



Universidad
Rey Juan Carlos

Facultad de
Ciencias Jurídicas y Políticas

**TRABAJO FIN DE GRADO
GRADO EN DERECHO
CURSO ACADÉMICO 2023/2024
TERCERA CONVOCATORIA**

**EL BLOQUEO NAVAL DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO
INTERNACIONAL: ANÁLISIS DE CASO DEL MAR NEGRO**

AUTORA: Pascual Rubio, Sara

DNI: 72902901P

TUTOR: Jiménez García, Francisco

En Fuenlabrada, a 17 de junio de 2024

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
I. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA CUESTIÓN	4
II. OBJETIVOS DEL TRABAJO	4
III. METODOLOGÍA	5
CONCEPTUALIZACIÓN.....	6
I. DEFINICIÓN Y CONCEPTOS AFINES.	6
1. <i>Derecho de visita y captura</i>	8
2. <i>Embargo. Diferenciación con el concepto de bloqueo.</i>	9
II. REQUISITOS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE UN BLOQUEO NAVAL 11	
III. LA VIOLACIÓN DEL BLOQUEO Y SUS CONSECUENCIAS	16
IV. EL DEBATE SOBRE EL BLOQUEO PACÍFICO	17
V. EJEMPLOS HISTÓRICOS DE BLOQUEOS NAVALES	19
1. <i>El bloqueo a Venezuela de 1902</i>	19
2. <i>El bloqueo israelí a la franja de Gaza</i>	20
3. <i>Bloqueo de Yemen por Arabia Saudí</i>	22
EL BLOQUEO NAVAL ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL	24
I. NORMAS REGULATORIAS DE LA GUERRA MARÍTIMA Y DERECHO DEL MAR	24
II. EL BLOQUEO NAVAL EN LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS. ACTUACIONES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.	29
III. LOS CONVENIOS DE GINEBRA DE 1949 Y SUS PROTOCOLOS.....	32
1. <i>Protocolo I de Ginebra relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales, 1977</i>	33
ESTUDIO DE CASO: BLOQUEO NAVAL DEL MAR NEGRO	36
I. RELEVANCIA HISTÓRICA DEL MAR NEGRO	36
II. CONTEXTO REGIONAL TRAS EL FINAL DE LA GUERRA FRÍA. PRINCIPALES ACTORES	38
1. <i>Rusia</i>	39
2. <i>Ucrania</i>	40
3. <i>Países ribereños y en el área de influencia del Mar Negro</i>	41
4. <i>OTAN</i>	42
5. <i>Unión Europea</i>	43
EL BLOQUEO NAVAL DEL MAR NEGRO Y LA APLICACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL	44
I. EL PUENTE DE CRIMEA COMO MEDIO FÍSICO DE BLOQUEO. LA DISPUTA SOBRE LA DETENCIÓN DE BUQUES DE GUERRA Y MARINEROS UCRANIANOS.....	44
II. EL CIERRE DE LOS ESTRECHOS TURCOS	47
III. EL BLOQUEO DEL MAR NEGRO EN LA GUERRA DE UCRANIA.	48
IV. LA INSTRUMENTALIZACIÓN DEL HAMBRE	51
1. <i>La Iniciativa de Grano del Mar Negro</i>	52
CONCLUSIONES FINALES.....	55
BIBLIOGRAFÍA	56

LISTADO DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

CCC.....	Centro de Coordinación Conjunta
CDI.....	Comisión de Derecho Internacional
CICR.....	Comité Internacional de la Cruz Roja
CNUDM.....	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
ONU.....	Organización de las Naciones Unidas
UE.....	Unión Europea
UNRWA....	Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados Palestinos en Oriente Medio
ZEE.....	Zona Económica Exclusiva

INTRODUCCIÓN

I. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA CUESTIÓN

El mar ha sido, a lo largo de la historia, medio de interacción económica, cultural y política, incluyendo la acción bélica y su control ha sido un elemento esencial de manifestación de poder de los Estados. Tanto fue así, que se afirmaba en el ideario militar tradicional que el resultado de las guerras podía decidirse en el marco de las luchas navales. A este respecto, los teóricos militares navales vieron, a la vez que se desarrollaba el comercio, que la única opción de utilizar la fuerza naval en el contexto bélico no era la de la batalla, sino que estos medios podían ser útiles para debilitar al enemigo no dejándole abandonar sus puertos e impidiendo al resto de buques acceder a ellos.

El bloqueo naval, entendido como la suspensión del tráfico marítimo hacia y desde los puertos de una nación enemiga, busca asfixiar económicamente al adversario al cortar sus líneas de suministro y comunicación. En el caso del Mar Negro, tales acciones no solo afectan a los países ribereños, sino que también tienen implicaciones más amplias para la estabilidad y la economía global, dado el papel crucial de esta región en el comercio internacional.

Desde la anexión rusa de la Península de Crimea en el año 2014, la navegación internacional en estas aguas, que conectan Europa y Asia y entre cuyos países ribereños se encuentran varios miembros tanto de la OTAN como de la UE, se ha visto gravemente afectada siendo el colofón el bloqueo impuesto por Rusia en el marco del conflicto armado que estalló en 2022 y que aún hoy en día sigue gravemente activo.

Este trabajo de fin de grado (TFG) tiene como objetivo explorar la dinámica del bloqueo naval en el Mar Negro, haciendo un análisis del marco jurídico internacional que regula estas acciones. Se analizarán, además, otros casos de bloqueo entre Estados, así como el establecimiento de los mismos por la ONU para preservar el Derecho Internacional. A través de este estudio, se pretende alcanzar una comprensión profunda de las complejidades legales, estratégicas y humanitarias asociadas con los bloqueos navales y, en concreto, con el desplegado en la referida región.

II. OBJETIVOS DEL TRABAJO

El objetivo general del trabajo consistirá en analizar el bloqueo naval impuesto por Rusia contra Ucrania en las aguas del Mar Negro, así como sus implicaciones jurídicas, geopolíticas y humanitarias.

De acuerdo con la consecución de este objetivo general se expondrán una serie de objetivos específicos. Uno de ellos consistirá en establecer los caracteres definitorios de la institución del bloqueo naval, así como su regulación jurídica en el Derecho Internacional y al Derecho Internacional Humanitario. Por otro lado, se tratará de conseguir un análisis basado en los acontecimientos de la situación relativa al conflicto que afecta al Mar Negro, así como sus antecedentes, consecuencias y contexto geopolítico, estudiando las implicaciones jurídicas de la situación. Como último objetivo, el trabajo pretende comprender las implicaciones del conflicto en diversos ámbitos y como este puede afectar a diversos actores, mirando más allá de las partes en conflicto.

III. METODOLOGÍA

Para la consecución de los objetivos arriba especificados, el trabajo presentará una estructura encuadrada a través de la que, en primer lugar, se buscará lograr una caracterización general de la institución a analizar para, posteriormente, aplicar los elementos logrados en dicha caracterización para realizar el estudio de caso.

Para la caracterización general, se llevará a cabo una revisión bibliográfica de la doctrina existente, así como de distintos instrumentos jurídicos promulgados al respecto.

Para la realización del estudio de caso se llevará a cabo la búsqueda y análisis de los acontecimientos ocurridos en la zona a estudiar, así como de la bibliografía existente al respecto y los documentos emanados de distintos Organismos Internacionales. Posteriormente, se combinará la información obtenida respecto al caso analizado y el producto obtenido en la caracterización general para poder obtener conclusiones.

Finalmente, se intentará, en este caso siguiendo el método inductivo, analizar, a juicio de la información obtenida, la situación existente, haciendo un análisis sobre su legalidad y los desafíos que presenta.

CONCEPTUALIZACIÓN

I. DEFINICIÓN Y CONCEPTOS AFINES.

El bloqueo naval es una institución de naturaleza consuetudinaria y, es por ello, que carece de definición convencional y han sido la doctrina, a través del análisis de la práctica seguida por los Estados que han utilizado este medio para hacer la guerra en el medio marino, y los propios ejércitos quienes la han dotado de un marco conceptual. Es por ello que, en este apartado, debemos analizar diferentes definiciones aportadas en el ámbito doctrinal para extraer los caracteres comunes de la institución y poder, de este modo, abordarla.

En primer lugar, Rousseau (1957, p.713) lo definió como “medida por la cual un beligerante prohíbe toda comunicación entre la alta mar y el litoral enemigo, bajo sanción de detener y capturar a los barcos que la contravengan”. Verri (1992, p. 19) en el *Diccionario de Derecho Internacional de los Conflictos Armados* publicado por el Comité Internacional de la Cruz Roja, añade en su definición que se trata de una “operación de las fuerzas navales y aéreas”. Esto aporta un importante cariz al concepto al implicar que los medios utilizados para mantener la efectividad del bloqueo no tienen por qué ser únicamente navales, sino que se podrán utilizar otras herramientas distintas al buque de guerra siendo, en este caso, los medios aéreos.

Por su parte, Villasante (1991a, p. 17 y ss.) define el bloqueo naval como “medio de hostilizar propio de la guerra marítima consistente en la prohibición, impuesta por un Estado beligerante y mantenida de forma permanente por sus fuerzas navales y aéreas, de todo tráfico marítimo con un determinado puerto o costa enemiga u ocupada por la parte adversa”. Es en este último punto donde se añade una parte fundamental para la conceptualización y es que no solo se romperán las comunicaciones y el comercio con las costas del territorio de la potencia enemiga, sino que también ocurrirá con enclaves dominados por este.

Es el General Jáudenes Lameiro (1996, p. 22) quien define la institución como una “acción de guerra realizada frente al enemigo por una fuerza naval beligerante y por la que se interrumpen las comunicaciones marítimas por sus puertos”. Además, establece tres caracteres definitorios esenciales: la existencia de una situación de guerra, elemento no mencionado explícitamente en el resto de las definiciones, que este bloqueo sea establecido por uno de los beligerantes frente a otro y, por último, que resulte en la interrupción del tráfico marítimo.

Es, finalmente, el *Commander's Handbook on the Law of International Operations* de la Armada Estadounidense (2022, p. 7-10), quien nos proporciona una de las definiciones más completas y ampliamente aceptadas y referenciadas sobre el concepto, estableciendo por bloqueo naval “una operación beligerante para prevenir que los buques y/o aeronaves, neutrales y enemigas, entren o abandonen determinados puertos, aeropuertos o costas bien pertenecientes a un Estado enemigo bien ocupadas por él o bajo su control”.

Podemos encontrar sistematizados en la anterior definición los criterios determinantes del bloqueo:

- a. Operación beligerante, es decir, que se realiza en un contexto de conflicto armado. La existencia y naturaleza del denominado “bloqueo pacífico” ha sido algo ampliamente debatido que abordaremos posteriormente
- b. Afecta a buques y aeronaves neutrales y/o enemigas. Uno de los grandes elementos diferenciadores del bloqueo naval es el hecho de que no afecta solamente a las partes en contienda, sino que expande sus efectos también a las potencias neutrales, que deben abstenerse de entrar o salir de la zona bloqueada, lo que supone una limitación de su libertad comercial y de navegación. Existen excepciones a esta norma que posteriormente abordaremos.
- c. Las costas afectadas por el bloqueo pueden ser bien las pertenecientes al Estado bloqueado o bien aquellas que se encuentren ocupadas por él o bajo su control. A estos efectos, el art. 42 de la Convención de la Haya de 1907 establece que un territorio se considerará ocupado cuando “se encuentre de hecho bajo la autoridad del ejército enemigo”. Por consiguiente, el bloqueo puede no extenderse únicamente a las costas que se encuentran bajo la soberanía del país enemigo sino también a todos aquellos enclaves que se encuentran únicamente bajo su control.

Una vez establecida estos criterios definitorios, hay autores como el General Jáudenes Lameiro que consideran que la finalidad del bloqueo es un elemento accidental del mismo que dependerá de la situación concreta y de la estrategia militar intrínseca a la misión mientras que otros autores inciden en la finalidad del bloqueo como parte de su naturaleza, aunque partiendo de su naturaleza beligerante.

Corbett, en su obra *Algunos Principios de Estrategia Marítima* (1936), divide la figura en dos atendiendo a su finalidad y la forma de llevarse a cabo: por un lado, los bloqueos cerrados o estrechos, diseñados con una intención defensiva para prevenir a los buques enemigos echarse a la mar consiguiendo así el dominio local de la zona y, por otro lado, los bloqueos de observación, abiertos o a distancia que, con intención ofensiva, tienen la finalidad de forzar al enemigo a dedicar parte de sus efectivos a la mar para facilitar la realización de otras operaciones teniendo como fin último la destrucción de la fuerza naval enemiga y el dominio permanente.

Esta misma concepción dual es expresada en su obra por el teórico Thayer Mahan (cit. en Westcott, 1918) que establece una división entre bloqueo ofensivo y bloqueo defensivo. Según él, el bloqueo ofensivo se distingue porque su función es “prevenir la entrada de abastecimiento y, por tanto, interrumpir las comunicaciones” mientras que el bloqueo defensivo tiene como objetivo principal evitar que los buques enemigos abandonen los puertos, ya que esta libertad “supone peligro para la potencia bloqueadora.” Sin embargo, para este autor todos los bloqueos realizan funciones ofensivas y defensivas al mismo tiempo variando la intensidad de cada una de sus facetas en función de la situación. Este autor expresaba la necesidad que tenía una potencia de tener superioridad marítima antes que superioridad terrestre, formulando la Teoría del Primer Objetivo según la que lo primero que debía destruirse era la flota naval del enemigo, detentando así el control del mar y, así, el dominio de las líneas de comunicación marítima.

A continuación, abordaremos algunos conceptos afines imprescindibles para entender el bloqueo naval tanto en la teoría como en el ámbito práctico.

1. Derecho de visita y captura

Se trata de una institución fundamental para el mantenimiento del bloqueo en cuanto a su efectividad. Por su importancia, al afectar al derecho de navegación y comercio de las potencias neutrales en tiempos de guerra, ha sido incorporada tanto consuetudinariamente como convencionalmente al Derecho Internacional, apareciendo en instrumentos como la Declaración de París de 1856, que habla del tratamiento de las naves y mercancías neutrales, y el Manual de San Remo de 1994 sobre Derecho Internacional aplicable a Conflictos Armados en el Mar.

Es una facultad de naturaleza preventiva que tienen los buques de guerra frente a los buques neutrales y que consiste en el derecho a investigarlos “al objeto de averiguar si estos pertenecen realmente a la marina mercante de los neutrales y, si se comprueba que este es el caso, si intentan violar el bloqueo, o transportan contrabando o prestan asistencia hostil al enemigo” (Oppenheim, 1967, p. 410). Se compone de dos fases: el procedimiento de captura o “fase fáctica” que se divide, a su vez, en el derecho de visita y el resultado de la investigación y que comienza con la intercepción o detención y finalizará una vez se decida si hay elementos en la investigación que justifiquen la captura, o no, y después de que esta se produzca y el procedimiento de juicio o “fase jurídica” en que un tribunal de presas determinará si la captura se ha hecho de manera correcta o no, caso en que deberá dejarse en libertad el buque e indemnizar al propietario tanto por el daño emergente como por el lucro cesante (Ministerio de Defensa de España, 2016).

En caso de que el buque neutral incurra en cualquiera de los supuestos mencionados, el buque de la potencia bloqueadora ostentará el derecho de captura sobre la embarcación. La Declaración Naval de Londres de 1909 nos indica en sus artículos 14 y 21 que, si había conocimiento real o presunto del bloqueo quedará confiscada tanto la nave, como el cargamento transportado por la misma a menos que el embarcador, en el momento de embarcar dicha mercancía, “no conocía ni podía conocer la intención de violar el bloqueo”. Las personas y tripulación del buque no serán apresados como prisioneros de guerra excepto que formen parte de las fuerzas armadas enemigas, caso en que el art. 47 de la Declaración nos indica que podrán ser apresados aun cuando, tras la visita, no hubiese lugar a la captura de la nave.

La declaración no aporta una definición de qué se entiende por contrabando a los efectos del precepto, pero ha sido la doctrina quien lo ha definido como “el internamiento de bienes o mercancías en violación de una orden o prohibición de una orden de la autoridad competente” (García-Corrochano, 1998, p.188). En el caso del bloqueo de guerra, este contrabando consiste en la introducción de bienes que pueden ayudar al enemigo a bien mejorar sus efectivos para la guerra o, incluso, le proporciona los suministros para poder continuarla. Se ha establecido que es competencia de la potencia beligerante quien determine que bienes se considerarán de contrabando en cada una de las circunstancias pudiendo estos serlo bien por su propia naturaleza, como podría ser el caso de las armas, bien por el destino que pretende dárseles. En este caso se incluirían los alimentos, que no constituirán contrabando cuando se destinen al mantenimiento de la población civil pero sí podrán serlo si están destinados a alimentar a los contendientes o, incluso, a mantener a los trabajadores de la industria armamentística.

En cuanto a la asistencia hostil, esta consiste en bien participar en las hostilidades a favor de un beligerante, momento en que la Declaración de Londres de 1909 nos dice que pasará a ser tratada como una nave mercante enemiga, bien prestar algún servicio al enemigo ya sea a través del transporte de personas, información o correspondencia, entre otras. Se distingue del contrabando ya que este únicamente comprende el transporte de determinados bienes y no de personas o información, conductas que constituirán un acto de asistencia hostil y que también darán lugar a derecho de captura (Oppenheim, 1967).

El derecho de visita y captura solo podrá ser ejercitado, en orden a no considerarse un acto de piratería, por buques de guerra de la potencia beligerante y únicamente en la distancia que esté sirviendo para mantener la efectividad del bloqueo. En caso de que la nave neutral se resista a ser visitada, podrá ser empleada la fuerza para obligarla a detenerse o para efectuar la inspección del buque o las mercancías. El buen ejercicio de este derecho será garantizado por el tribunal de presas, que será quien determinará la validez o no de la captura realizada y será, por tanto, quien salvaguarde tanto las libertades de los neutrales como los derechos de los beligerantes.

Sin la existencia del derecho de visita y captura la institución del bloqueo naval carecería de utilidad práctica ya que, aunque establecido por uno de los beligerantes, la parte no tendría forma de comprobar que los Estados neutrales se abstienen de comerciar o colaborar con el enemigo. Además, por otro lado, es la única forma de garantizar que la limitación de los derechos de libertad de navegación y libertad de comercio de los neutrales es la necesaria para mantener las finalidades del bloqueo ya que, a falta de este derecho de visita y captura, podría establecerse una prohibición total del tráfico marítimo para prevenir el contrabando y la asistencia al enemigo que podría resultar en la imposibilidad de las potencias neutrales de cruzar estos espacios para dirigirse de un puerto neutral a otro e, incluso, podría causar ataques injustificados a naves bajo pretexto de estar realizando actos que violan su estatus de neutralidad sin estar esto comprobado.

2. Embargo. Diferenciación con el concepto de bloqueo.

Cuando nos referimos a embargo y bloqueo nos encontramos con mecanismos que, aunque son similares, no idénticos. A pesar de esto y a causa de las connotaciones bélicas y de uso de la fuerza que hemos reflejado anteriormente que se entienden inherentes al término “bloqueo”, este ha sido sustituido erróneamente por el de “embargo” llevando a una flexibilización conceptual que ha difuminado las barreras de ambos conceptos.

Esta flexibilización queda claramente evidenciada en el caso de las medidas impuestas por Estados Unidos contra Cuba en el marco de la Crisis de los Misiles de Cuba en 1962, medidas que algunos catalogan como “bloqueo” y otras como “embargo” hasta el punto de que se ha considerado que la utilización de uno u otro término posee un trasfondo político. La Misión Permanente de Cuba ante las Naciones Unidas siempre se ha referido a las sanciones como “bloqueo” como medio de sustentar su afirmación de que se trata de una medida de tiempos de guerra en tiempos de paz y, por otra parte, las agencias gubernamentales estadounidenses se refieren a la situación como “embargo”. Por su parte, la Unión Europea acogió una propuesta de Resolución sobre la situación de Cuba en que se utiliza en numerosas

ocasiones la palabra “bloqueo” para referirse a la situación pero que, finalmente, acabó decayendo¹

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en lugar de servir de ayuda para la concreción terminológica de la situación, parece contribuir a la continuación de la ambigüedad debido a que utiliza ambos términos en la misma documentación. Al consultar la Resolución A/78/L.5 aprobada por la Asamblea General el 2 de noviembre de 2023 y que pide el fin de las sanciones, una vez más y como lleva ocurriendo desde 1992, podemos encontrar que en su versión en español ostenta la denominación “Necesidad poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba”, en su versión en inglés se utiliza el término “embargo” por lo que ambos términos son utilizados como sinónimos cuando, como desarrollaremos a continuación, no lo son.

La primera diferenciación clara entre ambos conceptos la establece la Carta de las Naciones Unidas en su Capítulo VII al establecer las medidas a seguir en caso de amenazas a la paz o actos de agresión. El precepto divide entre las medidas para hacer efectivas sus decisiones (art. 41), que no conllevarán el uso de la fuerza, y las aquellas que podrán llevarse a cabo mediante orden del Consejo de Seguridad para el mantenimiento de la paz y la seguridad una vez se haya determinado que las medidas del art. 42 son ineficaces (art. 42). Es en el art. 41 donde encontramos la “interrupción total o parcial” de relaciones o comunicaciones buscando, realmente, un aislamiento internacional del Estado a quien afectan, lo que podríamos denominar “embargo” mientras que el “bloqueo” se recoge de manera específica entre las medidas del art. 42. Es por esto que debemos determinar que la diferencia fundamental entre las dos instituciones es que el bloqueo contempla el uso de la fuerza mientras que esta nunca podrá utilizada cuando se lleve a cabo un embargo, al prohibirlo la propia Carta.

Otra de las diferenciaciones entre ambos conceptos estriba en su propia naturaleza. Podemos identificar el concepto de embargo con el de boicot², especialmente en los ámbitos financiero y comercial, utilizado como medida de coacción en búsqueda del cumplimiento de los preceptos internacionales y amparada en razones fundamentalmente políticas o económicas. Así, encontramos que al hablar de embargo nos estamos refiriendo a una sanción o medida coercitiva establecida en el orden internacional por una autoridad estatal, supraestatal o una Organización Internacional, como pueden ser las propias Naciones Unidas, contra un Estado para coaccionarle al cumplimiento de determinados principios de Derecho Internacional.

Los actos que han fundamentado el establecimiento del embargo no tienen por qué constituir un acto de agresión que justifique el ejercicio de la fuerza amparándose en el derecho de legítima defensa del art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas³. Un ejemplo de esto son las sanciones establecidas por la ONU sobre Irak en 1990 en términos de disuadirle de la invasión de Kuwait entre las que se encontraba un embargo comercial sobre el que únicamente quedaban excluidos los alimentos y suministros médicos.⁴

¹ Finalmente, la versión aprobada de la Resolución del Parlamento Europeo, de 29 de febrero de 2024, sobre la situación crítica en Cuba no contiene el término “bloqueo” pero tampoco contiene el término “embargo”.

² El *Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española* define boicotear como “privar a una persona o entidad social de toda relación social o comercial para perjudicarla y obligarla a ceder en todo lo que se le exige”.

³ Art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas: “Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales.”

⁴ Resolución 660 (1990) del Consejo de Seguridad, de 6 de agosto de 1990

En este caso, concurrió en los Estados y la doctrina el mismo debate sobre la utilización de la terminología “embargo” o “bloqueo”. La adopción por el CS de la Resolución 661 (1990) llamaba al establecimiento de “sanciones económicas” manteniéndose dentro de las disposiciones del art. 41, surgiendo la duda de la posibilidad de utilizar o no la fuerza para la intercepción de buques mercantes en orden a hacer efectivo el embargo. La doctrina ha dudado de la legalidad de estas medidas, al constituir un uso de la fuerza no autorizado por el Consejo de Seguridad que transformaría el “embargo” en “bloqueo”. Esto evidencia que, en el caso de la imposición de un embargo, sigue vigente la prohibición del uso de la fuerza establecida por la Carta de las Naciones Unidas. (Villasante, 1991 a)

A pesar de que en el supuesto iraquí se trató de un embargo total impuesto por el Consejo de Seguridad expresamente en su Resolución, existe la posibilidad de que se establezcan embargos parciales, que afectarán únicamente a determinadas mercancías, productos, materiales o activos bien por su propia naturaleza, como sería el caso de los embargos de armas, bien por la ventaja que pueda aportar a la potencia que se quiere debilitar el doble uso de dichos productos. Podemos observar este tipo de bloqueo en las sanciones impuestas desde la Unión Europea (UE) a Rusia. En el paquete aprobado en julio de 2014⁵ se impuso la necesidad de autorización para comerciar con Moscú respecto a materiales aptos para ser utilizados en la industria energética como tubos para la extracción de petróleo y gas o bombas para carburante o aceite debiéndose esto a la necesidad, considerada de manera expresa en el propio Reglamento de adopción, de aplicar restricciones a la exportación de determinados bienes a Rusia y el acceso de los nacionales y las empresas del país al mercado de capital.

Esta última es la modalidad más ampliamente implementada debiendo ser aprobada por la autoridad que dicta el embargo, y para posibilitar su cumplimiento, una lista con las mercancías, productos o activos que se encontrarán afectados por el mismo. Aquí encontramos otra de las diferencias con el bloqueo naval ya que, como se ha establecido anteriormente, este consiste en la prohibición de todo tráfico marítimo y no sólo de aquel que transporte una determinada mercadería.

Por último y como gran discordancia entre ambas figuras, debe recalcarse que, frente a la constitución de medio bélico del bloqueo encontramos al embargo como método coactivo más allá de un contexto de guerra. Además, como puede observarse en el caso de las sanciones de la UE a Rusia, en caso de conflicto armado, el embargo no necesita ser impuesto por una de las partes beligerantes, sino que también puede serlo por una potencia neutral.

II. REQUISITOS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE UN BLOQUEO NAVAL

A pesar de la no existencia de instrumentos convencionales que detallen y establezcan de forma obligatoria para sus Estados firmantes cuáles son los presupuestos necesarios para el establecimiento de un bloqueo ha sido, de nuevo, la vía consuetudinaria la que se ha encargado de cumplir esta labor. De esta forma, se consideran indiscutidamente preceptivos los siguientes elementos: declaración, notificación, imparcialidad y efectividad (Von Heinegg, 2000, p. 214).

⁵ Reglamento (UE) nº 833/2014 del Consejo del 31 de julio de 2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

1. Declaración y notificación

Para su obligatoriedad, el bloqueo debe ser declarado por la potencia bloqueadora⁶. Los requisitos de esta declaración son los contenidos en el artículo 9 de la Declaración de Londres de 1909 que, aunque no fue ratificada por ninguno de sus signatarios, sirvió para codificar la práctica estatal hasta el momento y cuya fuerza ha sido evidenciada por su posterior seguimiento. Según el precepto, para ser adecuada, esta declaración debe incluir la fecha de comienzo del bloqueo y los límites geográficos de la zona a que afecte, además del plazo de gracia que deberá otorgarse a los buques neutrales para que abandonen dicho perímetro.

Además, para surtir efectos, el art. 11 nos dice que dicha declaración deberá ser notificada

1. A las Potencias neutrales, por la Potencia bloqueadora, mediante una comunicación dirigida a los Gobiernos mismos o a sus representantes ante ella acreditados;
2. A las autoridades locales, por el comandante de la fuerza bloqueadora. Estas autoridades, por su parte, informarán de ello lo antes posible a los cónsules extranjeros que ejerzan sus funciones en el puerto o en el litoral bloqueados.

Estos dos preceptos referidos al establecimiento del bloqueo en un sentido jurídico no han sido objeto de discusión ya que responden al interés tanto de la parte beligerante que lo declara como de los neutrales. El propósito de quien establece un bloqueo consiste en aislar determinadas áreas de las costas enemigas y la única forma de que esto ocurra es informar de ello a aquellos que deben abstenerse de acceder a dichas áreas. De esta forma, el propio beligerante sobre el que recae la obligación del art. 9 es a la vez interesado.

A pesar de que ha estado en la práctica de los Estados el otorgar un plazo a las naves neutrales para que abandonen el área bloqueada, no hay sobre esto una uniformidad en los criterios y, por ello, nos dice la Armada Estadounidense que serán los propios declarantes los que establecerán el tiempo que consideren oportuno. Anteriormente, este periodo solía ser de 15 días pero, debido a los avances tecnológicos, se ha reducido a las 24 horas aunque, como ha sido señalado, no existe acuerdo, habiendo quienes señalan un plazo adecuado de 2 días, por lo que será cada beligerante quien decida conforme a las circunstancias del caso. Si, en el momento de la declaración del bloqueo, no existen naves o aeronaves neutrales dentro del área de bloqueo, este periodo de gracia no será requisito para la validez de la declaración. Por último, y para remarcar la naturaleza obligatoria de esta cláusula, debemos señalar que la Declaración de Londres de 1909 nos indica, en el párrafo 2 de su artículo 16 que, en caso de no haberse establecido dicho periodo, los barcos neutrales podrán salir libremente de los puertos bloqueados. (Frostad, 2018)

Respecto a los sujetos que deben recibir la notificación, volvemos a encontrarnos en este aspecto con el interés por parte de la potencia bloqueadora de que las potencias neutrales conozcan la existencia del bloqueo, por un lado, para evitar incumplimientos accidentales y, por otro lado, porque el conocimiento, expreso o presunto, de la existencia del bloqueo es requisito esencial para calificar un acto de una potencia neutral como violación o intento de violación de este.⁷

⁶ Artículo 8 Declaración de Londres de 1909

⁷ Art. 14 Declaración de Londres de 1909: "El derecho de capturar un barco neutral por violación del bloqueo está subordinado al conocimiento real o presunto del bloqueo".

La norma no nos indica que deba seguirse una forma específica de notificación para considerar la validez de esta y es por ello por lo que la doctrina, así como los manuales militares, nos indican que esta será adecuada en cuanto que sea efectiva. Esto significa que podrá, incluso, ser notificada al capitán a bordo de la nave en el momento en que haya entrado o se estime que va a acceder a la zona bloqueada y se proceda a su identificación conforme al derecho de visita y captura.

2. Imparcialidad

El siguiente requisito es la imparcialidad, así como indica el art. 5 de la Declaración. Supone una obligación de hacer para la potencia bloqueadora que deberá imponer las condiciones del bloqueo de igual manera a todos los Estados. El incumplimiento de este requisito a través de una discriminación que afecte positiva o negativamente a las naves de un Estado conllevará por si misma la ilegalidad del bloqueo.

3. Efectividad

Es el requisito que más controversia suscita respecto a su cumplimiento práctico y lo hace, a su vez, por su importancia ya que nos indica que, para ser válido, es imprescindible que el bloqueo sea efectivo, es decir, no serán en ningún caso válidos los bloqueos “sobre el papel”. La fuerza de este precepto, sin embargo, no está sujeta a disputa, siendo recogida inicialmente en la Declaración de París de 1856 y posteriormente en la Declaración de Londres de 1909, así como en el Manual de San Remo de 1994.

Para que un bloqueo sea efectivo se requiere que sea mantenido “por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo”⁸. La efectividad es un elemento de hecho (art. 3 Declaración de Londres de 1909) y, sobre esto, la doctrina es unánime en que, es imprescindible tener en cuenta el desarrollo del armamento y de las formas de hacer la guerra y, en este orden, ya no es necesario para considerar un bloqueo como efectivo que las naves o aeronaves destinadas a mantenerlo se encuentren a una distancia reducida de la costa, sino que se entenderá que se cumple el requisito cuando, desde donde el lugar donde se encuentren, sean capaces de impedir el acceso o salida del área bloqueada. Tampoco será necesario que se encuentren cerrados todos los posibles puntos de acceso, sino que las fuerzas armadas bloqueadoras se encuentren situadas de la forma más adecuada para lograr que, *de facto*, el bloqueo sea real y efectivo (Jáudenes Lameiro, 1996)

Asimismo, los medios para el mantenimiento del bloqueo no se limitan a la utilización de buques de guerra, sino que la potencia bloqueadora será quien decida la combinación de medios más adecuada al cumplimiento de sus propósitos, siempre ateniéndose a las normas de *jus in bello* y la legalidad internacional. Nada impide, por ejemplo, el mantenimiento de un bloqueo naval a través de aeronaves, siempre que estas puedan garantizar, como se ha indicado anteriormente, que se pueda ejercer el derecho de visita y captura sobre aquel que viole el bloqueo, ya sea efectivamente ya sea en grado de tentativa. El desarrollo de la tecnología ha permitido la evolución mediante la posibilidad de utilizar, por ejemplo, medios de exploración aéreos o incluso satélites situados en la órbita terrestre con capacidad de monitorizar toda la superficie marina y, por tanto, sean capaces de conocer quien navega por las zonas bloqueadas en todo momento y bajo toda circunstancia temporal o meteorológica. Junto a estos dispositivos

⁸ Así se establece tanto en el artículo 4 de la Declaración de París de 1856 relativa a determinadas reglas de Derecho Marítimo así como en el artículo 2 de la Declaración de Londres de 1909 relativa al Derecho de la guerra marítima que consagra el primero por remisión.

solo haría falta una patrulla que, una vez interceptado un buque que accede al área bloqueada o amenaza con hacerlo, acuda a solicitar su identificación y proceda a su registro y, si es procedente conforme al derecho de visita y captura, a su apresamiento o incluso su hundimiento. (Álvarez-Maldonado Muela, 1996).

El debate nace al cuestionar si un bloqueo naval es efectivo siendo únicamente mantenido a través de dispositivos autónomos y, en especial, de minas navales. La opinión más ampliamente extendida al respecto es que no considerará efectivo y, por tanto, no será legal, un bloqueo que únicamente cuente con minas submarinas. Es la VIII Convención de la Haya de 1907⁹ relativa a la colocación de minas submarinas la que, en su artículo 2, el que prohíbe su despliegue “con el único propósito de interceptar la navegación comercial”. Sin embargo, debido a la dificultad para probar que su finalidad única es aquella que prohíbe la Convención no es este el principal motivo para considerar su ilegalidad, sino que este tipo de medios no pueden prevenir la entrada y salida de determinados tipos de buques o aeronaves y, además, podría afectar e incluso destruir buques humanitarios. Es por ello que se considera imperativo que, aunque estos mecanismos puedan servir como refuerzo, siempre deberá haber al menos una unidad de superficie que actúe como medio de control de lo que ocurre en el área bloqueada y, en especial, de que no se incumpla el Derecho Internacional Humanitario, aspecto en el que se profundizará posteriormente en este trabajo. Además, los buques aliados podrán ayudar al mantenimiento del bloqueo, aunque “el Estado Aliado no sea parte de la declaración de bloqueo” (Colombos, 1967e, p. 718)

Este criterio ha sido adoptado por los Estados en sus reglamentos militares y navales como podemos observar en el *German Joint Services Regulation* que especifica que el despliegue de minas en costas y puertos “no será sustituto de la presencia de buques de guerra aunque el tráfico sea temporalmente interrumpido por estas” (párr. 1063). Podemos encontrar fe de esto en la Operación STARVATION llevada a cabo en 1995 por Estados Unidos en las costas de Japón para impedir la importación de materias primas, así como evitar el mantenimiento y despliegue de las fuerzas armadas japonesas a través de la técnica del minado aéreo. Dentro de esta misión, se consiguió interrumpir el tráfico marítimo entre Corea y Japón a través del minado de los puertos coreanos y los del Norte de Japón. (López Díaz, 2019) Tomando lo establecido en el Manual alemán, a pesar de conseguir sus objetivos *de facto*, esta operación no revestiría carácter legal dentro de la institución del bloqueo.

Cuando cesa la efectividad del bloqueo que, como ha sido señalado, es una cuestión de hecho, este deja de ser legal. Nunca se considerará levantado si las naves destinadas a mantenerlo se alejan de la costa a causa del mal tiempo o en persecución de un buque que haya incurrido o amenazado con incurrir en una violación del bloqueo. Puede considerarse que un bloqueo ha dejado de ser efectivo cuando no hay ningún impedimento para que las naves neutrales o incluso las naves enemigas entren o salgan de los puertos de las costas bloqueadas o de alguna de sus zonas; sin embargo, no podrá considerarse que una única violación del bloqueo constituya por sí mismo su ineficacia. (Frostad, 2018). También se considerará levantado el bloqueo cuando la potencia bloqueada ha conseguido expulsar o destruir total o parcialmente las naves de la potencia bloqueadora, aunque esta despliegue otras posteriormente a tal efecto, caso en el que deberá ser de nuevo declarado el bloqueo con los requisitos del art. 9 de la Declaración de Londres. Además de los supuestos anteriores, podrá ser también la potencia bloqueadora quien

⁹ Es generalmente considerado, y así lo hacen las Naciones Unidas, que las Convenciones de la Haya han adquirido naturaleza de *ius cogens* de manera consuetudinaria

tome la decisión de levantar dicho bloqueo y ello deberá ser notificado de la misma forma que lo fue la declaración, es decir, conforme a las prescripciones del art. 11.¹⁰

Las condiciones del bloqueo podrán ser modificadas por quien lo impuso, siempre, de nuevo, bajo condición de ser declarado y notificado, supuesto que afectará a su validez. Si el bloqueo fue levantado, deberá ser declarado de nuevo si desea volver a establecerse, independientemente del lapso temporal que haya transcurrido entre su fin y el nuevo bloqueo que se pretende establecer.¹¹

4. Bloqueos prohibidos

Existen dos condiciones bajo las que los bloqueos estarán viciados por naturaleza, independientemente de que se sigan las formalidades anteriores de declaración y notificación, se actúe de manera imparcial y sean efectivos. Estos requisitos quedan plasmados en el Manual de San Remo en su artículo 102 y están encaminados a la protección de la población civil de los efectos de dicho bloqueo ya que se trata de una acción de guerra en el mar que despliega sus efectos sobre la tierra debido, entre otras cosas, a la escasez de alimentos que puede generarse.

Según el Manual de San Remo, estará prohibido el establecimiento de un bloqueo bajo dos circunstancias:

Por un lado, que su única finalidad sea hacer pasar hambre a la población civil o privarle de otros bienes esenciales para su supervivencia. Existe una correspondencia exacta entre este supuesto y el artículo 54 del Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949, en el que se profundizará posteriormente en este trabajo. Por otro lado, que el daño causado a la población civil sea, real o previsiblemente, mayor a la ventaja militar concreta y directa que se espera de él. Este extremo responde al principio de proporcionalidad que reina en el Derecho Internacional Humanitario, que limita el uso de la fuerza a aquella que sea proporcionalmente necesaria para la consecución del objetivo militar que se persigue.

Además, atendiendo a los derechos de las potencias neutrales, un bloqueo nunca podrá afectar al acceso a las costas o puertos que les pertenezcan o cuyo dominio ostenten. El comercio de los neutrales se encuentra protegido por lo que deberán ser permitidos todos aquellos viajes cuyo origen o destino no sea un puerto o costa dentro del área bloqueada, independientemente de que sea necesario cruzar por dicha área para llegar al puerto de destino. Respecto a esto, la potencia bloqueadora ostentará el derecho de visita y captura respecto a dichos barcos a fin de confirmar que estos extremos se cumplen, no pudiendo considerar su mercancía como contrabando.

¹⁰ Artículo 13 Declaración de Londres de 1909

¹¹ Artículo 100 Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar: “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.”

III. LA VIOLACIÓN DEL BLOQUEO Y SUS CONSECUENCIAS

El bloqueo es un mecanismo de control del mar que permite a uno de los beligerantes cerrar el acceso a los puertos o costas de otra parte en el conflicto y son las partes neutrales quienes deben abstenerse de intentar acceder a dichos enclaves bloqueados en orden a respetar a la potencia bloqueadora. Es, precisamente, la controversia generada por la colisión entre los derechos de los beligerantes y los neutrales y la búsqueda del equilibrio entre unos y otros el aspecto que más controversia ha generado y que ha provocado que no exista una convención internacional sobre la cuestión, manteniéndose sujeta a la naturaleza consuetudinaria y la legitimidad que le otorga la práctica estatal.

Es, sin embargo, tanto en la Declaración de Londres de 1909 como en el Manual de San Remo donde se indica que aquellos buques neutrales que violen el bloqueo serán susceptibles de captura. Se entenderá por violación del bloqueo el “paso de una nave o aeronave a través de una zona bloqueada sin una autorización especial de entrada o salida por parte del beligerante bloqueador” (Armada Estadounidense, 2022). Dicho derecho se agotará, sin embargo, cuando el buque llegue a su destino, es decir, no se podrá capturar un buque por haber violado un bloqueo una vez ya se encuentre en tierra.

Sin embargo, no se contempla únicamente la violación consumada del bloqueo, sino que tanto doctrinalmente como en los manuales militares se contempla la tentativa de violación del bloqueo, que comprende, para quienes pretenden acceder, desde que el buque abandona el puerto con intención de evadir el bloqueo y, para aquellos que pretenden abandonar la zona, desde que parten hasta que el viaje ha finalizado. Se presume que existe una tentativa de violación del bloqueo cuando se utiliza un puerto neutral como punto de tránsito hacia un área bloqueada.

En este punto entra en juego la doctrina de los viajes continuos, desarrollada por los Tribunales ingleses a finales del siglo XIX. Dicha doctrina puede ser invocada por la potencia bloqueadora para invocar que lo que aparentemente serían dos viajes distintos es, en realidad, un solo viaje a pesar de haber existido una interrupción. En cuanto a la incautación de mercancías de contrabando en un buque neutral, cuando el viaje comience o termine en un puerto y si en algún momento las mercancías que porta son transbordadas a un enemigo, la potencia bloqueadora podrá alegar que, independientemente del periodo de posesión neutral, el viaje estaba orientado al comercio con la potencia beligerante. (Elliot C.B, 1907). El ejemplo más destacado de la aplicación de esta doctrina es cuando, durante las Guerras Napoleónicas, los mercantes americanos intentaban violar el bloqueo británico transportando las mercancías desde las Indias Occidentales a Francia utilizando los puertos estadounidenses, con el objetivo de que fuesen considerados como comercio neutral.

Sin embargo, no todas las incursiones en aguas bloqueadas constituirán una violación del bloqueo. Será la potencia bloqueadora quien podrá otorgar libremente autorizaciones especiales de paso para la entrada y salida de la zona a buques neutrales bajo las condiciones en que consideren que esto es necesario y pertinente, para lo que no podrán violar el principio de imparcialidad que sujeta la legalidad del propio bloqueo. Además, se podrá autorizar la entrada y posterior salida de aquellos buques que se encuentren en una situación de peligro manifiesto, bajo las condiciones que establezca el bloqueador. También poseerán una autorización especial de paso las naves que actúen con propósito humanitario, en lo que se profundizará posteriormente en este trabajo.

IV. EL DEBATE SOBRE EL BLOQUEO PACÍFICO

Ha quedado claramente evidenciado que, doctrinalmente, el bloqueo naval queda definido como una actuación de guerra y, por tanto, su legitimidad queda acotada a la existencia de una situación de conflicto armado y al otorgamiento del estatuto de beligerantes a las partes bloqueadora y bloqueada. Es por ello, que muchos autores han venido dudando de la legitimidad de la existencia de otra institución distinta al histórico bloqueo de guerra

Esta es la línea que sigue Villasante (1991a), descartando la imposición de un bloqueo naval en ausencia de declaración de guerra al tratarse de una institución de guerra marítima, pudiendo incluirlo en la categoría de “supuestos de intervención de un Estado contra otro” (p.21). Para sostener su afirmación, se sustenta en otros autores como Cervera Pery que descartan la posibilidad del establecimiento de un bloqueo naval fuera del contexto de guerra declarada, formalmente o de hecho. Jáudenes Lameiro (1996), por su parte, indica que ningún bloqueo podrá ser pacífico en tanto en cuanto constituye por si mismo un uso de la fuerza

Además, por una parte, el art. 3 c) de la Resolución 3314 (XXIX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas recoge como acto típico de agresión “el bloqueo de las costas o puertos de un Estado por las fuerzas armadas de otro Estado”. A juzgar por lo anterior, es dudosa la licitud de un bloqueo naval en tiempos de paz ya que, de no haber habido antes un uso de la fuerza, sería este acto el causante de dicha agresión. Por otro lado, y como se ha mencionado anteriormente, el bloqueo naval aparece recogido en el art. 42 de la Carta de las Naciones Unidas como medio de restablecimiento de la paz.

En realidad, es evidente que en la práctica se ha desarrollado otro bloqueo más allá de estas consideraciones, el “bloqueo pacífico” o “bloqueo en tiempos de paz”. Sin embargo, ha sido habitual la flexibilización conceptual de los conceptos de “bloqueo” y embargo” a la que previamente nos hemos referido, por un lado, para evitar las connotaciones bélicas de dicha institución y, por otro lado, por la no existencia de un criterio uniforme que sustente la legitimidad del establecimiento de un bloqueo fuera de un contexto de conflicto como ocurriría en el caso del bloqueo iraquí o también en el bloqueo de Yugoslavia, que nunca llegaron a utilizar dicha denominación.

El General Jáudenes Lameiro (1996) define el bloqueo pacífico como:

Acción coactiva ejercida sobre un Estado que pone en peligro la paz y la seguridad internacionales o viola sistemáticamente los derechos humanos fundamentales y por la que se interrumpen, por una fuerza naval no beligerante, todas las comunicaciones marítimas con sus puertos. (p.34)

Se concibe, de esta manera, como un bloqueo llevado a cabo por la comunidad internacional que se diferencia del bloqueo tradicional tanto en su fundamento jurídico como en su finalidad, siendo este último elemento en el cual recae su legitimidad. Por tanto, podemos definir el bloqueo pacífico como aquel establecido para defender los principios superiores del Derecho Internacional. Lo que se pretende con la medida es la tutela de los principios rectores de la esfera internacional que son materia de *ius cogens* como los preceptos de la Carta de las Naciones Unidas o los Derechos Humanos. Esta acción naval puede realizar dos funciones al mismo tiempo: una activa, en el sentido en que los buques pueden impedir que ciertos bienes

lleguen a los puertos bloqueados y otro psicológico, ya que la situación puede generar una influencia en la situación presionando, por ejemplo, para que las partes entablen un diálogo. (Ripoll Gutiérrez, 1996)

En este sentido, el bloqueo naval se encuadra también como una de las formas de intervención de las fuerzas navales en el marco de las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas, sirviendo en numerosas ocasiones para reforzar las actuaciones de las tropas desplegadas en tierra al respecto. Ejemplos de su utilización son el bloqueo contra la República Federal Yugoslava de 1992 y 1993 o el bloqueo a Irak por la invasión de Kuwait en 1990, que serán desarrollados con mayor detenimiento a lo largo del trabajo.

Operacionalmente, en sus requisitos y limitaciones son dos figuras idénticas, pero, sin embargo, en cuanto a las partes es esencial que ninguna de ellas ostente la condición de beligerantes ya que, si esto sucede, nos encontraremos ante un caso de bloqueo tradicional. Es por ello, además, que se define como una “acción coercitiva” para diferenciarla de una acción de guerra, bien ofensiva bien defensiva.

Respecto al derecho de visita y captura que caracteriza al bloqueo de guerra o bloqueo convencional debemos analizar si procederá en este tipo de bloqueo. No hay dudas teóricas ni prácticas respecto al derecho de visita al ser necesario que las fuerzas que mantienen el bloqueo, independientemente de la autoridad que lo haya establecido, puedan comprobar el destino y la naturaleza de la carga transportada por los buques en orden a lograr la efectividad de la medida. Más dudas aparecen en el caso de la captura y la consiguiente requisa de la carga transportada ya que, en este caso, las partes no ostentan la condición de beligerantes y, por tanto, tampoco los terceros podrán ostentar la condición de neutrales. Teniendo en cuenta que dicha intercepción es una sanción por constituir la violación del bloqueo una ruptura del status de neutralidad; podría entenderse que al no existir dicho estatuto y, por tanto, no poder incumplirse ningún deber al respecto, cualquier requisa de la carga podría constituir un enriquecimiento injusto.

Sin embargo, debemos valorar en este caso el art. 2 de la Carta de las Naciones Unidas que, al enunciar los principios inherentes a los Estados Miembro consagra el deber de abstenerse de “dar ayuda a Estado alguno contra el cual la Organización estuviere ejerciendo acción preventiva o coercitiva” entre los cuales, como ya hemos dicho, se encuentran los bloqueos por estar recogidos entre los medios que enuncia el art. 42.

Es aquí donde nace la obligación de los Estados de respetar el bloqueo pacífico pero, sin embargo, el incumplimiento de dicha obligación de abstención no puede interpretarse de la misma forma que la violación de un bloqueo de guerra. En dicho supuesto, se trata de una ruptura del estatuto de neutralidad en el marco de un conflicto armado a través de una colaboración con el enemigo, pudiendo interpretarse como una hostilidad hacia el beligerante que declaró el bloqueo. Sin embargo, en el caso de los bloqueos impuestos por la comunidad internacional, lo que se incumple es una obligación internacional, pudiendo derivarse de ello sanciones o represalias internacionales, pero no podrá derivarse de dicho incumplimiento la captura del bloque o la carga (Ripoll Gutierrez, 1996)

Atendiendo a ello, cuando en el derecho de visita se descubra el tráfico de mercancías que se hayan considerado prohibidas en el establecimiento del bloqueo, bien se desviará al buque a un puerto no bloqueado bien se le indicará que vuelva al puerto de carga. Es en el momento en el que se niegue a incumplir dichas órdenes y como última opción, cuando las

fuerzas encargadas de mantener el bloqueo en nombre de la autoridad que lo declaró podrán proceder a la captura o a la destrucción del buque (Jáudenes Lameiro, 1996).

Por tanto, podemos concluir que a pesar de que el bloqueo naval fue concebido originariamente como un mecanismo bélico y, por tanto, para ser utilizado únicamente en tiempos de guerra, la búsqueda de un mundo en paz ha variado su naturaleza. Esta institución, aunque contemplada por las Naciones Unidas como constitutiva de agresión, también lo ha sido como medio para preservar la integridad de los principios de Derecho Internacional. Han sido la práctica y su uso en numerosas ocasiones por el Consejo de Seguridad, no habiendo sido nunca declarados ilegales, y a pesar de evadir la utilización del término “bloqueo”, las que han legitimado la institución del “bloqueo pacífico” fuera, por definición, de los contextos de conflicto armado para la que fue originalmente utilizado. A pesar de que sigue habiendo partes de la doctrina que se niegan a reconocer la legalidad la utilización del bloqueo en tiempos de paz, es evidente que dicho debate es, en realidad, únicamente doctrinal y que todos los Estados de la comunidad internacional asumen su legalidad y la competencia del Consejo de Seguridad para declararlos.

V. EJEMPLOS HISTÓRICOS DE BLOQUEOS NAVALES

Posteriormente a la conceptualización del bloqueo naval y de todos los términos necesarios para poder proceder a su comprensión, intentaremos comprender las implicaciones de dicha institución a través de la exposición de ejemplos históricos que nos ayudarán, a su vez, a comprender el posterior estudio de caso relativo al bloqueo ruso del Mar Negro.

Con el objetivo de asentar la caracterización general realizada, analizaremos brevemente tres casos de bloqueo naval, uno antes de la creación de las Naciones Unidas, el bloqueo impuesto a Venezuela en el año 1902 y dos posteriores, el bloqueo israelí de la franja de Gaza y el bloqueo de Yemen por Arabia Saudí.

1. El bloqueo a Venezuela de 1902

En primer lugar, y debido a lo histórico del nacimiento y evolución de las estrategias de control del mar y, por tanto, del bloqueo naval procederemos a analizar un acontecimiento ocurrido antes de la creación de las Naciones Unidas, antes de las Grandes Guerras y antes, incluso, de la propia Declaración de Londres de 1909.

A finales de 1902, el Imperio Británico, el Imperio Alemán y el Reino de Italia impusieron un bloqueo naval a las costas y puertos de Venezuela, gobernada en ese momento por el dictador Cipriano Castro, debido a las restricciones establecidas de cara a la indemnización de los ciudadanos extranjeros por los daños sufridos desde finales del siglo XIX, periodo donde se encadenaron en el país los conflictos civiles¹². Estas restricciones supusieron la aceptación de una mínima parte de las demandas.

Las potencias bloqueadoras reclamaban la compensación de los daños sufridos por sus nacionales y el cumplimiento por el gobierno del pago de las deudas contraídas por los

¹² Los Reales Decretos de 23 de abril de 1900 y 24 de enero de 1901 establecían la indemnización de los daños posteriores a mayo de 1899, dejando fuera las de la rebelión hernandista de 1898.

anteriores gobiernos del país. Posteriormente, se unieron al bloqueo naves de Holanda, Bélgica y España.

Como hecho destacado, el 9 de diciembre de 1902, el puerto de La Guaira fue atacado por un contingente conjunto de las armadas británica y alemana. Debido a su debilidad, Venezuela fue incapaz de oponer resistencia ante este ataque y las potencias europeas toman uno de los cañoneros venezolanos para ponerlo a su servicio.

El bloqueo finalizó el 13 de febrero de 1903 con los Protocolos de Washington, en las que se formalizó el fin del bloqueo a cambio del compromiso por parte de Venezuela del pago de su deuda externa, que fue rebajada de 352 millones de bolívares a, aproximadamente, 150 millones. (Fonzo, 2016).

Se considera que la consecuencia más relevante de este bloqueo fue la creación de la Doctrina Drago por el ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, que pasaría a tener gran aceptación en la comunidad internacional. Esta doctrina indica que un Estado no podrá ejercer represalias intervencionistas contra otro por un retraso o incumplimiento de una obligación emanada de su soberanía como Estado (Zambrano Durán, 2013).

Este caso nos muestra como el bloqueo naval, antes de su cristalización en mecanismos de *soft law*, como la Declaración de Londres, ya era un mecanismo utilizado por las potencias marítimas para imponer sus intereses y ejercitar y reclamar sus derechos frente a otros Estados. Sin embargo, muestra, así mismo, que la naturaleza consuetudinaria de la institución hacía necesaria la creación de dichos instrumentos con el objetivo de clarificar los requisitos y criterios necesarios para la puesta en práctica de dicha medida tanto por los propios Estados como por autoridades internacionales o supranacionales con capacidad para hacerlo.

Hoy en día, debido a su consideración como acto de agresión y a los requisitos para que sea considerado un acto legal en tiempos de paz, sería inimaginable el bloqueo total de las costas y puertos de un Estado con el único objetivo de castigar un incumplimiento económico o forzar al cumplimiento de una obligación de pago. En este caso, podría ejercerse presión mediante otro tipo de medidas diplomáticas, pero nunca mediante el uso de la fuerza armada.

2. El bloqueo israelí a la franja de Gaza

Desde el año 2007, tanto Israel como Egipto mantienen un bloqueo terrestre, aéreo y marítimo sobre la zona de la franja de Gaza. Este se produjo después de que, en marzo de ese mismo año, Hamás y la organización palestina Fatah alcanzasen el gobierno que encabezaría Ismail Haniya. Poco después, en el mes de junio Hamás tomaría el control del territorio en la Batalla de Gaza, lo que provocaría que Israel declarase Gaza como “territorio hostil”.

En respuesta a la toma del poder por Hamás, el 19 de septiembre de 2007, el primer ministro de Israel, Ehud Olmert, afirmó en un comunicado que: “Se establecerían sanciones para el régimen de Hamas con la finalidad de restringir el paso de diversos bienes a la franja de Gaza y reducir el suministro de combustible y energía. De la misma forma, se establecerían restricciones al movimiento de personas desde y hacia la Franja”. Fue el 3 de enero de 2009 cuando se estableció el bloqueo naval, al mismo tiempo que las tropas terrestres entraron en Gaza.

En el marco de la negociación diplomática entre Israel y Palestina, se había acordado, en el Acuerdo Gaza-Jericó de 1994, que la Autoridad Palestina tenía jurisdicción sobre las aguas territoriales¹³, pero, sin embargo, en el artículo 8 se estableció que la defensa ante amenazas externas, por mar y aire, correspondía a Israel. Es por ello que, en orden a mantener la seguridad marítima, se dividieron las aguas adyacentes al territorio de Gaza en 3 zonas. En primer lugar, como ya se ha mencionado, una zona central que se extiende desde la costa hasta 20 millas náuticas, esta zona será gobernada conjuntamente por los gobiernos israel y palestino y estará abierta tanto a la pesca como a la navegación recreativa, con un límite de 3 millas náuticas desde la costa. Por otro lado, al norte y al sur de la zona central, se establecieron dos franjas de aguas adyacentes a las aguas territoriales de Israel y Egipto con una anchura de 1 milla náutica, estas aguas serán consideradas como aguas israelíes y egipcias respectivamente. Cuando fueron publicadas las condiciones del bloqueo, tres días después de su establecimiento, su extensión se superponía a las 20 millas náuticas de la zona central. (Kraska, 2010).

La justificación del bloqueo era, para Israel, la protección de su población a través del debilitamiento de Hamas bloqueando la llegada de medios que pudiesen ser utilizados por dicho grupo armado para llevar a cabo sus ataques y previniendo que militantes de este abandonasen Gaza en barcos con explosivos. Sin embargo, se ha hablado de que la medida es, en realidad, un castigo colectivo a la población palestina.

Organizaciones humanitarias como el CICR, Amnistía Internacional o Human Rights Watch han denunciado recurrentemente en sus informes la crisis humanitaria provocada por el bloqueo debido a la falta de suministros, agua potable y alimentación generados por este, así como su impacto en la agricultura y la pesca, ya que las zonas agrícolas han sido declaradas parte de la zona de seguridad israelí a la que está prohibido el acceso. En cuanto a la pesca, se ha restringido de facto el área de pesca de los palestinos hasta las 3 millas náuticas de la costa donde, según denuncian, no existen recursos pesqueros. Los pescadores denuncian, además, que la armada israelí le impide faenar incluso en esta zona.

Por su parte, el CICR reclama, la escasa cantidad de materiales y suministros considerados como de auxilio humanitario y la arbitrariedad de la flota israelí para decidir qué constituye contrabando y qué no lo hace. Respecto a esto, Israel afirmó en 2007 que “sería hipócrita esperar que Israel suministrase algo más que las necesidades humanas básicas a la población cuando un gran número de ella está inmerso en actividades hostiles”(Ministerio de Asuntos Exteriores de Israel, 2007).

Como ya se ha visto, por razones de humanidad, el Manual de San Remo prohíbe el establecimiento de aquellos bloqueos cuyo único propósito sea hacer pasar hambre a la población civil o que sean excesivos en cuanto a la ventaja militar esperada.

En cuanto a esto, el Panel de Investigación creado a partir del Incidente de la Flotilla de Gaza de mayo de 2010, consideró la legalidad del bloqueo, afirmando que el bloqueo naval y el terrestre deben ser tratados de manera separada y que, al ser una medida impuesta para garantizar la seguridad de Israel, no incumple los requisitos del Manual de San Remo y no puede ser visto como un castigo colectivo.

¹³ Dentro del artículo 5.1 del Acuerdo Gaza-Jericó de 1994 se establecen las zonas y materias bajo mandato de la Autoridad Palestina y, en concreto, el segundo párrafo de su apartado a) dice: “la jurisdicción territorial incluirá la tierra, el subsuelo y las aguas territoriales, de acuerdo a las provisiones de este Acuerdo”.

El Panel reconoce la existencia de una crisis humanitaria, pero la atribuye al bloqueo terrestre y no al naval y, por ello, afirma que debido a la gran importancia del objetivo que se persigue con el bloqueo a Gaza, que es la protección de la población israelí de ataques de Hamas, el daño causado a la población palestina por el segundo de ellos no puede ser considerado como excesivo (párr. 67-70). Cabe recordar que, si se reconociese el incumplimiento del requisito de proporcionalidad, esto conllevaría la ilegalidad del bloqueo per se.

El 9 de octubre de 2023, Israel anunció, tras el ataque del 7 de octubre perpetrado por Hamas, un bloqueo total de la Franja que afectaría a la comida, la electricidad y el combustible. Este nuevo bloqueo está agravando aún más la situación de la población gazatí, sumando a esto los numerosos ataques y bombardeos que están afectando a la población civil día a día.

A pesar de dicha declaración de legalidad, la Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados Palestinos (UNRWA), el Comité Internacional de la Cruz Roja y Amnistía Internacional, entre otras organizaciones humanitarias, llevan años pidiendo el fin del bloqueo en pro del cumplimiento de los derechos y necesidades básicas de la población palestina además de exigir que se permitan los suministros necesarios para llevar a cabo la labor humanitaria.¹⁴

3. Bloqueo de Yemen por Arabia Saudí

En 2014 comenzó un conflicto civil en Yemen entre los Hutíes, que tomaron en febrero de ese año el control de Sanaa, capital del país, y los partidarios del gobierno de Hadi, relacionado con el sunismo. Por sus implicaciones religiosas y la implicación de otros actores como Arabia Saudí e Irán, ha sido campo de disputa para actores con gran peso en las relaciones internacionales, como es el caso del gobierno estadounidense.

Un elemento clave en el conflicto ha sido el control de los puertos ya que, debido al bajo porcentaje de sus tierras aptas para el cultivo, el país depende casi exclusivamente de las importaciones. A través de los puertos accede a Yemen casi el 90% de los alimentos y la ayuda humanitaria de la que depende casi la mitad de la población para su supervivencia (Combina, 2021). Los dos puertos clave, el de Adén y el de Hudaida, han estado controlados durante el conflicto por los Hutíes y los partidarios del gobierno de Hadi.

En 2015, la coalición de países que lideraba Arabia Saudí en asistencia de los partidarios del presidente Hadi decidió iniciar un bloqueo naval al puerto de Hudayda, por el que accedían los principales suministros que llegaban al territorio controlado por las fuerzas hutíes, bloqueo que se endureció y produjo sus efectos especialmente a finales de 2017.

Sin embargo, debido al hecho de que la supervivencia de la población yemení depende en gran medida de los suministros que acceden por vía marítima, se produjo una intervención de la ONU pidiendo el levantamiento del mismo para intentar prevenir las graves consecuencias humanitarias que este bloqueo podría significar, lo que acabó llevando a que Arabia Saudí levantara y retirara sus tropas y levantara el bloqueo. En diciembre de 2019 ambas partes firmaron el Acuerdo de Estocolmo en la que, entre otros puntos, se prohibía el bloqueo naval

¹⁴ El CICR pidió este levantamiento por primera vez el 14 de junio de 2010 cuando emitió una nota de prensa titulada “Gaza closure: not another year!” en la que afirmaban que la única medida sostenible para poder proveer de recursos básicos a 1.5 millones de personas en Gaza era el levantamiento del bloqueo.

en el puerto de Hudaida. A pesar de esto, y debido a su gran potencial estratégico, las tensiones entorno a la ciudad y al puerto no finalizaron y el bloqueo nunca llegó a desintegrarse del todo.

Podemos interpretar, por las circunstancias de la situación, que fue la ausencia de respeto al principio de proporcionalidad lo que obligó a Arabia Saudí a levantar el bloqueo y que acabó materializándose en los Acuerdos de Estocolmo, circunstancia que no ha sucedido en el bloqueo de la Franja de Gaza. No ha podido demostrarse que el bloqueo saudí sirviese efectivamente para restringir el suministro de las fuerzas hutíes, pero sí fue evidente su alto impacto humanitario (Ferreruela, 2018).

En este caso, y al contrario de lo que ha venido sucediendo en Palestina, se entendió que las consecuencias para la población civil eran excesivas respecto a la ventaja militar que la medida podía generar y, por tanto, acabó levantándose en un corto periodo de tiempo. En septiembre de 2019, el Consejo de Derechos Humanos de la ONU publicó un informe sobre los posibles crímenes de guerra cometidos debido a la restricción de bienes comerciales y humanitarios.

EL BLOQUEO NAVAL ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL

El bloqueo naval es una institución meramente consuetudinaria que se ha ido desarrollando desde los siglos XVIII y XIX y cuyo rasgo jurídico más definitorio es la ausencia de una norma de derecho convencional que la regule. En ausencia de la misma, nos encontramos, por un lado, con instrumentos cristalizadores de dicha costumbre que actúan como *soft law* regulatorio y, por otro lado, con la aplicación de los instrumentos que sientan los principios de Derecho Internacional y el Derecho Internacional Humanitario como son la Carta de las Naciones Unidas o los Convenios de Ginebra.

La costumbre constituye una de las fuentes del derecho internacional que consiste en la “prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho” (art. 5.b) del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia). En este sentido, para la formación de la costumbre se requieren dos elementos: el elemento material consistente en la práctica de los estados y *la opinio iuris sirve necessitatis*, es decir, la necesidad de que los Estados obren con la convicción de que deben actuar conforme a una obligación jurídica. (Sáenz de Santamaría, 2020).

I. NORMAS REGULATORIAS DE LA GUERRA MARÍTIMA Y DERECHO DEL MAR

Se concibe el bloqueo naval como un instrumento de guerra hasta tal punto que una parte de la doctrina llega, incluso, a negar la posibilidad de su utilización fuera de los contextos de guerra declarada. En este sentido, se ha cristalizado a través de instrumentos concernientes al derecho aplicable en tiempos de conflicto.

La costumbre constituye una de las fuentes del derecho internacional que consiste en la “prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho” (art. 38.1, b.) del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. En este sentido, para la formación de la costumbre se requieren dos elementos: el elemento material consistente en la práctica de los estados y *la opinio iuris sirve necessitatis*, es decir, la necesidad de que los Estados obren con la convicción de que deben actuar conforme a una obligación jurídica. (Sáenz de Santamaría, 2020). A continuación, pasaremos a desarrollar la formación de las normas consuetudinarias relativas a la institución del bloqueo naval.

El primer instrumento creado para tratar de frenar las disputas de los Estados sobre cuáles eran las normas de los enfrentamientos en la mar fue la Declaración de París de 1856 relativa a determinadas reglas de derecho marítimo en tiempos de guerra. El documento, nacido tras la Guerra de Crimea (1854-1856) obligaba a sus firmantes, que fueron Gran Bretaña, Austria, Francia, Prusia, Rusia, Cerdeña y el Imperio Otomano (Von Heinegg, 2000).

Su principal objetivo era abordar el tema de los corsarios y, a través de la misma, queda abolido el corso. Respecto al bloqueo naval, la disposición número 4 de esta declaración supone el fin de los “bloqueos de papel” estableciendo que, para obligar a los estados neutrales, los bloqueos deben ser efectivos.

Tras esta declaración, la Segunda Conferencia de Paz de la Haya de 1907 no consiguió establecer una normativa vinculante respecto al bloqueo naval. Sin embargo, el interés de las potencias por el tema hizo que, aunque no acabase consolidándose, fuese un punto en la agenda del debate.

Posteriormente, y debido tanto a la falta de adhesión a la Declaración de París como a la necesidad de ampliar la normativa relativa a la guerra naval, se promulgó la Declaración de Londres de 1909 relativa al derecho de la guerra marítima. Esta declaración no fue ratificada por ninguno de sus signatarios y, por tanto, no llegó a tener fuerza vinculante por esta vía.

En el documento encontramos como el capítulo I se dedica por completo al “bloqueo en tiempo de guerra”. Este capítulo contiene 21 artículos en los que se recogen, tanto los requisitos para el establecimiento del bloqueo (declaración, notificación e imparcialidad) como disposiciones sobre su mantenimiento y sobre los supuestos de violación del bloqueo. Recoge, además, tanto en su artículo 1 como en su artículo 18 su alcance territorial estableciendo, por un lado, que se limitará a los puertos y costas del enemigo y, por otro, que “las fuerzas bloqueadoras no cortarán el paso a los puertos y costas neutrales”.

La Declaración de Londres constituye, en cierto modo, la continuación del proceso nacido en la Declaración de París hasta tal punto que hace referencia a la misma en su artículo 2 haciendo suyo el principio de efectividad en ella establecido. A pesar de que sus disposiciones nunca alcanzaron la fuerza vinculante por falta de ratificaciones, fueron observadas con carácter de normas consuetudinarias desde el principio de la Primera Guerra Mundial (Von Heinegg, 2000).

Sin embargo, la evolución de los medios y métodos de hacer la guerra, así como de la tecnología utilizada para ello generó, asimismo, una evolución en la práctica de los Estados. Por ejemplo, la flota de la potencia bloqueadora dejó de situarse cerca de los puertos y costas bloqueadas y comenzaron a generalizarse los “bloqueos de larga distancia”. En este sentido, la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja (1986) recalcó en su Resolución VII 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” instando posteriormente a los Estados a que pusiesen sobre la mesa sus puntos de vista en los foros adecuados, con el fin de conseguir una normativa común y clara.

En este sentido, en 1994, se promulgó bajo el auspicio del Instituto Internacional de Derecho Humanitario el Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, que constituye el mayor instrumento jurídico en la materia. Respecto a nuestro objeto de estudio, se contempla dentro de la Parte IV relativa los Medios y Métodos de Guerra en el Mar, comprendiendo los artículos del 93 al 104.

A lo largo de los 12 artículos que comprende la Sección II de la Parte IV relativa a los métodos y medios de guerra en el mar, el Manual combina el derecho consuetudinario recogido en la Declaración de Londres de 1909 con disposiciones que se adecuaban a la evolución de la práctica. Se mantiene en el art. 95 la necesidad de la efectividad del bloqueo, pero se complementa, en el art. 96, para adecuarse a los bloqueos de larga distancia diciendo que “a fuerza encargada de mantener un bloqueo puede estacionarse a la distancia que determinen las exigencias militares”. Además, se permite el mantenimiento del bloqueo combinando distintos medios y métodos de guerra, con el único requisito de que estos sean legítimos. Esto excluye

la exigencia de que la efectividad del mismo sea mantenida a través de la flota de la potencia bloqueadora.

La gran diferencia encarnada por el Manual es la incorporación de una perspectiva humanitaria a la normativa del bloqueo, al ser el primer instrumento promulgado con posterioridad a los Convenios de Ginebra de 1949. En este sentido, los artículos 102 a 104 consagran los bloqueos que estarán prohibidos por razones humanitarias y a los que nos hemos referido anteriormente en este trabajo. Se imponen dos obligaciones a la potencia bloqueadora: por un lado, la de permitir el paso de “víveres y otros suministros esenciales” si la población civil está “insuficientemente abastecida de alimentos y otros bienes esenciales” (art. 103) y, por otro lado, e incondicionadamente, la de “permitir el paso de suministros médicos para la población civil y para los militares heridos o enfermos” (art. 104).

Es posible observar de manera clara una continuidad en las disposiciones plasmadas en los tres instrumentos promulgados, lo que nos demuestra que, a pesar de carecer de fuerza vinculante per se, las normas contenidas por ellas son observadas por los Estados por su fuerza consuetudinaria. Además, la adición de especificaciones surgidas por la evolución práctica de la situación nos muestra, de la misma forma, la efectividad de dichas normas ya que, de no ser observadas, no sería necesaria su actualización.

Por otro lado, y como prueba también de ambos requisitos para la formación de la costumbre internacional, encontramos los Manuales proporcionados por los Estados Mayores de las armadas de cada uno de los Estados a sus efectivos cuyos ejemplos más relevantes son *The Commander's Handbook on the Law of International Operations* de la Armada Estadounidense y el *German Joint Services Regulations* alemán. Estudiando ambos ejemplares podemos encontrar que las indicaciones y desarrollos relativos al bloqueo naval coinciden con las disposiciones de la Declaración de Londres y el Manual de San Remo.

Observando lo anterior, podemos afirmar que esta normativa ha adquirido fuerza vinculante por vía consuetudinaria debido, por un lado, a que supone una práctica continuada y uniforme de los Estados y, por otro lado, a que estos conciben su cumplimiento como una obligación (*opinio iuris servae necessitatis*). Por ejemplo, a día de hoy ningún Estado concebiría el establecimiento de un bloqueo que no está siendo efectivamente mantenido por la potencia bloqueadora ni tampoco alegrará el levantamiento de un bloqueo por falta de efectividad porque no esté siendo exclusivamente llevado a cabo por medios navales.

1. Derecho del Mar

El Derecho del Mar es aquella parte del Derecho Internacional Público que:

tiene por objeto principal regular las conductas de los sujetos que gozan de reconocida personalidad jurídica internacional, cuando tales conductas tienen lugar en el ámbito espacial de validez de dichas normas.

El ámbito espacial de validez de las normas del derecho del mar se compone de, por una parte, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados y, por la otra, las zonas marinas que se encuentran dentro de un régimen de jurisdicción internacional. (Székely, 1991, p.8).

En este sentido, es esencial tener en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) también conocida como la Convención de Montego Bay en la que se establecen las distintas zonas en las que se divide el espacio marino y los límites a la jurisdicción y soberanía de los Estados en cada una de las zonas. Se establecen 4 zonas:

- Mar territorial: 12 millas náuticas desde la línea de base sobre las que el Estado ribereño ejerce su soberanía plena con un solo límite, el derecho de paso inocente.¹⁵
- Zona contigua: se extiende 24 millas desde la línea de bases (o 12 millas desde el límite del mar territorial). El Estado ribereño ejerce sobre esta zona soberanía funcional, permitiéndosele adoptar medidas en materia fiscal, aduanera, sanitaria y de migración. En esta zona rige el derecho a la libertad de navegación.
- Zona económica exclusiva: se extiende 200 millas desde la línea de base y, en caso de disputa, regirá el principio de equidad. El Estado ribereño posee los derechos soberanos sobre los recursos pero, sin embargo, rige la libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías.
- Alta mar: desde el final de la ZEE y constituye un espacio de libertades.

Como ha sido señalado, una de las características principales del bloqueo naval es que produce una limitación de algunos derechos de los Estados neutrales siendo uno de estos derechos la libertad de navegación. Es importante determinar cuáles de estos derechos quedan limitados por el establecimiento de un bloqueo naval.

Por su propia definición y los efectos que pretende causar, impidiendo el acceso y partida de buques a las costas y puertos enemigos, es necesario que el derecho a la libertad de navegación de los Estados neutrales quede interrumpido en la zona contigua de las áreas bloqueadas. Respecto a las aguas territoriales, Villasante (1991b) considera que el derecho de paso inocente quedará suspendido ya que no podrá entenderse como “inocente” el paso realizado en violación de un bloqueo. Asimismo, los Estados neutrales no podrán permitir el paso inocente por sus aguas territoriales de aquel buque cuyo objetivo sea perpetrar dicha violación.

Sin embargo, existe un debate sobre si existe derecho a ejercitar el derecho de visita y captura y, en última instancia, a usar la fuerza fuera de los límites de las aguas territoriales.

En este sentido, Villasante (1991b) afirma que la Zona Económica Exclusiva se podrá asimilar, a los efectos del bloqueo, a la alta mar, aunque nos dice que esto no irá en detrimento de los derechos y jurisdicción reservados para el Estado ribereño al resto de efectos. Es por ello que se podrá patrullar dentro de la Zona Económica Exclusiva de un Estado neutral si es necesario para el mantenimiento del mismo. Por consiguiente, asume que la potencia bloqueadora ostentará el derecho a reforzar el bloqueo desde las aguas territoriales de los

¹⁵ El art. 17 de la Convención concibe el derecho de paso inocente como “el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.” Deberá ser rápido e ininterrumpido.

beligerantes hasta alta mar. Este es el extremo que sigue también el Ministerio de Defensa español (2016) en su *Manual de Derecho del Mar*.

Sin embargo, otra parte de la doctrina considera que únicamente se podrán reclamar los derechos inherentes al bloqueo contra las potencias neutrales dentro del límite de las aguas territoriales afirmando, en este sentido, que la intercepción de buques neutrales fuera de dicha zona será ilegal excepto que pueda ser justificado por una de las excepciones a la prohibición del uso de la fuerza (legítima defensa, autorización del Consejo de Seguridad o consentimiento del Estado del pabellón). (Helmersen, 2022).

La diferencia entre ambas visiones estriba en que una de ellas contempla la prohibición del uso de la fuerza establecida por la Carta de las Naciones Unidas como elemento primordial y considera que la declaración por la Convención de 1982 del mar como “un espacio de paz” implica la extensión de dicha prohibición fuera de las aguas territoriales estatales. Mientras tanto, la otra considera que, a pesar de que la consideración de “espacio de paz” constituye una extensión de la prohibición del uso de la fuerza a las zonas marinas, esto en ningún caso implica que exista una limitación específica respecto a los métodos navales de hacer la guerra. Podríamos, así, afirmar que Helmersen ostenta una posición más restrictiva, mientras que Villasante apuesta por una aplicación más permisiva respecto a los espacios marinos.

Teniendo en cuenta que los efectos de tomar una u otra posición se producirán, en la práctica, en el momento en el que se produzca una ruptura del bloqueo, el debate debe ser considerado tomando en cuenta esta perspectiva. El seguir una u otra doctrina establecerá el momento a partir del cual el buque de la potencia bloqueadora designado para patrullar y mantener el bloqueo podrá ejercer el derecho de visita y captura y, en su caso, la destrucción del buque que intente dicha ruptura.

En este sentido, debemos tener en cuenta que se contemplan, tanto la figura de violación del bloqueo, una vez la nave ha cruzado la zona bloqueada, como la figura de la tentativa de violación del bloqueo que se entenderá llevada a cabo desde el momento en que el buque abandona un puerto con intención de violar el bloqueo, aunque finalmente no lo haga.

Si consideramos que los buques bloqueadores únicamente pueden ejercer su autoridad a las aguas territoriales del Estado bloqueado, no tendría sentido contemplar la tentativa de bloqueo ya que solamente podrán actuar una vez que el buque neutral ha cruzado la frontera del mar territorial y, por tanto, ha entrado o salido de la zona bloqueada. Por tanto, la única posibilidad de contemplar la figura de la tentativa es que exista la posibilidad de que los buques que tengan intención de no respetar el bloqueo impuesto puedan ser interceptados antes de consumir dicha infracción. Esto constituirá, además, un mejor mantenimiento del bloqueo teniendo en cuenta que el Manual de San Remo admite el derecho de las potencias bloqueadoras de situarse a cierta distancia de las costas y puertos bloqueados

Es por esto por lo que, una vez valoradas ambas posiciones, parece prevalecer la opinión que extiende la posibilidad de patrullar fuera de aguas territoriales permitiendo de este modo una mayor efectividad del bloqueo debido a la posibilidad de intercepción a una mayor distancia de la costa. Sin embargo, esto deberá complementarse con una mayor responsabilidad de los Estados en su ejercicio del derecho de visita y captura para prevenir el uso de la fuerza, apresamiento o incluso destrucción de barcos cuya verdadera intención no sea la violación del bloqueo, sino que se encuentren navegando hacia otro puerto neutral.

Quedarán fuera de los espacios que pueden ser utilizados para hacer la guerra, en todo caso, las aguas interiores y las aguas territoriales de los Estados neutrales, así como los espacios “neutralizados”, en los que deberá mantenerse íntegramente la libertad de navegación¹⁶.

Los arts. 37 y ss. de la Convención establecen el régimen de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Un estrecho es un “paso natural en el medio marino, que constituye una contracción de las aguas afectadas y separa dos espacios terrestres, poniendo en conexión dos áreas del mar” (Sáenz de Santamaría, 2020, p. 378), que es utilizado para la navegación internacional y que conecta “una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva con otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva” (art. 37 CNUDM). Anteriormente, regía en ellos la libertad de navegación, pero la Convención de Montego Bay estableció que debía garantizarse el derecho de paso en tránsito, que no podrá suspenderse y que también se extenderá a las aeronaves, lo que lo diferencia del derecho de paso inocente.

Poniendo en conexión la regulación proporcionada a los estrechos con la prohibición de que la potencia bloqueadora impida el acceso a los puertos y costas de los Estados neutrales plasmada en la Declaración de Londres de 1909, podemos sostener que los mismos no podrán ser bloqueados cuando esto impida el acceso de buques neutrales a puertos de la misma naturaleza, ni siquiera cuando el bloqueo sea declarado por el Estado que ostente soberanía sobre dicho estrecho o lo sea contra él. A este respecto, únicamente podrá impedirse la navegación de buques neutrales en estrechos utilizados para la navegación internacional cuando esto constituya una violación del bloqueo o una tentativa de este bajo las condiciones anteriormente señaladas.

II. EL BLOQUEO NAVAL EN LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS. ACTUACIONES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.

A lo largo del trabajo, se ha ido evidenciando la naturaleza bélica del bloqueo naval. Esto quedó evidenciado, asimismo, en la Resolución 3314 (XXIX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas que tipifica como acto de agresión, en su art. 3 c) “el bloqueo de los puertos o de las costas de un Estado por las fuerzas armadas de otro Estado”. Tomando en consideración la citada resolución, los actos de bloqueo constituyen una acción no permitida que toma como base la prohibición del uso de la fuerza establecida en el art. 2.4 de la Carta de las Naciones Unidas.

Sin embargo, en el marco de la responsabilidad en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales que le confiere la propia Carta, el Capítulo VII titulado “acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión” otorga competencias al Consejo de Seguridad para decidir qué medidas deben tomarse en el cumplimiento de dicho mandato. Respecto a este, el art. 43.1 consagra la obligación de los Estados de poner a disposición del Consejo los medios de los que dispongan para contribuir a la materialización y efectividad de las medidas acordadas por el Consejo de Seguridad para el mantenimiento de la paz cuando exista un quebrantamiento o amenaza hacia la misma, así como un acto de agresión.

¹⁶ Son aquellos espacios sobre los que no podrán llevarse a cabo actos de guerra bien por una prohibición convencional bien por un acuerdo o declaración unilateral de beligerantes o neutrales (Villasante, 1991b).

Es el artículo 42, enmarcado dentro del mismo capítulo, el que contempla expresamente la figura del bloqueo como posible medida a tomar por el Consejo de Seguridad para el cumplimiento de su labor. En este sentido establece:

Si el Consejo de Seguridad estimare que las medidas de que trata el Artículo 41¹⁷ pueden ser inadecuadas o han demostrado serlo, podrá ejercer, por medio de fuerzas aéreas, navales o terrestres, la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales. Tal acción podrá comprender demostraciones, bloqueos y otras operaciones ejecutadas por fuerzas aéreas, navales o terrestres de Miembros de las Naciones Unidas.

Esta disposición parece establecer dos requisitos para el establecimiento de un bloqueo naval por parte del Consejo de Seguridad: por un lado, que las medidas del art. 41, es decir, aquellas que no implican el uso de la fuerza armada “puedan ser inadecuadas o hayan demostrado serlo” y, en segundo lugar, que sea necesario su establecimiento para “mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales”.

No puede entenderse que la afirmación “si el Consejo de Seguridad estimare que las medidas de que trata el artículo 41 pueden ser inadecuadas o han demostrado serlo” implica que la obligación de recurrir a las medidas que no suponen el uso de la fuerza, demostrando estas su ineffectividad para el cumplimiento del mandato, como requisito preceptivo para la adopción de las acciones comprendidas bajo el paraguas del artículo 42. Al contrario, debe considerarse que es el propio Consejo quien se encargará de evaluar si, a priori, estas medidas pudiesen no ser adecuadas para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales pudiendo, en este caso, decidir directamente la imposición de las medidas que sí conllevarán el uso de la fuerza entre las que se encuentra la figura del bloqueo naval. (Jáudenes Lameiro, 1996). Este bloqueo, por la ausencia de flota propia por parte de las Naciones Unidas, será preservado por la actividad bien por las flotas de los Estados Miembros bien por parte de otras Organizaciones Internacionales como la OTAN.

Es importante recordar en este punto que las Resoluciones dictadas por el Consejo de Seguridad son de obligatorio cumplimiento para todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas (art. 25) pudiendo considerarse la inobservancia de las mismas como una nueva amenaza a la paz y la seguridad contra la que se podrán tomar las medidas que se consideren oportunas (García-Lozano, 2010).

Es, en este extremo donde aparece la ya anteriormente desarrollada institución del “bloqueo pacífico” impuesto, en este caso, por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en el marco de su obligación principal de preservar y mantener la paz y la seguridad internacionales, resguardándolas de posibles amenazas y ataques.

En este sentido, y a lo largo de la historia, han sido varias las actuaciones tomadas por el Consejo de Seguridad en cumplimiento de su mandato que han implicado la imposición de bloqueos navales.

¹⁷ El art. 41 Carta de las Naciones Unidas establece la potestad del Consejo de Seguridad para adoptar “medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada” en orden al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. alguna de las medidas que podrán tomarse son “la interrupción total o parcial de las relaciones económicas y de las comunicaciones ferroviarias, marítimas, aéreas, postales, telegráficas, radioeléctricas, y otros medios de comunicación, así como la ruptura de relaciones diplomáticas”

En el año 1993, el Consejo de Seguridad impuso una serie de sanciones en Haití contra la Junta Militar que depuso al presidente haitiano Aristide. La Resolución 875 (1993) insta al cumplimiento de resoluciones anteriores que establecían un embargo sobre el “suministro de petróleo o armas y material conexo de todo tipo”. En este sentido, exhorta a los Estados, en su cláusula operativa número 1, a tomar las medidas necesarias para “detener todo el tráfico marítimo hacia Haití en tanto resulte necesario a fin de inspeccionar y verificar la carga y su destino”. Aunque pueda parecer que se trata de un embargo, el llamamiento a los Estados a la intercepción del tráfico marítimo hacia la isla ha hecho que la doctrina haya afirmado que se trata de un bloqueo naval a pesar de la insistencia por la utilización de la denominación “embargo” a la hora de su establecimiento. (Pinto y Sancristóval, 2021)

Otra operación paradigmática de bloqueo naval impuesta por el Consejo de Seguridad bajo el paraguas del artículo 42 fue el bloqueo impuesto a la República Federal de Yugoslavia entre 1992 y 1993. La operación se realizó a través del control del mar Adriático, por la OTAN y la ya extinta UEO, bajo mandato del Consejo. La medida fue impuesta a través de la Resolución 787 (1992) CS en cumplimiento de anteriores resoluciones¹⁸ que habían llamado al cese de las hostilidades en la región.

Las cláusulas preambulatorias de la resolución de cabecera de esta operación nos llevan a la Resolución 713 (1991) CS en la que consagra que la situación del conflicto constituye una amenaza para la paz y la seguridad internacional y recuerda la “responsabilidad primordial, en virtud de la Carta de las Naciones Unidas, del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales” que habita en el Consejo. De esta forma fundamenta el establecimiento de la medida en el cumplimiento de los principios superiores de la comunidad internacional, característica definitoria del denominado bloqueo pacífico.

Desde la promulgación de la Resolución 787 (1992) se puso en marcha un embargo de armas a todas las repúblicas de lo que fue la antigua Yugoslavia y un embargo político a Serbia y Montenegro. Con resoluciones posteriores, se amplió el embargo extendiendo las operaciones a aguas territoriales de la antigua Yugoslavia y, además, se llegó a un acuerdo con Albania que permitió utilizar sus aguas territoriales para aumentar la efectividad.

Entre las operaciones realizadas estaba evitar todo comercio de entrada o salida a los puertos de Serbia y Montenegro, exceptuando únicamente alimentación o medicinas. A estos efectos, cualquier buque cuyos intereses o la mayoría de ellos fueran controlados por cualquier persona o institución dentro o fuera de Yugoslavia sería considerada como buque de la República Federativa de Yugoslavia (RFY), independientemente del pabellón enarbolado. Su área de operaciones estuvo limitada por las aguas internacionales del Adriático y el Índico, así como las aguas territoriales de Albania, RFY, Croacia e Italia (Morato Ferro, 1994)

Observando las precisiones conceptuales sobre la institución del bloqueo naval y las operaciones llevadas a cabo en este caso podemos afirmar al igual que lo hace la doctrina que, a pesar de la utilización del término embargo, lo que se produjo fue un bloqueo auspiciado por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y ejecutado por fuerzas navales auxiliares pertenecientes a otras Organizaciones Internacionales. Es altamente visible el hecho de que se limitase todo el comercio que no consistiese en alimentos o medicamentos, aspecto que evoca

¹⁸ Resoluciones 713 (1991), 743 (1992) y 757 (1992) del Consejo de Seguridad

rápidamente las limitaciones establecidas para el bloqueo de guerra por el Derecho Internacional Humanitario a través de los Convenios de Ginebra.

El Consejo de Seguridad también utilizó el bloqueo naval como medida de preservación de la paz cuando el 2 de agosto de 1990 el ejército de Irak invadió el territorio de Kuwait. Ese mismo día, el Consejo de Seguridad aprobó la Resolución 660 (1990) en la que exige la retirada inmediata e incondicional de las tropas. El incumplimiento de dicha resolución causó la adopción, 4 días después, de un embargo contra Irak, que incluía el transporte marítimo.

Fue posteriormente, el 25 de agosto y debido al despliegue de fuerzas navales de los Estados miembros en el Golfo, cuando se adoptó la Resolución 665 CS que permitía a los Estados, en su cláusula operativa número 1:

Emplear las medidas proporcionadas a las circunstancias concretas que sean necesarias, bajo la autoridad del Consejo de Seguridad, para detener a todo el transporte marítimo que entre y salga a fin de inspeccionar y verificar sus cargamentos y destinos y asegurar la aplicación estricta de las disposiciones relativas al transporte marítimo establecidas en la resolución 661 (1990)

La doctrina considera que fue, en este momento y debido a la autorización del uso de la fuerza para preservar la interrupción del tráfico marítimo cuando el embargo establecido con anterioridad a los productos iraquíes se tornó en un bloqueo naval autorizado por el Consejo de Seguridad en aras de disuadir a Irak del incumplimiento del principio más básico de la Carta de las Naciones Unidas, el propio uso de la fuerza. Adicionalmente, la adopción de la Resolución 666 en septiembre del mismo año, que impone la obligación de garantizar el suministro de alimentos a las poblaciones de ambos Estados imprime, de nuevo, esa consideración humanitaria aplicada a la institución del bloqueo tras la adopción de los Convenios de Ginebra que acabaría plasmándose en el Manual de San Remo.

Estos tres ejemplos muestran como el bloqueo naval ha sido utilizado por el Consejo de Seguridad como instrumento para el cumplimiento de los deberes inherentes a su figura como garante de la paz y la seguridad internacionales, haciéndose efectivo a través de las armadas de los propios Estados Miembros, pero, por otro lado, evidencia la necesidad de que el Consejo exprese claramente en sus Resoluciones cuándo las medidas impuestas se encuentran dentro de las amparadas por el art. 41 y cuando se encuentran bajo el paraguas del art. 42, aclarando de este modo en que ocasiones se encuentra permitido el uso de la fuerza para asegurar el cumplimiento de las mismas evitando, de este modo, la ambigüedad en la utilización de los términos “bloqueo” y “embargo”.

III. LOS CONVENIOS DE GINEBRA DE 1949 Y SUS PROTOCOLOS

El derecho internacional humanitario ha ido impregnando, desde su surgimiento después de la Segunda Guerra Mundial, todas las disposiciones relativas al Derecho Internacional aplicable en tiempos de guerra convirtiéndose en *ius cogens*. Así también, puede observarse su incorporación a los instrumentos cristalizadores del bloqueo naval y la aplicación de los Convenios de Ginebra a la práctica de la institución. Sin embargo, dicha aplicación debe hacerse de forma general debido a la ausencia de regulación específica para las cuestiones relativas a la guerra marítima.

A estos efectos, Villasante (1991b, p. 51) nos habla de la unidad del ordenamiento jurídico internacional “para aplicar a la regulación jurídica del bloqueo naval otras reglas, convencionales o consuetudinarias, que reglamentan los conflictos armados”. A través del concepto de unidad debe comprenderse que se aplicarán al bloqueo naval todos aquellos preceptos creados con vocación humanitaria para la protección de las personas civiles a pesar de que, como es presumible por la falta de regulación expresa al respecto, no se contemple la aplicación a este como el objetivo principal de la norma.

Suele acudir al art. 23 del IV Convenio de Ginebra como precepto efectivamente destinado a las situaciones de bloqueo, al afirmar que:

Cada una de las Altas Partes Contratantes autorizará el libre paso de todo envío de medicamentos y de material sanitario, así como de objetos necesarios para el culto, destinados únicamente a la población civil de otra Parte Contratante, aunque sea enemiga. Permitirá, asimismo, el libre paso de todo envío de víveres indispensables, de ropa y de tónicos reservados para los niños de menos de quince años y para las mujeres encintas o parturientas.

Estará únicamente condicionado a que se crea seriamente que los suministros puedan ser destinados a otro fin, que su control pueda resultar ineficaz o que puedan otorgar una ventaja manifiesta al enemigo. La potencia bloqueadora podrá imponer las condiciones técnicas que convenga y podrá solicitar que sea una Potencia protectora quien se ocupe del reparto de los bienes a sus destinatarios.

Es en el II Convenio de Ginebra donde encontramos las excepciones a la regulación tradicional del bloqueo naval. El art. 18 dispone que “siempre que sea posible, las Partes en conflicto concertarán acuerdos locales para la evacuación por vía marítima de los heridos y de los enfermos de una zona sitiada o cercada y para el paso del personal sanitario y religioso, así como de material sanitario con destino a dicha zona”, esto implicará la obligación de conceder una autorización especial de paso para aquellos buques dedicados a cumplir esta disposición. En el capítulo III se establece la regulación de los buques-hospitales¹⁹ que contarán con inmunidad, bien sean de naturaleza militar bien operados por las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja o países neutrales, siempre que se cumplan las consideraciones formales para que sean considerados como tal.

Se establece, en favor de los beligerantes, un amplio derecho de control y visita sobre dichos buques (art. 31) pero, sin embargo, nunca podrán ejercer el derecho a captura sobre los mismos al imponer el art. 38 que “se tendrá derecho a interceptarlos, pero no a apresarlos ni a confiscar el material transportado”.

1. Protocolo I de Ginebra relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales, 1977

La norma consagra, en su Título IV la protección general de la población civil de los efectos de las hostilidades, que obliga a la distinción por las Partes beligerantes entre objetivos de carácter de civil y objetivos militares, pudiendo únicamente atacar los segundos (art. 48). Es en el ámbito de aplicación de dicho título, contenido en el art. 49, donde surge el debate de su

¹⁹ El art. 22 del II Convenio de Ginebra define buque-hospital como aquellos dedicados “únicamente para prestar asistencia a los heridos, a los enfermos y a los náufragos, para atenderlos y transportarlos”.

aplicación al bloqueo naval al afirmar en su apartado 3: “las disposiciones de la presente Sección se aplicarán a cualquier operación de guerra terrestre, naval o aérea que pueda afectar en tierra a la población civil, a las personas civiles y a los bienes de carácter civil”. En este sentido, la doctrina ha coincidido en que procede considerar la aplicabilidad de estas normas al bloqueo debido a que constituye una prohibición de la entrada y salida de buques que indudablemente afectará a la población civil que se encuentra en la tierra a la que pertenecen los puertos y costas bloqueados, o que obtiene sus suministros a través de ellos. (Villasante, 1991b).

El apartado 4 del art. 49 afirma que las disposiciones respecto a la población civil “completan” los demás acuerdos internacionales que sean de aplicación a las Partes. En este sentido, la doctrina ha afirmado que el término “completar” es incorrecto ya que las cláusulas de protección de la población civil frente a las hostilidades pueden llegar a sustituir la regulación específica del bloqueo por motivos humanitarios.

Es interesante observar la regla de proporcionalidad contenida en el art. 51.5.b) por la que deberá anularse un ataque cuando se prevea que puede causar daños a la población civil que serían excesivos con la ventaja militar que se espera obtener. Este precepto trae a la mente de manera indudable la norma contenida en el art. 102 del Manual de San Remo que prohíbe el establecimiento de aquellos bloqueos en que el sufrimiento provocado a los civiles se considere desproporcionado frente a la ventaja a obtener.

El otro supuesto para considerar un bloqueo como prohibido, atendiendo al Manual, es que este tenga como único propósito provocar una hambruna en la población civil. Este precepto encuentra, de igual manera, su correspondencia en el art. 54.1 del Protocolo I²⁰. Esto no hace más que demostrar la influencia del Derecho Internacional Humanitario en la evolución de los instrumentos relativos al bloqueo provocando la inclusión en la regulación del Manual de San Remo de la normativa respecto a la protección de la población civil. Sin embargo, el art. 54 va más allá en dicha protección prohibiendo “atacar, destruir, sustraer o inutilizar los bienes indispensables para la supervivencia de la población civil” con la finalidad de hacerles padecer hambre o de cualquier otro propósito. A estos efectos, el Manual de San Remo obliga, en su art. 103, al libre paso de alimentos y bienes esenciales cuando la población del territorio bloqueado se encuentre desabastecida.

Esta última medida se encontrará dentro de las acciones de socorro reguladas en la Sección II, que se contemplan para toda la totalidad de la población y no únicamente a ciertos colectivos vulnerables. Es aquí donde, según Villasante (1991b), estriba la prueba de que el Derecho Internacional Humanitario modifica el derecho aplicable al bloqueo ya que aumenta los tipos de socorro que pueden proporcionarse y extiende su cobertura a todos los sectores de la población civil y, además, a los heridos y enfermos.

Estas medidas de socorro deben llevarse a cabo con carácter “humanitario e imparcial” (art. 70) y contarán con especial protección. La potencia bloqueadora no podrá negar su consentimiento al paso de suministros humanitarios, ya que dicha negativa podrá considerarse una violación de la protección consagrada por el art. 54., solo pudiendo ser justificable por motivos justos y graves (Sandoz y Bothe, como se citó en Villasante, 1991b). Naturalmente la potencia bloqueadora ostentará el derecho a establecer las condiciones técnicas y a solicitar la

²⁰ Art. 54.1 Protocolo adicional I a los Convenios de Ginebra: “queda prohibido, como método de guerra, hacer padecer hambre a las personas civiles.”

presencia de una Potencia protectora o del propio CICR para la realización del reparto, en orden a prevenir que la parte adversa se vea beneficiada de estas operaciones.

ESTUDIO DE CASO: BLOQUEO NAVAL DEL MAR NEGRO

Geográficamente, el Mar Negro es una masa de agua salada cuya superficie ronda los 423.000 km² y que une Asia y Europa Occidental. Conecta, por el sur, con el Mar de Mármara por el Estrecho de Bósforo y, a través de este y como única ruta hacia el exterior, con el Mar Egeo atravesando el Estrecho de Dardanelos. Esto le proporciona salida al Mar Mediterráneo. En el otro extremo, se une con el Mar de Azov a través del Estrecho de Kersch. Cuenta con seis países ribereños: Ucrania, Georgia, Bulgaria y Rumanía, que tienen acceso al Mar Mediterráneo a través de los estrechos turcos, y Rusia y Turquía, cuya salida a mares exteriores se produce por otras vías. En su ribera encontramos grandes ciudades y ríos caudalosos como el Danubio, el Dniéster, el Dniéper y el Don, que conforman las aguas interiores de los Estados a quienes baña.

En cuanto a sus características navales, el Mar Negro alberga entorno a 30 puertos mercantes, de los cuales 12 se encuentran en suelo ucraniano; contando con un tráfico de casi dos millones y medio de buques. Esto le ha convertido, a lo largo de la historia, en objeto de disputas debido a su gran valor estratégico por ser ruta para el tránsito de mercancías de todo tipo. Además, en los últimos tiempos han aparecido reservas de petróleo y gas natural, lo que ha añadido un grado de interés al ya existente por su control. (González, 2020).

El interés por la hegemonía de este enclave ha hecho que Rusia imponga, a través de diversos medios, un bloqueo sobre las posiciones ribereñas, especialmente, sobre las ucranianas en el territorio del Mar Negro. En este sentido, Rusia ha extendido todos sus esfuerzos sobre la Península de Crimea y el estrecho de Kersch y, desde 2022, también sobre aquellos puertos incluidos dentro del territorio de Ucrania.

El bloqueo ha generado, asimismo, una gran preocupación sobre la libertad de navegación así como sobre la seguridad de la región, debido a la gran cantidad de incidentes reportados en este sentido que incluyen, entre otros, confrontaciones entre barcos rusos y ucranianos. La comunidad internacional ha condenado estas acciones, haciendo un llamamiento al cumplimiento del derecho internacional y a garantizar el cumplimiento del derecho de libre navegación por el Mar Negro y, dentro de su jurisdicción, por el Mar de Azov así como a través del estrecho de Kersch.

En este capítulo, el trabajo analizará la situación del Mar Negro y los incidentes registrados en el marco del bloqueo naval llevado a cabo por Rusia, para, posteriormente, estudiar la aplicación del Derecho Internacional en el caso.

I. RELEVANCIA HISTÓRICA DEL MAR NEGRO

A través de los tiempos, el Mar Negro ha contado siempre con una importancia crucial por su situación geográfica que conecta Asia Occidental con Europa Oriental y las civilizaciones que ha albergado a su alrededor, siendo codiciado por los persas, los otomanos o los grandes zares y siendo lugar de unión de cristianismo e islam y haciendo llegar a Europa preciadas mercancías asiáticas como las especias. Se ha encontrado a lo largo de la historia con temporadas de equilibrio y estabilidad con otras de conflictos territoriales y disputas sobre el aprovechamiento del Mar, sus estrechos y sus recursos. Es esencial, para poder analizar los eventos actuales, estudiar la pugna histórica por el Mar Negro y la importancia estratégica que su control posee para los distintos actores presentes en la actualidad.

Hacia el S. XVIII se trataba de un mar interior perteneciente al Imperio Otomano pero el equilibrio se esfumó cuando el Imperio Ruso, hacia mitad de este siglo, extendió su territorio hasta asentarse en sus zonas provocando un enfrentamiento entre ambas potencias entre 1768 y 1774 y que culminó con el Tratado de Küçük Kaynarca. Este acuerdo permitió el acceso a Rusia al Mar Negro a través del Estrecho de Kersch. Fue en este momento cuando acabó la estabilidad en la región y comenzaron las disputas por el control del Mar Negro, con Rusia aumentando su influencia en la zona hasta anexionarse militarmente la península de Crimea, creando la ciudad de Sebastopol.

Fueron estas ansias de control las que llevaron a la Guerra de Crimea (1853-1856) entre el Imperio Ruso, apoyado por el Reino de Grecia, y el Imperio Otomano, apoyado por Reino Unido, Francia y Cerdeña con el único objetivo de evitar una posición hegemónica rusa. Aunque consiguieron su objetivo, este fue uno de los motivos que hizo a Rusia entrar en la Primera Guerra Mundial del lado de los Aliados, mientras que Turquía se alineó con las potencias centrales. Para aliviar la presión que estaba sufriendo el Imperio Ruso y atacar a las fuerzas turcas, los Aliados decidieron hacer del Mar Negro un teatro de operaciones intentando, primero, en 1915, acceder a través de Dardanelos y, debido al cierre de este, tomar el control a través la Batalla de Galípoli (1915-1916). El no poder conseguir una victoria y el gran número de bajas provocaron un gran efecto psicológico en la opinión pública, llevando a la suspensión de operaciones (Cervera, 2023).

Fue en el marco de los acuerdos que se produjeron después de la Primera Guerra Mundial donde se suscribió la Convención de Montreux de 1936, que, como veremos posteriormente, ha tomado importancia en el marco de la Guerra de Ucrania. Por esta Convención, Turquía obtenía el control de los estrechos del Bósforo y Dardanelos, conocidos como “estrechos turcos”, y le permitía, entre otras facultades, cerrar el paso a aquellos Estados beligerantes con la propia Turquía o con aquellos Estados a quien preste asistencia, y estableciendo, en caso contrario, distinciones entre buques de guerra de países ribereños y aquellos con otro pabellón (Conte, 2022).

A pesar de presentar poca importancia en el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, fue en su final cuando el foco volvió al Mar Negro. La URSS intentó, en 1946, compartir con Turquía el control de los estrechos, forzándole a permitir la apertura de bases en su territorio y provocando una crisis con el aumento de su presencia naval en la zona. Fue la presencia de EEUU, que acudió en auxilio de Turquía, la que impidió que esto ocurriese. En este momento, tuvo lugar la aparición de la Doctrina Truman²¹ y la posterior entrada en la OTAN de Turquía y Grecia en 1952. Por otro lado, otros países ribereños como Bulgaria o Rumanía pasaron a formar parte del Pacto de Varsovia, dando lugar a una nueva situación de equilibrio que se mantuvo durante todo el transcurso de la Guerra Fría (González, 2020).

Durante este tiempo, la URSS ostentó la hegemonía indiscutible en la zona. Fue cuando comenzó su caída cuando el equilibrio de fuerzas en el Mar Negro dio un gran giro debido, precisamente, a la pérdida de influencia de Rusia sobre los países del Pacto de Varsovia y la aparición de nuevos Estados independientes, entre ellos, Georgia y Ucrania. En 1954, Krushev

²¹ Política estadounidense establecida por el Presidente Truman tras la Segunda Guerra Mundial con el objetivo de contener a la Unión Soviética y que consistía en ofrecer asistencia económica y militar a determinados Estados, entre los que se encuentran Rusia y Turquía, con el fin de evitar que fuesen absorbidos por la órbita de la URSS así como prevenir que los estrechos turcos cayesen en manos rusas por ser el punto de salida al Mediterráneo. (Gómez, 2022)

había regalado a Ucrania la península de Crimea pero reteniendo la base de Sebastopol, vital para su Flota del Mar Negro y de gran importancia debido a su situación geográfica con la que podía controlarse tanto el Mar Negro como el paso hacia el estrecho de Kersch. En 1997, ambos Estados firmaron un Tratado de Amistad por el que se repartían dicha flota siendo el 80% para Rusia y el resto para Ucrania, permitiendo el uso de Sebastopol por un plazo de 20 años, prorrogado posteriormente, en 2010, hasta 2042 (Gonzalez, 2020).

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, podemos determinar que la importancia estratégica del Mar Negro no procede del panorama internacional contemporáneo sino que su hegemonía ha sido objeto de pugna a lo largo de la historia alternando épocas de equilibrio con épocas de inestabilidad, influenciada por aquello que acontecía en otras regiones del globo.

II. CONTEXTO REGIONAL TRAS EL FINAL DE LA GUERRA FRÍA. PRINCIPALES ACTORES

El final de la Guerra Fría y el desmembramiento de la URSS marcaron un antes y un después en las estrategias seguidas en la región. Las relaciones jerárquicas existentes dentro de los bloques fueron reemplazadas por relaciones horizontales entre Estados independientes que, en el marco de sus asuntos exteriores, fueron estableciendo lazos y tejiendo estrategias de cara a su incorporación en organismos de integración como la Unión Europea, asimismo se produjo una apertura al comercio internacional. En este sentido, Turquía, Rumanía y Bulgaria se unieron a la OTAN, habiendo sido dos de ellos integrantes del Pacto de Varsovia, desaparecido en 1991, lo que puso en alerta a una Rusia cada vez más aislada en la región, provocando una amalgama de tensiones acompañadas de un espíritu expansionista.

Por otro lado, aparecieron nuevos conflictos como una creciente polarización social y diversos conflictos étnico-culturales y políticos emanados de la disolución de algunos Estados y la creación de otros nuevos. En este contexto, la región del Mar Negro se convirtió, a su vez, en un lugar que respondía a las oportunidades de integración, lo que se manifestó en la Organización de la Cooperación Económica del Mar Negro (creada en 1992 y ratificada en 1999) pero, a su vez, en una zona de conflicto caracterizada por continuas crisis políticas, económicas, sociales y una sostenida tensión entre Estados.

Aunque este trabajo se centre en el bloqueo ruso y su evidente relación con Ucrania, los conflictos originados entorno a las aguas del Mar Negro y que provocan un vacío de poder no se agotan en el norte. Debemos mencionar los conflictos de Transnistria en Moldavia (disputada entre Rusia y Moldavia) y el conflicto entre Armenia y Azerbaiyán por la República de Nagorno Karabaj (que declaró su disolución el 1 de enero de 2024, dejando en el aire la supervivencia de miles de armenios), así como los conflictos separatistas de Georgia. Esta conflictividad hace que, además de ser un lugar cuya hegemonía se encuentra en una continua disputa por su posición estratégica y los recursos que en ella se encuentran, sea una de las grandes vías mundiales de contrabando. Europa del Este cuenta con el mayor mercado negro de uranio enriquecido del mundo, habiéndose registrado, entre 1991 y 2012, 630 incidentes de tráfico de materiales nucleares (Sanders, 2017). Asimismo, existe una gran preocupación por el auge del crimen organizado.

En este contexto, encontramos una multitud de actores con intereses e influencia en la región.

1. Rusia

Un actor clave en este juego de intereses es la Federación de Rusia. Como se ha mencionado anteriormente, tras la disolución de la URSS y el Pacto de Varsovia, el Estado que antes ostentaba la hegemonía absoluta de las costas del Mar Negro y el Mar de Azov quedaba relegado a una pequeña parte del este de las costas del primero y a la mitad del segundo.

En este sentido, el país promulgo su Estrategia de Seguridad Nacional en julio de 2021²² en la que podemos encontrar una marcada orientación anti-estadounidense, mostrando una visión de confrontación en las relaciones exteriores con Occidente y, en especial, con EEUU. Se recalca, en la Estrategia, el papel clave que juega la fuerza militar para la consecución de los objetivos de la misma, apuntando a la OTAN como una amenaza creciente. Esto último concuerda con la ampliación de la Organización, que desde 2015 ha incorporado a Montenegro, Macedonia del Norte, Finlandia y Suecia, acercándose además a otros países como Ucrania (Laborie, 2021). Sobre esto, el Ministerio de Asuntos Exteriores ruso soportó, en 2016, su visión de la OTAN como una amenaza en base, entre otros puntos, a la presencia de buques militares en las aguas del Mar Negro. En este sentido, Rusia ha buscado también expandir su esfera de influencia en la región mediante la creación de la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva y su alianza con Bielorrusia.

Entender la doctrina expansionista rusa es esencial para comprender tanto sus pretensiones defensivas y su interés irrefrenable por ostentar el control de los mares. Esta doctrina se basa en el predominio de lo justo, entendido como el bien común cuya definición es labor del Estado, resaltando la nación rusa por encima del individuo. Uno de los pilares del gobierno de Putin es conservar la integridad de los territorios rusos y sus puertos, sea cual sea el coste de esto, acompañándose de una vocación expansionista justificada en la necesidad de “garantizar la seguridad de seguridad a un país que no tenía fronteras naturales y sin acceso a mares de agua caliente” (Gólcher Barguil, 2017, p.7). Recordemos que el Mar Negro y el Mar de Azov (a través del estrecho de Kersch) son las únicas formas de acceso de Rusia al Mediterráneo siendo necesario su dominio para evitar el aislamiento. Este expansionismo se ha denotado, por ejemplo, en la invasión de Abjasia y Osetia del sur en 2008 y en la incorporación de las regiones de Donetsk, Lugansk, Kherson y Zaporozhie el 30 de septiembre de 2022 (Lancereau, 2022).

Rusia se anexionó en 2014 la península ucraniana de Crimea en el marco de estas dos doctrinas, por un lado, como territorio histórico ruso y, por otro lado, como enclave estratégico de cara al Mar Negro y el Estrecho de Kersch para la defensa de su posición en ambos espacios marinos. Posteriormente, hablaremos de la construcción del puente de Crimea y su utilización para el mantenimiento físico del bloqueo.

Por otro lado, en sus operaciones militares, Rusia utiliza la doctrina de la disuasión, desarrollada desde los años 80 para luchar contra un enemigo con mayor potencia armada y que consiste en conseguir que el conflicto no dependa de quién posee mayor capacidad militar sino mayor voluntad de seguir luchando. En este sentido, se evitan las confrontaciones directas con

²² Basado en una versión anterior de la Estrategia de Seguridad Nacional de diciembre de 2015, tras la anexión de la Península de Crimea

los grandes enemigos para ejecutar operaciones de desgaste destinadas a minar las capacidades del adversario (Lancereau, 2022).

Uno de los medios de aplicación de la doctrina de la disuasión en el marco de la guerra de Ucrania ha sido la utilización del bloqueo naval ya que, mediante este, se impedía la importación y exportación y se estrangulaba, de esta manera, la economía rusa minando su capacidad de continuidad en la lucha mientras que se evadía una batalla naval directa por el control del mar buscando, de este modo, si no una victoria al menos la negociación de una paz en condiciones favorables.

Rusia ha sido acusada en numerosas ocasiones de incumplir el derecho internacional, habiéndose catalogado sus operaciones de expansión como ilegales por atentar contra la soberanía de otros Estados y la Carta de las Naciones Unidas y habiendo sido alegados, además, crímenes de guerra en el marco de sus operaciones. La Corte Penal Internacional emitió una orden de arresto contra Putin el 17 de marzo de 2023.

2. Ucrania

La historia de Ucrania está íntimamente ligada a Rusia, debiendo tener en cuenta que dentro de sus fronteras viven una gran cantidad de rusos. Se trata de un país independiente desde que, en 1991, el Parlamento aprobó la Declaración de Independencia. Desde el punto de vista geográfico cuenta, como ya hemos señalado, con 13 de los 20 grandes puertos del Mar Negro siendo, además, el único Estado con el que Rusia comparte el Mar de Azov. Tras la invasión de 2022 y, a fecha de mayo de 2024, todos los enclaves portuarios de Azov continúan bajo control ruso, manteniéndose batallas por el control de los enclaves del Mar Negro y, especialmente, de la ciudad de Odesa.

Desde la independencia de Ucrania, se han alternado periodos de un mayor acercamiento al Kremlin con otros con una mayor preferencia por Occidente activando, estos últimos, el espíritu defensivo de Rusia y llevando a situaciones de tensión. Desde el año 2005, el país venía llevando a cabo una política de acercamiento a la Unión Europea con el presidente Yuschenko pero, sin embargo, en noviembre 2013 la situación da un giro radical y el presidente prorruso Yanukovic decide suspender el acuerdo de asociación con la UE con la intención de acercarse a Rusia. En este sentido, entre un clima de protestas populares, el presidente cierra con Putin un acuerdo económico en Moscú (Dorado Díaz, 2020).

Lo anterior nos muestra como el país siempre ha sido parte de un juego de poderes, con Occidente y Rusia deseando hacerle formar parte de su esfera de influencia. Fue, de hecho, el acercamiento occidental a Ucrania y, en concreto, su proximidad con la OTAN, uno de los factores que desembocaron en la invasión rusa de 2022 por percibir esto Putin, ya no solo como un desafío a la seguridad de Rusia, sino también un rechazo por parte de Ucrania a la narrativa de unidad étnica, lingüística, cultural y de pasado compartido que se les estaba ofreciendo a cambio del alineamiento con los países occidentales (Morales, 2022).

Respecto a su capacidad naval, cabe señalar, como se ha mencionado anteriormente que Ucrania cuenta con una reducida marina de guerra. Cuando se dividió la Flota del Mar Negro en 1997, Kiev únicamente retenía para sí únicamente un 20% de la misma, traspasando posteriormente algunos patrulleros a Georgia (Treviño, 2020). Cuando se produjo la invasión a la península de Crimea, Rusia se hizo con las unidades e instalaciones de la base de Sebastopol que, recordemos, era el gran bastión naval ucraniano considerándose, en este sentido, que

Ucrania perdió con la anexión una gran parte de sus medios navales (Sánchez, 2023) conservando únicamente cinco unidades de las siete que tenía en Sebastopol (Toro, 2022). Se estima, además, que un 75% de sus tropas desertaron en favor de la Marina rusa (Greer & Shtekel, 2020).

Es esencial recalcar, además, para entender su importancia como actor en el Mar Negro, la importancia de sus puertos. Más allá de Sebastopol, Ucrania cuenta con cinco puertos principales: Odesa, Chornomorsk y Yuzhny en el Mar Negro y Berdyansk y Mariupol en el mar de Azov, desde los que Ucrania fue en 2021 el mayor exportador de trigo del mundo (Rodríguez Consuegra, 2022). Con el objetivo de ilustrar la magnitud de sus puertos, tomaremos el ejemplo de Odesa. La capacidad anual de carga de este puerto es de más de 40 millones de toneladas, pudiendo manipular en el mismo periodo casi un millón de contenedores y poseyendo, además, tanques para una gran cantidad de petróleo y gas líquido (Rodríguez Consuegra, 2022).

Observando estos datos, es fácil comprender por qué el bloqueo enclaves portuarios ucranianos fue uno de las grandes apuestas estratégicas rusas y, del mismo modo, por qué es necesario defender el derecho de libre navegación, en caso de que su aplicación sea pertinente en las aguas del Mar Negro, el Mar de Azov y el Estrecho de Kersch.

3. Países ribereños y en el área de influencia del Mar Negro

El Mar Negro cuenta, como hemos señalado anteriormente, con seis países ribereños: Ucrania, Georgia, Bulgaria, Rumanía, Rusia y Turquía. De estos, dos son miembros de la Unión Europea (Rumanía y Bulgaria) y otros tres son candidatos a la adhesión (Georgia, Turquía y Ucrania). Respecto a la OTAN, Rumanía, Turquía y Bulgaria son miembros de la Alianza, mientras que Georgia y Ucrania son candidatos.

Teniendo en cuenta lo anterior, podemos dibujar un mar cuyas fronteras, altamente divididas debido al gran número de países independientes que baña, están alineadas hacia una integración en alianzas occidentales. Esto deja, a su vez, a una Rusia, que necesita del Mar Negro para acceder a los grandes mares, cada vez más aislada.

Respecto a los países ribereños debemos destacar, además de a Ucrania, a Turquía. El acceso desde y hacia el Mar Mediterráneo se realiza a través de los estrechos de Bósforo y Dardanelos. La relevancia de Turquía en este sentido nace con la Convención de Montreux de 1936 que regula el paso de buques de guerra, mientras que garantiza la libertad de paso para los buques mercantes. Este derecho ha sido especialmente relevante, como desarrollaremos posteriormente, en el caso del bloqueo ruso.

Georgia, por su parte, fue víctima en 2008 un ataque armado por parte de Rusia a las regiones de Abjasia y Osetia del Sur, desarrollándose parte de las operaciones en aguas del Mar Negro. El resultado final de la guerra, con la derrota georgiana y el establecimiento de las Repúblicas de Osetia y Abjasia bajo tutela rusa dejó un panorama en que las aguas de esta última son, de iure, parte de las aguas territoriales y la ZEE georgiana pero, de facto, controladas por la Flota del Mar Negro. A raíz de esto, se produjo la promulgación de la Ley de Territorios Ocupados de 2008, que declara estas aguas como territorio ocupado y en la más adelante incidiremos más en profundidad.

Además de los países cuyas fronteras bordean el Mar Negro, debemos hacer incidencia en aquellos países que, a pesar de no mantener un contacto directo son reconocidas como

actores regionales. En este sentido hablamos, por un lado, de Moldavia, Armenia y Azerbaiján y, por otro lado, por ser potencia colindante con el estrecho de Dardanelos, de Grecia (Segura, 2015). Su relevancia reside tanto en sus implicaciones en la seguridad regional, bien alineándose del lado de Rusia bien acercándose a occidente, como en su interés en el desarrollo y mantenimiento de las rutas marítimas navegables.

4. OTAN

La Organización del Atlántico Norte (OTAN) está compuesta de 29 países, entre Europa y Norteamérica, y cumple un objetivo de protección de sus miembros mediante medios militares y políticos (OTAN, 2024). Como hemos señalado anteriormente, tres de estos miembros son Estados ribereños del Mar Negro y, tanto entre los candidatos y socios como entre los miembros, se encuentran otros países de la región.

En 2018 fue concedido a Ucrania el status de candidato a la adhesión, lo que llevó, aunque lentamente, a la producción de cambios internos materializados en enmiendas a la Constitución, que le otorgaron el status de *Enhanced Opportunities Partner* en el año 2020. En este sentido, en 2021 anunció que iba a acelerar la construcción de la base naval de Berdyansk, en el Mar de Azov, iniciada en 2018. Este acercamiento, cada vez más cerca de materializarse en una unión a la Alianza, despertó todas las alarmas en Rusia que, recordemos, había posicionado a la OTAN como una “amenaza” en su Estrategia de Seguridad Nacional (Dulska, 2021).

Lo anterior cobra relevancia ya que la característica más reseñable de la Alianza es el art. 5 del Tratado del Atlántico Norte (1949) que constituye una cláusula de defensa colectiva por la que se considera que un ataque armado contra uno o más de sus miembros constituirá pretexto para ejercer el derecho de defensa colectiva reconocido por la Carta de las Naciones Unidas en su artículo 51 y en base a las demás disposiciones de esta Carta.

Durante el siglo XXI, se ha producido una expansión de la Alianza hacia el Este de Europa, que ha sido respondida por parte de Moscú con un aumento de su presupuesto en defensa (Victoria, 2017). Con Turquía siendo miembro desde 1952, la incorporación de Rumanía y Bulgaria en el año 2004 ha hecho que, por su relevancia geoestratégica así como sus recursos energéticos, el Mar Negro se haya convertido en un punto de interés para la Organización. Bulgaria y Ucrania llamaron, en la II Conferencia de Seguridad del Mar Negro (2024), al establecimiento de una estrategia de la OTAN en estas aguas, señalando que la seguridad de la región proveería seguridad para todos los miembros de la alianza. En este sentido, el Ministro de Exteriores Ucraniano, Dmytro Kuleba, planteó que el Mar Negro debía ser “un mar de la Alianza”. Lo cierto es que, desde la anexión de Crimea en 2014, la presencia de buques OTAN pertenecientes a países no ribereños en el Mar Negro aumentó considerablemente situándose, en 2021, en 32 tránsitos por los estrechos turcos con un total de 452 días de navegación (Childs, 2023).

Por su parte, la OTAN ha defendido sus labores de vigilancia en el Mar Negro con el objetivo de, en palabras de Jans Stoltenberg, Secretario General, “cada centímetro de territorio aliado” (Europa Press, 2023) reconociendo, así, la importancia que estas aguas poseen para los aliados. En esta línea, desde la Organización se ha celebrado cada una de las victorias navales de las fuerzas ucranianas, condenando todos los ataques rusos a buques e infraestructuras portuarias.

5. Unión Europea

La Unión Europea cuenta con una relevancia en la región, más ideológica y económica que militar, como es el caso de la OTAN. Su interés más relevante que la Unión en el Mar Negro es el de garantizar sus propios suministros. En este sentido, el estallido del conflicto ruso-ucraniano en 2022 y el aumento generalizado de precios que este produjo, evidenció la necesidad europea tanto de buscar nuevas formas de obtener los recursos energéticos existentes en el área sin depender de Rusia como de buscar la estabilidad del Mar Negro para garantizar la libre navegación de buques mercantes.

Desde el aumento de las tensiones regionales provocado por la anexión de Crimea, el Mar Negro se ha convertido en un foco prioritario para la UE. Por un lado, el Consejo de la Unión Europea (2019) ha confirmado su alianza con la cooperación y la resiliencia en la región, recalcando la importancia del respeto a la libertad de navegación y el Derecho Internacional.

Por otro lado, dentro de la interdependencia existente entre todos los países de la región, la UE ha buscado la creación de nuevas alternativas tanto para reducir la dependencia energética hacia Rusia como para la exportación de grano desde Ucrania al resto de Europa. En la primera dirección, Rumanía se ha posicionado como la próxima potencia europea en la materia. En la segunda materia, y debido a la imposibilidad de navegación del Mar Negro por el bloqueo ruso, se trató de establecer como alternativa el Canal Mar Negro-Danubio pero la carga a la que podía hacer frente esta ruta dejó patente su imposibilidad para sustituir a la ruta marítima (Pedrozo, 2022).

EL BLOQUEO NAVAL DEL MAR NEGRO Y LA APLICACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL

Para poder analizar de manera adecuada los elementos jurídicos relativos al bloqueo ruso del Mar Negro en base al derecho internacional, es esencial realizar, a su vez, un estudio de los acontecimientos más relevantes que han tenido lugar en la región, atendiendo, no solo a los últimos acontecimientos en el marco de la Guerra de Ucrania desde la invasión rusa del año 2022 sino también a los anteriores intentos de manifestación del poder ruso a través de la utilización de los espacios marinos así como a otros elementos esenciales de análisis como la existencia de la Flota del Mar Negro.

El control del mar es, como ya hemos mencionado, una de las estrategias clave utilizadas por Rusia en el marco de su intención por mantener y extender su área de influencia. En este sentido, ha llevado a cabo numerosas operaciones con el objetivo de hacerse con el control de diversos enclaves portuarios, así como de infraestructuras esenciales.

La Flota del Mar Negro es el elemento esencial utilizado por Rusia para llevar a cabo sus operaciones de control del mar en este espacio. Se trata de un cuerpo de guerra integrado en las Fuerzas Armadas rusas para garantizar la seguridad en el marco de las aguas del Mar Negro, cuyo cuartel se ubica en el puerto de Sebastopol (dentro de la península de Crimea). Según el Ministerio de Defensa Ruso (2024), cuenta con “submarinos diésel, buques de operaciones en las zonas de océano y cerca del mar, aviación naval coheteril, anti-submarinos y de caza y tropas de defensa costera” y se estima que está formada por entorno a 11.000 militares y 40 buques de guerra. En el marco de su mandato para mantener la seguridad del sur de Rusia, estos buques se ocupaban del control del Puente de Crimea y, desde el estallido de la guerra, han sido los encargados del mantenimiento del bloqueo a los enclaves portuarios ocupados tanto en el Mar de Azov como en el propio Mar Negro.

Por esa razón, la Flota ha sido uno de los grandes objetivos militares del ejército ucraniano. Aunque se podía presumir que, debido a que Ucrania no contaba con una flota de guerra, la superioridad rusa sería inapelable en este ámbito, la realidad es que los ataques ucranianos han mermado enormemente el contingente. El Gobierno de Zelensky afirma haber acabado con alrededor de un tercio de la Flota desde el inicio de la invasión, así como haber atacado exitosamente infraestructuras esenciales para su mantenimiento como sus centros de control en Sebastopol y otros puntos de los depósitos de combustible a través, principalmente de operaciones llevadas a cabo con drones y misiles (Murray, 2024). Los ataques a Sebastopol han obligado a Rusia a retirar su fuerza naval de la península de Crimea y trasladarla al puerto de Novorosiisk, al este del Estrecho de Kersch. (Serrano, 2024)

I. EL PUENTE DE CRIMEA COMO MEDIO FÍSICO DE BLOQUEO. LA DISPUTA SOBRE LA DETENCIÓN DE BUQUES DE GUERRA Y MARINEROS UCRANIANOS

Uno de los acontecimientos con más importancia tanto simbólica como estratégicamente para el mantenimiento del bloqueo naval del Mar Negro es la construcción del Puente de Crimea o Puente del Estrecho de Kersch, que une la anexionada península de Crimea con la Rusia continental a través del mencionado estrecho que es, a su vez, la vía de paso entre el Mar Negro y el Mar de Azov.

La Federación Rusa se anexionó, en 2014, la península ucraniana de Crimea, fundamentando su acción en la relación histórica señalada anteriormente entre este enclave y Rusia. La gran mayoría de la comunidad internacional considera esta situación como ilegal conforme a la prohibición del uso de la fuerza contenido en la Carta de las Naciones Unidas, entendiendo que se trata de una grave violación de la soberanía ucraniana (Aguayo, 2016). Además, la Asamblea General de la ONU decidió, en su Resolución 68/262, no reconocer la anexión con 100 votos a favor, 11 en contra y 58 abstenciones. A pesar de que no es objeto de este trabajo el análisis de la secesión y posterior anexión rusa de Crimea, es importante tener en cuenta que, si nos encontramos ante un ilícito internacional, lo será de la misma manera la construcción del puente y la proyección de la soberanía rusa de cualquier manera sobre las aguas del estrecho de Kersch.

El puente, construido en 2016, es un elemento clave de la demostración del poder ruso ya que, además de mostrar el control ruso sobre la anexionada península de Crimea, permite a Moscú ostentar el control del acceso al Mar de Azov donde se encuentran enclaves ucranianos cruciales como Mariupol o el puerto de Odesa. Debido a su altura, de sólo 33 metros sobre el nivel del mar, sirve para impedir el paso a los grandes cargueros y, por tanto, para controlar el tráfico procedente de y con destino a todos los puertos ucranianos bañados por el mar de Azov y que permiten el acceso desde este al Mar Negro y, una vez cruzados los conocidos como estrechos turcos, al Mediterráneo. Como hemos señalado anteriormente, la labor de salvaguardar el Puente, así como controlar el paso a través de él era desempeñada por la Flota del Mar Negro.

Es fácil encontrar acontecimientos que avalen la función del Puente de Crimea como elemento de mantenimiento de un bloqueo sobre el Mar Negro, incluso antes del conflicto armado iniciado en 2022, cerrando el paso a conveniencia. Teniendo en cuenta lo plasmado anteriormente en relación con los elementos básicos del bloqueo naval puede afirmarse que, a través de la utilización del puente como medio físico de controlar la entrada y salida al Mar de Azov, Moscú impuso un bloqueo de facto contra los puertos ucranianos para debilitar la posición de Ucrania tanto económicamente ya que, a causa de las dificultades de navegación por el estrecho, los puertos ucranianos perdieron el 30% de su tráfico marítimo en lo que a cargueros se refiere entre la construcción del puente y el año 2018 (Zoria, 2018), como para reforzar su posición en Crimea tras su anexión en el año 2014 buscando, así, impedir un posible bloqueo ucraniano contra los puertos de la península en ejercicio del derecho de legítima defensa amparado por la Carta.

La construcción del puente de Crimea ha sido igualmente condenada por la comunidad internacional tanto por constituir un ataque a la soberanía de Ucrania por la construcción de vías ferroviarias y abiertas al tráfico como por servir de límite físico a los derechos de navegación establecidos por la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar. Asimismo, Estados y Organizaciones como la Unión Europea han aplicado sanciones al respecto.

A día de hoy, con los enclaves portuarios del Mar de Azov completamente controlados por Rusia, el Puente de Crimea sigue siendo uno de los escenarios clave de la guerra. Las fuerzas ucranianas han atacado en varias ocasiones la infraestructura, buscando su inutilización y, de esta manera, la interrupción del tráfico de vehículos y ferroviario entre Rusia y la península sirviendo, igualmente, de vía para el abastecimiento de las tropas encargadas de las operaciones

en la misma. Asimismo, la merma sufrida por la Flota ha servido para debilitar esta posición estratégica.

El bloqueo impuesto a través del Puente de Crimea y su utilización por parte de Rusia para proyectar su soberanía en el Estrecho quedó especialmente patente en un incidente concreto para cuyo relato de hechos utilizaremos los aportados por Rusia y Ucrania en el marco del procedimiento de la “Disputa concerniente a la detención de tres navíos ucranianos y su tripulación” conocido por el Tribunal Arbitral del Anexo VII de la CNUDM.

El 25 de noviembre de 2018, tres navíos de la armada ucraniana pusieron rumbo al Mar de Azov desde el puerto de Odesa pero, cuando se disponían a cruzar el Mar de Azov, se encontraron con una patrulla de guardacostas rusos de que el estrecho estaba cerrado y, tanto era así, que un buque carguero se encontraba posicionado obstaculizando el Puente de Crimea. Fue en este momento cuando los buques ucranianos emprendieron su viaje de vuelta, no deteniéndose ante las órdenes rusas de detenerse lo que provocó que las fuerzas bloqueadoras abrieran fuego contra ellos apoyadas por aeronaves y helicópteros para después abordar los tres barcos y a sus tripulaciones, obligándoles a dirigirse al puerto de Kersch. Tres de los veinticuatro tripulantes resultaron heridos en este enfrentamiento. Ucrania calificó el incidente como “agresión” ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Tras su detención, los marineros fueron condenados por la Corte del Distrito de Moscú por intentar cruzar el estrecho de Kersch ilegalmente, a lo que Ucrania respondió enviando una carta a la ONU calificándoles como “prisioneros de guerra”. La marina rusa afirma que su actuación fue movida por un acceso ilegal a sus aguas territoriales de los buques, que maniobraron peligrosamente. En esta manifestación encontramos que Rusia, desde que tomó el control de Crimea, consideraba que las aguas del estrecho de Kersch eran de soberanía rusa debido a que controlaba ambos lados.²³ Si se considera como ilegítima la anexión de Crimea, debería considerarse el control de las aguas que haya sido obtenido a través de dicho ilícito igualmente ilegítimo.

Rusia y Ucrania firmaron en el año 2003 un acuerdo bilateral respecto al Mar de Azov y el Estrecho de Kersch en el que se establecía la naturaleza del primero como aguas territoriales compartidas entre ambos Estados teniendo los buques, tanto mercantes como de guerra, libertad de paso por el estrecho mientras que el paso de navíos de terceros Estados estaría sujeto al beneplácito de ambas partes del tratado. No fue hasta junio de 2023 cuando Rusia denunció el acuerdo al considerar que, una vez anexionados los territorios ucranianos a las orillas del Mar de Azov, este se convertía en un mar interior ruso por la pérdida por parte de Ucrania de todo contacto físico con las aguas (Lott, 2021). Debemos tener en cuenta, además, que según el art. 3 del Proyecto de artículos sobre los Efectos de los Conflictos Armados en los Tratados elaborado por la CDI (2011) la agresión entre Estados Parte de tratados bilaterales no conlleva, por sí misma, la desvinculación de los mismos.²⁴

²³ Así lo alegó en el marco del procedimiento arbitral de la “Disputa concerniente al Derecho Marítimo del Mar Negro, el Mar de Azov y el Estrecho de Kersch” en el que calificaba al Mar de Azov como aguas territoriales compartidas con Ucrania y afirmaba controlar exclusivamente ambas partes del estrecho de Kersch.

