRUEJO, J.A. *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Ed. Tecnos, Madrid, 2014.
- PEREZ MONTERO, J. *La neutralidad en el presente*, Universidad de Zaragoza, 1958.
- POLITIS, N. *La Neutralité et la Paix*, Hachette, París, 1935.
- REUTER, P. *Derecho Internacional Público*. Bosch Casa Editorial S.A, 1987.
- RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.L. "La Gran Guerra en la mar y las violaciones del derecho de la guerra marítima", (Ejemplar dedicado a: Primer centenario del inicio de la Primera Guerra Mundial. Perspectiva naval del conflicto), *Revista General de Marina*, 267, 2014.
- ROUSSEAU, C. *Le Droit des Conflits Armés*, Editorial Pedone, París, 1983.
- RUMPF, H. "Zur Frage der Relativität des Kriegsbegriffes", *Archiv des Völkerrechts*, VI Band, 1 Heft, Tübingen, 1956.
- SCHINDLER, D. "Aspects Contemporains de la neutralité", *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye*, 121, 1967.
- SOLER FERNANDEZ, R. "El ejercicio del derecho de visita en Alta Mar por los buques de la Armada: supuestos no contemplados en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", *Revista Española de Derecho Militar*, 100, 2013.
- YANGUAS MESSÍA, J. "La cuestión de los buques de guerra italianos internados en puertos españoles (1943-1945)", *Revista Española de Derecho Internacional* vol. 2, 3, 1949.

Textos legales y doctrinales.

Declaración naval de Londres de 1909 relativa al derecho de la guerra marítima.

Manual de San Remo de 1994 sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar

XIII Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907, relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima.