

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

1. Antecedentes

Hace tiempo que era necesario reconsiderar el derecho relativo al uso de la fuerza en el mar a la luz de los nuevos métodos y medios de hacer la guerra en el mar y de los importantes cambios registrados en otras ramas del derecho internacional directamente relacionadas con este tema. Esta necesidad queda reflejada en la Resolución VII de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja en la que se toma nota de que "algunos aspectos del derecho internacional humanitario relativos a la guerra en el mar requieren reafirmación y clarificación sobre la base de los principios fundamentales vigentes del derecho internacional humanitario" y, por lo tanto, se insta a "los gobiernos a que coordinen sus actividades en los foros apropiados, a fin de examinar la necesidad y la posibilidad de actualizar los textos pertinentes del derecho internacional humanitario relativo a la guerra en el mar".

El derecho relativo a la guerra terrestre ha sido reafirmado en tratados recientes, particularmente en los dos Protocolos de 1977 adicionales a los Convenios de Ginebra de 1949, pero no ha ocurrido lo mismo por lo que atañe al derecho aplicable a los conflictos armados en el mar. El II Convenio de Ginebra de 1949 versa solamente sobre la protección debida a los heridos, a los enfermos y a los náufragos en el mar, habiéndose realizado algunos ajustes en el Protocolo adicional I de 1977; en concreto se hace extensiva a los náufragos civiles la protección estipulada en el II Convenio de Ginebra. Sin embargo, estos tratados no se refieren al derecho por el que se regula la conducción de hostilidades en el mar. Casi todos los tratados sobre este tema datan de 1907, año en que la Segunda Conferencia Internacional de la Paz en La Haya aprobó ocho Convenios sobre el derecho relativo a la guerra naval. El II Convenio de Ginebra dejó obsoleto a uno de ellos y otro, sobre la creación de un tribunal internacional, nunca llegó a entrar en vigor. Un tercero, en el que se reglamentaba el bombardeo de objetivos terrestres por fuerzas navales, ha sido sustituido, en la práctica, por las normas relativas a los ataques incluidas en el Protocolo I de 1977. No obstante, estas normas del Protocolo I solo se aplican a los ataques navales que afectan directamente a personas civiles que se encuentran en tierra y, por lo tanto, no cubren los ataques de las fuerzas armadas contra objetos en el mar, en particular contra buques y aeronaves. Los tratados de 1907 no son en sí una codificación completa del derecho aplicable a la guerra en el mar, pero abordan algunos temas, a saber, el estatuto de los buques mercantes enemigos y su conversión en buques de guerra, la colocación de minas submarinas automáticas de contacto y la inmunidad de determinados buques que no pueden ser apresados. En 1909, se intentó redactar en Londres un tratado más completo, pero la Declaración Final no llegó a entrar en vigor. En 1913, se aprobó en Oxford un código no vinculante que había sido redactado por el *Institut de droit international*. En la Declaración de Londres y en el Manual de Oxford de 1913, juntos, se da una buena idea del derecho consuetudinario anterior a la Primera Guerra Mundial.

Los acontecimientos de la Primera Guerra Mundial pusieron de manifiesto que, dada la evolución de los métodos y los medios de hacer la guerra, los tratados de La Haya y el derecho consuetudinario tradicional habían quedado anticuados. Los submarinos, en concreto, no podían seguir los procedimientos exigidos a los barcos y torpedearon buques mercantes de forma tal que violaban el derecho aceptado en la época. Se hicieron esfuerzos, sobre todo en Gran Bretaña durante el decenio de 1920, para prohibir totalmente el uso de submarinos; como no se aceptó esta propuesta, en 1936 se aprobó un tratado en el que se puntualizaba que para los submarinos se debían aplicar las mismas normas que para los buques de guerra. Sin embargo, este intento de reglamentar los nuevos métodos de hacer la guerra no resolvió el problema, que se agravó, posteriormente, con el uso generalizado de aeronaves, minas marinas y misiles de largo alcance. Ello ocasionó hundimientos arbitrarios en la Segunda Guerra Mundial, incluidos los de muchos barcos hospitales y barcos de la Cruz Roja que transportaban suministros de socorro.

El derecho consuetudinario anterior a la Primera Guerra Mundial había logrado un equilibrio entre las necesidades militares y humanitarias, que se adecuaba a las prácticas navales y a los barcos de vela del siglo XIX. Como no es posible volver a esa época, el derecho debe adaptarse para continuar respetando el mismo equilibrio con normas adecuadas a las circunstancias actuales. Otro elemento importante son los considerables avances que se han hecho desde la Segunda Guerra Mundial en otros ámbitos del derecho internacional, como la Carta de las Naciones Unidas, el derecho del mar, el derecho aéreo y el derecho relativo al medio ambiente, que deben tenerse en cuenta para cualquier reformulación del derecho aplicable a los conflictos armados en el mar. La evolución del derecho de los conflictos armados terrestres es también importante, en cuanto que todos los conflictos armados incluyen operaciones en las que las fuerzas de tierra, mar y aire trabajan en estrecha cooperación y, por lo tanto, no sería adecuado que se les apliquen normas totalmente diferentes. Aun más, todos los aspectos de un conflicto armado deben atenerse a los principios básicos del derecho internacional humanitario, cualquiera que sea el lugar de las operaciones. Pero, al mismo tiempo, se reconoce que hay que tener en cuenta las características específicas de las operaciones navales, en particular el hecho de que en el mar los intereses neutrales están comprometidos en una medida infinitamente mayor que en las operaciones terrestres.

Todos estos factores han creado un perturbador grado de incertidumbre en el contenido del derecho internacional contemporáneo aplicable a los conflictos armados en el mar. Aunque las operaciones en el mar no son tan frecuentes como las que se realizan en tierra, varios conflictos recientes han demostrado que debe haber mayor certidumbre en el derecho relativo a la guerra naval. El conflicto de las Malvinas originó la primera operación naval importante desde la Segunda Guerra Mundial y, aunque afortunadamente no comportó graves problemas de seguridad para los buques civiles o neutrales, planteó importantes cuestiones en relación con el uso de las zonas de exclusión. También puso de manifiesto que la norma del II Convenio de Ginebra por la que se prohíbe a los barcos hospitales

utilizar un código secreto restaba eficacia a estos barcos. En la guerra entre Irak e Irán, por el contrario, se registraron numerosos ataques contra buques civiles neutrales, y los beligerantes utilizaron zonas de exclusión. Cuando el *Vicennes* abatió el aerobús iraní, quedaron patentes las dificultades prácticas que entraña la correcta identificación de los objetos civiles por parte de las fuerzas navales beligerantes y la confusa relación entre el trabajo de las autoridades civiles de tráfico aéreo y las necesidades de las fuerzas beligerantes en la zona. En la segunda Guerra del Golfo, la actividad naval fue intensa durante el bloqueo que establecieron las fuerzas de coalición sin designarlo formalmente como tal [1]. Tienen especial interés los métodos utilizados para hacer que se aplicase el bloqueo y las excepciones que hubo por razones humanitarias. También fue importante la cuestión del grado de vinculación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con las normas del derecho humanitario. Por último, debe mencionarse que las minas marinas han planteado algunas dificultades. Estas minas fueron colocadas durante la guerra entre Irak e Irán y los Estados neutrales retiraron algunas de ellas. En junio de 1995, un buque fletado por el Comité Internacional de la Cruz Roja para llevar suministros de socorro a personas civiles en Sri Lanka resultó gravemente dañado por una mina marina, hundiéndose posteriormente. El Gobierno de Suecia ha propuesto en varias ocasiones a la comunidad internacional que se establezca un nuevo tratado sobre el uso de las minas navales, la primera vez en 1989 ante la Comisión de Desarme de las Naciones Unidas, después en 1991 ante la Primera Comisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas y, actualmente, como Protocolo adicional a la Convención sobre Ciertas Armas Convencionales [2].

Desafortunadamente, hay ciertas dudas sobre si esta última iniciativa tendrá éxito, ya que la Conferencia de Examen de la Convención de 1980, que se celebrará en septiembre-octubre de 1995, se centrará en las minas terrestres y, en menor medida, en las armas láser.

En los últimos años, algunos Estados han preparado manuales navales o ampliado y actualizado manuales militares que incluyen secciones sobre el derecho de la guerra en el mar. El último manual naval que cabe destacar es el "United States Commander's Handbook on the Law of Naval Operations" (NWP 9A), manual de los Estados Unidos sobre el derecho relativo a las operaciones navales, y su suplemento anotado [3]. En el nuevo manual alemán (El Derecho Humanitario en los Conflictos Armados, ZDv 15/2), publicado en 1992, una parte importante versa sobre los conflictos armados en el mar y el Reino Unido está preparando actualmente un manual en el que se dedicará una amplia sección a las operaciones navales.

Aunque en los conflictos más recientes no se ha registrado un tan elevado número de hundimientos de buques civiles y de otros buques no combatientes como en la Segunda Guerra Mundial, sigue siendo necesario determinar con claridad que las operaciones navales indiscriminadas son ilegales y, para ello, son precisos reglamentos internacionales detallados.

2. Redacción del Manual de San Remo y sus objetivos

La elaboración del Manual de San Remo duró seis años, siendo aprobado en junio de 1994. El Manual va acompañado de un comentario completo, titulado "Explicación" [4]. El grupo de expertos que preparó el Manual estaba integrado por personal gubernamental y académicos procedentes de veinticuatro países que participaron a título personal.

En 1987, se inició una serie de reuniones anuales convocadas por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, en colaboración con otras instituciones, incluidos el Comité Internacional de la Cruz Roja y varias Sociedades Nacionales. La segunda reunión, que tuvo lugar en Madrid, el año 1988, con la colaboración de la Cruz Roja Española, trazó un Plan de Acción para formular el derecho internacional contemporáneo aplicable a los conflictos armados en el mar. Posteriormente, se celebraron reuniones en Bochum, Tolón, Bergen, Ottawa, Ginebra y, por último, Livorno. Las cuatro primeras reuniones se organizaron en colaboración con las Sociedades Nacionales de Alemania, Francia, Noruega y Canadá, respectivamente. El CICR desempeñó una función importante en todas ellas. Aparte de coorganizar la reunión celebrada en Ginebra, asesoró al Instituto durante todo el proceso, coordinó el trabajo de redacción y colaboró en las labores de administración y de secretaría. También convocó tres reuniones de los relatores que escribieron los informes en que se basaron los debates de las reuniones anuales a fin de organizar la redacción de la "Explicación".

El Manual no es un documento vinculante. Dado el grado de incertidumbre existente en el ámbito legal, los expertos decidieron que era prematuro emprender negociaciones diplomáticas para redactar un tratado sobre este tema. Por lo tanto, el trabajo se concentró en determinar cuáles eran los aspectos del contenido actual del derecho consuetudinario sobre los que se estaba de acuerdo, que fueron más numerosos de lo que, en un principio, parecía posible. En segundo lugar, los expertos debatieron cuestiones controvertidas con miras a llegar a un compromiso sobre 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. Los expertos pensaban que la redacción de un documento de este tipo ayudaría a clarificar el derecho, eliminando así la impresión de que el grado de desacuerdo es tal que el derecho consuetudinario no puede evolucionar de forma uniforme ni podrá codificarse algún día [5]. Cuando emprendieron este proyecto, los expertos señalaron, particularmente, que el resultado contribuiría no poco a la difusión y estimularía la redacción de más manuales nacionales.

En 1990, los expertos decidieron que era importante publicar, al mismo tiempo que el Manual, un comentario en el que se indicaran las fuentes de las normas que en él figuran, se recogiesen los debates sobre las disposiciones más controvertidas y se explicase por qué se habían tomado determinadas decisiones. En el

comentario, debía indicarse también cuáles eran las disposiciones aceptadas, de forma general, como expresión del derecho consuetudinario y cuáles eran propuestas para el desarrollo progresivo del derecho. La intención era que el Manual se leyera junto con este comentario (denominado posteriormente "Explicación").

3. Contenido del Manual de San Remo

Los expertos lograron las metas que se habían propuesto por lo que respecta al contenido del Manual y a la Explicación y, de hecho, el éxito de las reuniones fue tal que abordaron más cuestiones de las que habían previsto inicialmente, por ejemplo, el medio ambiente.

El Manual consta de 183 párrafos distribuidos en seis partes [6]. La Parte I, titulada "Disposiciones generales", versa sobre el ámbito de aplicación de las normas, la influencia de la Carta de las Naciones Unidas, las zonas marítimas en las que pueden tener lugar operaciones militares y las definiciones de los términos usados en el Manual.

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

La Parte III, "Normas básicas y distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares", es con mucho la parte más larga. Comienza enumerando los principios del derecho internacional humanitario, que normalmente se asocian al derecho aplicable a la guerra terrestre, pero que los participantes consideraban también válidos para la guerra en el mar. En esta sección, tras enunciarse la norma de que el derecho de los beligerantes a elegir los métodos o medios de hacer la guerra no es ilimitado, se vuelve sobre las normas básicas relativas al principio de distinción (incluida la prohibición de ataques indiscriminados), a la prohibición de usar armas que causen sufrimientos innecesarios o daños superfluos, a la prohibición de ordenar que no haya supervivientes y a la necesidad de prestar la consideración debida al medio ambiente natural. El resto de la Parte III contiene secciones sobre precauciones en el ataque, aeronaves y buques enemigos que se benefician de inmunidad contra los ataques, embarcaciones o aeronaves enemigas o neutrales que pueden ser objeto de ataque, y precauciones especiales concernientes a aeronaves civiles.

La Parte IV se titula "Métodos y medios de la guerra en el mar" y contiene normas sobre el uso de determinadas armas (misiles y otros proyectiles, torpedos y minas), las normas aplicables a los bloqueos y a las "zonas" y una sección sobre tácticas de engaño, estratagemas y perfidia.

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

En la Parte VI, "Personas protegidas, medios de transporte sanitarios y aeronaves sanitarias", no se reproducen las disposiciones pormenorizadas del II Convenio de Ginebra y del Protocolo adicional I sobre estas categorías, pero se especifica que estas normas son aplicables y se incluyen otras normas basadas en la evolución reciente del derecho.

Algunas secciones del Manual no están directamente relacionadas con las normas del derecho internacional humanitario como tal, en particular las secciones referentes a la influencia de la Carta de las Naciones Unidas y a las zonas de operaciones navales, pero los participantes consideraban que estas secciones son un componente necesario del Manual, ya que contribuyen a establecer un marco de certidumbre legal que, a su vez, ayuda a garantizar la correcta aplicación de las normas del derecho internacional humanitario. En particular, en el Manual se especifica que las normas se aplican a todas las partes, independientemente de cuál haya sido la que inició el conflicto, y que también se aplican a operaciones autorizadas o emprendidas por las Naciones Unidas. Sin embargo, la contribución más importante del Manual es la reafirmación y la actualización del derecho internacional humanitario, teniendo en cuenta los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y el Protocolo adicional I de 1977.

La innovación más importante con respecto al derecho tradicional anterior a 1914 consistió en la clara formulación del principio de distinción, tal como se recoge en el Protocolo I. En el derecho tradicional, los únicos buques que podían ser objeto de un ataque inmediato eran los buques beligerantes y los buques auxiliares, pero podían tomarse varias medidas militares contra los buques beligerantes y contra los buques neutrales que apoyaran al enemigo, por ejemplo transportando material militar o ayudando al servicio de información enemigo. Estas medidas se limitaban, generalmente, al apresamiento de los buques mercantes en cuestión y solo se permitía la destrucción de los buques en determinados casos concretos y con ciertas condiciones; sobre todo, era necesario que se garantizara la seguridad de los pasajeros y de la tripulación. Como se menciona más arriba, la utilización en este siglo de nuevos medios de hacer la guerra, en particular los submarinos y las aeronaves, ha dificultado la aplicación del derecho tradicional y contribuyó a que, en ambas guerras mundiales, fuesen atacados buques mercantes. Ante esta situación, y sobre la base de la práctica reciente de los Estados y del Protocolo adicional I, los expertos decidieron introducir el concepto de "objetivo militar". La finalidad es que solo puedan ser objeto de ataque los buques de guerra (una categoría que incluye los submarinos) y los buques mercantes y auxiliares que directamente contribuyan a la acción militar del enemigo, mientras que se mantiene la posibilidad de recurrir a otras medidas tradicionales, salvo al ataque,

contra otros buques definidos en el Manual. Se reprodujo la definición de "objetivo militar" que figura en el artículo 52 del Protocolo adicional I, pues se consideraba que, de esta forma, se satisfacían las necesidades militares y, al mismo tiempo, se sacaba provecho de los progresos logrados en el derecho internacional humanitario desde la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, además de esta definición general, y a diferencia del Protocolo adicional I, el Manual contiene ejemplos de actividades que, normalmente, permitirían considerar a los buques que participan en ellas como objetivos militares, con lo que se pretende dar unas pautas concretas. En el párrafo pertinente [7] se dice lo siguiente:

"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 visitada, registrada o capturada;

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."

Se incluye también un párrafo relativo al posible ataque a buques neutrales, pero cuyo sentido es, sorprendentemente, más limitado y estricto.

Además, en el Manual se enumeran [8] los buques que no pueden ser apresados de conformidad con el derecho de los tratados o el derecho consuetudinario:

"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."*

El Manual contiene una sección sobre las precauciones que deben tomarse antes de lanzar un ataque, semejantes a las que figuran en el artículo 57 del Protocolo I, cuyo propósito es evitar ataques ilegales.

Sin embargo, el Manual no se refiere solamente a los buques. Los expertos reconocen que las aeronaves desempeñan una importante función en las operaciones navales y que en cualquier manual realista se debería tener esto plenamente en cuenta. Por lo tanto, se incluyen disposiciones similares, *mutatis mutandis*, sobre las aeronaves que pueden ser atacadas y las que se benefician de inmunidad contra los ataques. También, hay una sección sobre las precauciones especiales que hay que tener por lo que atañe a la aviación civil

para evitar que aeronaves civiles inocentes sean objeto de ataques. Con esta finalidad, los expertos hacen referencia a las normas de aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. En general, estas disposiciones del Manual de San Remo son un intento pragmático de conciliar las necesidades militares, el derecho humanitario y las normas de aviación civil.

El uso de las diferentes zonas marítimas, aunque no entra estrictamente en el ámbito del derecho internacional humanitario, también es una innovación importante que debía incluirse en el derecho del mar contemporáneo, como se recoge, especialmente, en la Convención del Derecho del Mar de 1982. Una vez más, no siempre fue fácil combinar las necesidades militares y el respeto, en la mayor medida de lo posible, de las disposiciones de esa Convención. Entre las cuestiones controvertidas, hay que destacar las normas relacionadas con la protección del medio ambiente, la libertad de navegación y los derechos especiales de exploración y explotación en las zonas económicas exclusivas de los Estados neutrales y, en especial, la legalidad o no legalidad de la designación de "zonas" (normalmente llamadas zonas de exclusión), que pueden poner trabas al derecho de navegación de los buques neutrales. A pesar de esto, puede considerarse como un importante logro el hecho de que en el Manual se especifique que, si se designan estas zonas, el derecho internacional humanitario debe respetarse plenamente en ellas.

Tiene gran importancia el hecho de que el Manual incluya normas relativas al respeto debido a las personas protegidas similares a las que constan tanto en los Convenios de Ginebra de 1949 como en el Protocolo adicional I de 1977. Esta inclusión era necesaria, dado que el último instrumento internacional de índole general sobre el derecho de la guerra naval databa de 1913.

En el Manual no se vuelve sobre el contenido completo del II Convenio de Ginebra y del Protocolo I, lo que sería innecesario, pero se especifica que es preciso remitirse a las disposiciones relativas al respeto debido a las personas protegidas que figuran en esos instrumentos. Contiene, no obstante, una sección sobre el estatuto y el trato debido a todas las personas rescatadas en el mar. En particular, se especifica que las personas civiles capturadas en el mar están protegidas por el IV Convenio de Ginebra; esto supone una mejora con respecto al derecho tradicional, en el que se indica solamente que estas personas civiles están sujetas a la disciplina del captor [9]. Aparte de las disposiciones específicas relativas al trato debido a los heridos, los enfermos y los náufragos incluidas en el II Convenio de Ginebra y en el Protocolo adicional I, el derecho, derivado de los tratados actuales y de otras fuentes, por el que se regula el estatuto y el trato debido a las personas apresadas en el mar es, en su mayor parte, fragmentario e incompleto. Por consiguiente, además de clarificar las normas aceptadas del derecho consuetudinario, algunas de las normas del Manual apuntan al desarrollo progresivo del derecho. En la misma sección del Manual se incluyen normas concretas sobre la protección de los barcos y aeronaves sanitarios que figuran en el Protocolo I y se insta a que se usen los medios de identificación introducidos en el Anexo I de ese Protocolo.

Por último, debe mencionarse que en el Manual se prohíben los bloqueos cuya única finalidad sea hacer padecer hambre a la población civil y se exige a la parte bloqueadora que permita el paso de suministros de socorros si, como efecto secundario del bloqueo, la población civil está insuficientemente abastecida de alimentos y de otros suministros esenciales. Esto supone una desviación definitiva del derecho tradicional y es reflejo de las nuevas normas en las que se prohíbe hacer padecer hambre a la población civil y se estipula el suministro de socorros, normas introducidas en el Protocolo I de 1977 que se consideran ya, en general, como parte del derecho internacional consuetudinario.

4. Conclusión

Como el Manual de San Remo es el único instrumento internacional de índole general que se ha elaborado sobre el derecho de la guerra en el mar desde 1913, es probable que tenga importantes consecuencias. Ya ha influido en las disposiciones relativas a la guerra naval que se incluyen en el manual alemán y, presumiblemente, influirá en los manuales que se redacten en el futuro. De esta forma, el Manual de San Remo debe contribuir a consolidar el derecho internacional consuetudinario contemporáneo, fomentar su desarrollo coherente y sentar unas bases para la redacción de un posible tratado en el futuro que sean más firmes que las que hubiera habido sin dicho Manual. El Manual y la Explicación aneja también serán útiles con miras a la difusión, que, a su vez, debe promover un mayor respeto del derecho.

Louise Doswald-Beck. LLM (Londres), abogada, fue profesora de derecho internacional en la Universidad de Exeter y en el University College de Londres, ocupándose especialmente de los temas relacionados con el recurso a la fuerza, el derecho internacional humanitario y los derechos humanos. Es asesora jurídica del CICR. Se ha especializado, sobre todo, en las cuestiones relacionadas con la conducción de las hostilidades y asesora al CICR en los temas de derecho internacional relativos a los derechos humanos. Ha publicado numerosos artículos en la RICR y es la redactora de Armas que causan ceguera. Informes de las reuniones de expertos convocadas por el Comité Internacional de la Cruz Roja sobre las armas láser de combate, 1989-1991 (CICR, 1995) y del Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, IIDH (CUP 1995).

Notas:

1. Las fuerzas armadas estadounidenses utilizaron el término "interdicción".
2. El título completo de esta Convención es: "Convención sobre prohibiciones o restricciones del empleo de ciertas armas convencionales que puedan considerarse excesivamente nocivas o de efectos indiscriminados".

3. NWP 9(Rev.A)/FMFM 1-10. Próximamente se publicará una nueva versión revisada.

4. Tanto el Manual como la Explicación han sido publicados por *Cambridge University Press* "San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea: Prepared by a Group of International Lawyers and Naval Experts convened by the International Institute of Humanitarian Law", (ed. Louise Doswald-Beck), 1995. El texto del Manual, en español, figura a continuación, pp. 649-694.

5. En algunos seminarios sobre la guerra naval, por ejemplo, en Brest (1987) y en Newport (1990), así como en el grupo especial de la *American Society of International Law (ASIL)* (1988), se habían destacado los puntos de desacuerdo.