

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

Tomado de Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades, CICR, 1996

**Elaborado por  
Juristas Internacionalistas y Expertos Navales**

**reunidos bajo los auspicios del  
Instituto Internacional de Derecho Humanitario**

**Aprobado en junio de 1994**

## **ÍNDICE**

### **NOTA PRELIMINAR**

#### **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, estratagemas 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)*

\*\*\*\*\*

### **NOTA PRELIMINAR**

El presente *Manual de San Remo* fue elaborado, de 1988 a 1994, por un grupo de juristas y de expertos navales que participaron, a título personal, en una serie de Mesas Redondas convocadas por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario. Este compendio, que tiene por finalidad exponer el actual derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, contiene algunas disposiciones que pueden considerarse desarrollos recientes del derecho, pero la mayor parte de ellas enuncian la normativa jurídica actualmente vigente. Los participantes en las Mesas Redondas opinan que el presente 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. La elaboración de un manual moderno se consideró necesaria teniendo en cuenta los desarrollos jurídicos acaecidos desde 1913, la mayoría de los cuales no habían sido incorporados al derecho convencional reciente, puesto 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 había habido, en particular, un desarrollo del derecho de los conflictos armados en el mar similar al de las normas relativas a los conflictos armados terrestres, con la aprobación, en 1977, del Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra de 1949. Es cierto que algunas de las disposiciones de este Protocolo se refieren a operaciones navales, especialmente las que refuerzan la protección concedida a buques y aeronaves sanitarios en el II Convenio de Ginebra de 1949. Pero el título IV del Protocolo I, referente a la protección de los civiles contra los efectos de las hostilidades, sólo es aplicable a las operaciones navales que afectan a la población civil y a los bienes civiles en tierra.

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. En la Mesa Redonda de Madrid, convocada por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario en 1988, se trazó un plan de acción para preparar un análisis del actual derecho de los conflictos armados en el mar. En cumplimiento de su cometido de promover el desarrollo del derecho internacional humanitario, el Comité Internacional de la Cruz Roja prestó un apoyo total al proyecto. Para llevar a cabo el Plan de Acción de Madrid, el Instituto organizó Mesas Redondas anuales 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 de los participantes y los minuciosos debates durante las sesiones, se elaboró el Manual, que fue finalmente aprobado en Livorno en junio de 1994.

Un pequeño grupo de expertos, que habían también ejercido de relatores en las Mesas Redondas, redactó el comentario anejo al Manual, con el título de *Explicación*. Para una cabal comprensión de las disposiciones que conforman el Manual, éste debe leerse junto con dicha Explicación.

*El texto auténtico del Manual es el inglés.*

## **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, o
- b) el hábitat de especies u otras formas de vida marina diezmadadas, 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 filenas armadas regulares;
- k) "aeronave auxiliar" una aeronave que, no siendo militar, pertenezca a las filenas 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; o
- 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; o
- b) tengan una acción indiscriminada, porque:

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

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; o
  - 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 los 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; o
- 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; o
- 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; o
- 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 formularse 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; o
- 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; o
- 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; o
- 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 so meterse 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; o
  - 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 naufragos 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; o
- 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;
- 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 desviarla 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; o
- 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; o
- 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 - AERONAVES 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 si 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.