²⁴ Art. 3 Proyecto de Artículos CDI (2011) sobre los Efectos de los Conflictos Armados en los Tratados: La existencia de un conflicto armado no da lugar ipso facto a la terminación de los tratados ni a la suspensión de su aplicación: a) entre los Estados parte en el conflicto; b) entre un Estado parte en un conflicto y un Estado que no lo sea”.

Aún si ignorásemos el acuerdo bilateral, considerando que, según el art. 5.3 de la Resolución 3314/1974, las adquisiciones territoriales hechas por la fuerza no podrán ser reconocidas, el Estrecho de Kersch constituye un estrecho utilizado para la navegación internacional conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM) existiendo, en todo caso, derecho de paso en tránsito que, como ya hemos señalado, no podrá nunca ser obstaculizado (art. 38). Al ser el Tratado contrario a la regulación de la CNUDM y coartar los derechos de terceros estados, deberá prevalecer esta en cuanto a la legislación de paso por el Estrecho de Kersch y, por ello, ni siquiera un pacto de ambos Estados podría servir para suspender la navegación (Friedman, 2024). Cabe mencionar, además, que no había sido declarado formalmente ningún bloqueo sobre puertos ucranianos en el marco de el conflicto armado desatado por la anexión territorial de Crimea, por lo que queda fuera cualquier posible consideración del derecho de visita y captura en el marco de esta institución

Es imprescindible tener en cuenta, además de todo lo anterior, que el art. 32 de la CNUDM declara la inmunidad de los buques de guerra, concebida anteriormente como un principio de derecho consuetudinario (Casella, 2013), por lo que el abordaje de los navíos y la detención de su tripulación constituye una vulneración de este derecho.

El Tribunal Arbitral que conoció de la disputa obligó a Rusia a devolver tanto a los marineros como los navíos a Ucrania en sus medidas preliminares, pero nunca llegó a conocer sobre el fondo del asunto ni a declarar la legalidad o ilegalidad de las actuaciones rusas (Tomás, 2022). Tomando en consideración todos los aspectos anteriormente mencionados, existen suficientes argumentos para afirmar que el actuar ruso fue ilegal. Los buques ucranianos nunca entraron en aguas territoriales rusas, sino que se disponían a ejercer los derechos que les amparaban, tanto en base a la CNUDM como al acuerdo de cooperación de 2003, cuando se encontraron, no solo con un bloqueo ilegítimo que utilizaba el Puente de Crimea como medio, sino con un acto de agresión por parte de las fuerzas armadas rusas.

II. EL CIERRE DE LOS ESTRECHOS TURCOS

El 28 de febrero de 2022, menos de una semana después de la invasión rusa a territorios ucranianos, Turquía anunció el cierre de los denominados estrechos turcos, Bósforo y Dardanelos, a los buques de guerra tanto de Rusia como de Ucrania a menos que dichos buques estuviesen regresando a sus bases situadas en el Mar Negro (Pedrozo, 2022) en base al artículo 19 de la Convención de Montreux de 1936. Había sido Kiev quien, previamente, el día 24, había solicitado al gobierno turco que restringiese el paso a los navíos rusos para evitar que Putin reforzase los operativos navales operantes en el Mar Negro y el Mar de Azov con aquellos que se encontraban en el Mar Mediterráneo o con la Flota del Norte. Hay, sin embargo, quien afirma que esta decisión turca utilizó una interpretación demasiado extensiva de la Convención, mientras que otros la consideran perfectamente conforme a derecho.

La Convención de Montreux de 1936 concerniente al Régimen de los Estrechos, ratificada por nueve países, entre los que se encuentran Rusia y Ucrania, transfiere a Turquía la soberanía de los estrechos de Bósforo y Dardanelos, vía de acceso del Mar Negro al Mediterráneo. Se mantiene en ella el “principio de libertad de tránsito y navegación”²⁵ pero, sin embargo, este se encuentra sujeto a determinadas restricciones en tiempos de guerra

²⁵ Este derecho de paso no se aplica a las aeronaves. Además, los buques tendrán prohibido el uso de cualquier tipo de medio aéreo que tengan a bordo, como pueden ser los drones, en base al art. 15

diferenciando, asimismo, entre buques de Estados ribereños y los de aquellos que no lo son. No son pocas las voces que han reclamado su adecuación a la CNUDM, entrada en vigor en 1994, pero esto no se ha producido debido a la negativa turca a ratificar esta Convención.

En tiempo de paz, tanto los buques mercantes como los de guerra ostentan libertad de paso aunque estos últimos se encuentran sujetos a algunas limitaciones (por ejemplo, la notificación). En tiempos de guerra, sin embargo, aparecen diferencias dependiendo, ya no solo de la naturaleza del buque, sino de si Turquía es parte beligerante o no. Los buques mercantes mantendrán los mismos derechos en tiempos de guerra con la condición de que no presten asistencia al enemigo (art. 5). Los derechos aplicables a los buques de guerra en tiempos de conflicto dependerán tanto de si Turquía es parte en el conflicto o no como de si el buque es beligerante o no lo es.

Si Turquía es beligerante, será su propio gobierno quien decida sobre la apertura o no de la ruta (art. 20) pero, en caso de que sea neutral, se mantendrá la libertad de paso a través de los estrechos con una excepción establecida en el art. 19 en el caso de los buques beligerantes. En base a esta cláusula, el gobierno turco tendrá la potestad de imponer discrecionalmente la prohibición de paso excepto para aquellos buques que regresen a sus bases dentro del Mar Negro.

Un cierre de los estrechos en base al art. 19 sería perfectamente adecuado a los sucesos acaecidos en febrero de 2022 si este solo hubiese afectado a los buques de las dos potencias beligerantes pero, sin embargo, el cierre se extendió a todos los buques de guerra de todos los países extranjeros (The National, 2022). Para ello, se aplicaron las excepciones contenidas en los arts. 20 y 21 de la Convención, que permiten a Turquía el cierre completo de los estrechos a buques de guerra en caso de “sentirse amenazada y en inminente peligro de guerra” (art. 20). Es en este punto donde algunos expertos observan el conflicto jurídico por no observar, objetivamente, un “peligro inminente” hacia Turquía en los acontecimientos ya que, además, Ankara se encuentra en una posición cercana a ambos gobiernos (Oral, 2022). En este sentido, para Pedrozo (2022) la única posible justificación es el alegato de que “permitir el paso de buques pertenecientes a países de la OTAN mientras que se prohíbe el acceso de Rusia puede resultar en un ataque armado” (p.12).

Tomando en cuenta todo lo anteriormente expuesto es aventurado, objetivamente, considerar como cumplida la condición para la aplicación de la cláusula de exclusión total de libertad de tránsito para buques de guerra que prevé un peligro inminente de guerra para Turquía y, por tanto, podría verse como una aplicación quizá demasiado extensiva del precepto. Sin embargo, es evidente que la utilización de esta herramienta por parte de Turquía ha sido vital para evitar una escalada militar en la región basada en la fuerza naval. A pesar de la débil validez del cierre, ningún buque ha intentado realizar ningún paso a través de los estrechos ni ha puesto en cuestión la actuación de Turquía en cuanto a su fundamento legal.

III. EL BLOQUEO DEL MAR NEGRO EN LA GUERRA DE UCRANIA.

Como se ha podido ver repetidamente a lo largo del trabajo, el control del Mar Negro ha sido una de las grandes pretensiones de Rusia de cara a garantizar su seguridad y, además, también ha sido una de los puntos estratégicos más codiciados por la OTAN. En este sentido, el área se ha convertido en uno de los más importantes puntos de batalla en el marco de la guerra ruso-ucraniana. Mientras los estrechos turcos se mantienen cerrados, el ejército ruso impuso un

bloqueo naval sobre los puertos ucranianos, acompañándolo con el ataque de las infraestructuras portuarias, mientras que Ucrania, con una reducida potencia naval, luchaba por minar la fuerza rusa. A continuación, pasaremos a realizar un análisis de este bloqueo para determinar si, basándonos en el estudio anteriormente realizado sobre la institución del bloqueo naval, es una operación conforme a derecho o, si al contrario, Rusia está utilizando un medio ilegal de hacer la guerra.

Ya antes de la invasión de febrero de 2022, el Gobierno ucraniano había acusado a Rusia de aislarles militarmente del Mar Negro y el Mar de Azov a través de la realización de maniobras militares navales que, según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Ucrania hacían que la navegación fuese “prácticamente imposible” (BBC News Mundo, 2022). Estos ejercicios fueron contrarrestados a través de un ejercicio combinado de la OTAN, desplegado en el mar Adriático el 7 de febrero (Puyol, 2023).

Desde la anexión de Crimea, y acorde con el aumento de la tensión en la región, Rusia ha estado bloqueando diversos perímetros de la ZEE de Ucrania, Rumanía, Bulgaria, Turquía y Georgia. En 2019 se dio uno de los incidentes más visibles, cuando Rusia utilizó la notificación de estar llevando a cabo maniobras militares en las ZEE de otros Estados ribereños, llegando a bloquear hasta dos tercios del área total del Mar Negro bajo pretexto de declararlas “zonas peligrosas para la navegación” (Colibasanu et. al, 2022). Es adecuado afirmar que existe en estas acciones un patente abuso por parte de las autoridades rusas de la declaración de zonas peligrosas para cumplir otro objetivo, que es el de dificultar el ejercicio del derecho a la libertad de navegación en las aguas del Mar Negro.

En los primeros estadios de la guerra, se llevaron a cabo operaciones con el objetivo de tomar el control de enclaves portuarios ucranianos estratégicamente claves como Odesa en el Mar Negro o Mariupol en el Mar de Azov estableciendo un bloqueo sobre los mismos con el objetivo de debilitar la resistencia ucraniana. En este sentido, se tomaron posiciones estratégicas en el Mar Negro como es la Isla de las Serpientes, esencial como base para unidades navales rusas que puedan mantener un bloqueo al puerto de Odesa. El 25 de febrero de 2022 se consideró afectada la libertad de navegación en el Mar Negro cuando dos buques mercantes, con pabellones panameño y moldavo respectivamente, fueron impactados por misiles rusos cuando se encontraban en las proximidades del puerto de Odesa. Ese mismo día, Turquía cerró los estrechos turcos a buques de guerra que se dirigiesen al Mar Negro.

Sin embargo, este bloqueo no solo ha afectado a las zonas marítimas ucranianas. El 18 de julio de 2023, coincidiendo con la retirada rusa de la Iniciativa de Grano del Mar Negro, en la que posteriormente incidiremos más, Rusia bloqueó un importante perímetro de la ZEE de Bulgaria, desplegando tres buques con el objetivo de impedir el paso a los buques provenientes de Odesa. La versión oficial rusa volvió a ser, de nuevo, la de que se estaban realizando maniobras militares de artillería.

La CNUDM establece, en su art. 58, la libertad de navegación para todos los Estados dentro de la Zona Económica Exclusiva no recogiendo presupuestos para su suspensión, constituyendo la actuación rusa una evidente violación de la Convención. Además, la Resolución 3314/1974 recoge, como agresión, el bloqueo de los puertos y costas de un Estado por lo que, en caso de que estas denominadas “maniobras militares” impidiesen, *de facto*, la llegada o salida de buques a los enclaves búlgaros, Rusia estaría materializando un acto de agresión prohibido por la Carta de las Naciones Unidas en el marco de la prohibición del uso de la fuerza.

Un nuevo episodio ocurrió en agosto de 2022, cuando la armada Rusia detuvo a un mercante con bandera de Palaos y de propiedad turca, ambos países neutrales en el conflicto, de camino al puerto ucraniano de Ismail bajo el pretexto de realizar una inspección por sospechar de que portaba materiales prohibidos. Se detuvo al navío realizando disparos de advertencia mientras que un helicóptero llevaba soldados rusos a la cubierta a del barco para realizar la captura (Cropsey et. al, 2023).

Al señalar los requisitos establecidos por la Declaración de Londres y, posteriormente, por el Manual de San Remo es la declaración y notificación a los países neutrales de la existencia de un bloqueo. En el Mar Negro, y a pesar de estar llevando a cabo actividades que estaban causando efectivamente dicho bloqueo, este nunca ha sido declarado por las autoridades rusas. La ausencia de este requisito afecta directamente a la validez del bloqueo por realizarse una limitación ilegítima en los derechos de navegación de los Estados neutrales. En el caso del buque mercante con bandera de Palaos, los soldados rusos llevaron a cabo un ejercicio del derecho de visita y captura contemplado para mantener la efectividad de los bloqueos y, como tal, su validez. Sin embargo, teniendo en cuenta que este bloqueo nunca ha sido declarado, tanto la detención del mercante como su abordaje e inspección son ilegales.

En el mismo mes de agosto, el Ministerio de Defensa ruso advirtió de que, tras la finalización de la Iniciativa de Grano del Mar Negro, consideraría que todos los buques que se dirigiesen a Ucrania estarían potencialmente transportando material militar y que “los países de su pabellón serían considerados como Estados parte en el conflicto” (Ivanova, 2023) reservándose, de esta manera, los derechos inherentes al beligerante en caso de la denominada asistencia hostil. Esta declaración institucional fue calificada por el Ministerio de Exteriores Ucraniano el 20 de julio de 2023 como contrarias al Derecho Internacional e incluso “al derecho de un beligerante a imponer un bloqueo”, acusando a Moscú de poseer el objetivo único de “intimidar a los Estados neutrales”.

La postura del Kremlin muestra, de nuevo, la existencia de un bloqueo de facto sobre los puertos del Mar Negro reclamando, como tal, facultades inherentes al derecho de visita y captura establecido por el Derecho Internacional para garantizar la efectividad y, por tanto, el mantenimiento de los bloqueos establecidos. Al hablar de las provisiones jurídicas de esta institución se ha mantenido que el hecho de no ser una institución convencional no significa que no cuente con tres requisitos tanto formales como materiales, declaración y notificación, imparcialidad y efectividad, siendo todos condición de validez.

En el caso del Mar Negro nunca ha habido, por parte de ninguno de los beligerantes, ninguna declaración de bloqueo no pudiendo considerarse que la declaración del Kremlin de agosto de 2022 cumpla los requisitos para considerarse como tal por no cumplir los requisitos formales del art. 9 de la Declaración de Londres ni, tampoco, aquellos respecto a notificación tanto a la potencia beligerante como al resto de actores neutrales que marca el art. 11 de la misma.

Sin embargo, a pesar de que este bloqueo de facto es ilegal, ¿por qué está siendo efectivo?. El mantenimiento del mismo se debe, únicamente, al miedo provocado por estas declaraciones. Teniendo en consideración que Rusia lleva obstaculizando la libertad de navegación en el Mar Negro desde antes de la guerra ningún Estado va a arriesgarse a un combate naval directo con las fuerzas rusas y, en cuanto a los buques mercantes, como afirmó el teniente general Gan Pampols al periódico El Independiente (2023), “ningún armador querrá arriesgar un barco ni las aseguradoras tampoco”. A este mantenimiento contribuye, del mismo

modo, el cierre de los estrechos turcos comentado anteriormente que impide la entrada de buques de guerra y dificulta en gran medida la entrada de mercantes debido a los requisitos que a él acompañan.

A pesar de que la efectividad del bloqueo es requisito *sine qua non* para la legalidad del mismo, en ningún caso podrá considerarse que este es legal únicamente porque consigue impedir *de facto* la llegada y salida de buques a los puertos y costas que pretende bloquear (Trench, 2021). No se puede asumir la legalidad de bloqueos de facto por el impacto que asumir esta ausencia de declaración tendría en el principio de libertad de navegación, que no solo quedaría coartado sino que daría lugar a que las fuerzas armadas de un Estado ostentasen el derecho de inspeccionar navíos con la bandera de otro Estado e, incluso, llegar a capturarlos.

La consideración de ilegalidad de los bloqueos *de facto* y, por tanto, del bloqueo impuesto por Rusia en las aguas del Mar Negro conlleva, asimismo, de todas las medidas tomadas por Rusia en preservación de la efectividad del mismo. Es decir, Rusia no tendrá derecho en ningún caso a coartar la navegación de los buques mercantes neutrales y, como tal, cualquier uso de la fuerza contra ellos se efectuará fuera del Derecho Internacional pudiendo comportar sanciones además de ser considerado como acto de agresión en el art. 3 d) de la Resolución 3314/1074²⁶. En este sentido, el Código Penal español de 1995 califica como delictiva esta acción en su art. 613 h), atribuyéndole una pena de prisión entre cuatro y seis años.²⁷

IV. LA INSTRUMENTALIZACIÓN DEL HAMBRE

El ánimo ruso para el establecimiento del bloqueo a los puertos ucranianos tanto en el Mar Negro como en el Mar de Azov, intensificando el control del estrecho de Kersch, al principio de la guerra del año 2022 no era otro que el de ahogar a Ucrania por medios económicos como apoyo a la campaña puramente militar. Antes de febrero de 2022, la economía ucraniana dependía de las exportaciones marítimas en un 70%, estimándosele unas pérdidas de 170 millones de dólares diarios a causa del bloqueo (Kollakowski, 2023).

Por su parte, Orhan (2022) afirmó que el conflicto ruso-ucraniano afectaría a la economía global a través de tres canales: las sanciones financieras impuestas a Rusia por la mayoría de los países occidentales, la crisis de precios y las interrupciones en la cadena de suministro. Dos de estas tres vías se encuentran directamente relacionadas con la imposición del bloqueo total. Otros expertos que han analizado los flujos de exportaciones e importaciones en la región del Mar Negro desde el estallido de la guerra han recalcado sus efectos en el mercado de aceites vegetales y el energético, además de la preocupación por la situación del transporte marítimo (Nate et. al, 2024).

²⁶ Art. 3 h) Resolución 3314/1974: “Con sujeción a las disposiciones del artículo 2 y de conformidad con ellas, cualquiera de los actos siguientes, independientemente de que haya o no declaración de guerra, se caracterizará como acto de agresión: [...]d) El ataque por las fuerzas armadas de un Estado contra las fuerzas armadas terrestres, navales o aéreas de otro estado, o contra su flota mercante o aérea”.

²⁷ Art. 613.h) CP: “Será castigado con la pena de prisión entre cuatro y seis años el que, con ocasión de un conflicto armado, realice u ordene realizar alguna de las siguientes acciones: [...] h) Requite, indebida o innecesariamente, bienes muebles o inmuebles en territorio ocupado o destruya buque o aeronave no militares, y su carga, de una parte adversa o neutral o los capture, con infracción de las normas internacionales aplicables a los conflictos armados en el mar”.

Debido al posicionamiento de Ucrania como uno de los mayores exportadores mundiales de cereal del mundo hasta la invasión, el bloqueo de las infraestructuras portuarias causó efectos enormemente perjudiciales en el mercado global de productos agrícolas, desembocando en precios de récord para el cereal y los aceites vegetales (Glauben et. al, 2022). A parte de los devastadores efectos que los conflictos armados suponen para la población civil, en esta ocasión, debido a los efectos del bloqueo en las exportaciones ucranianas, esta crisis humanitaria se traslada a otras partes del globo. Los mencionados cortes en las cadenas de suministros y el auge de los precios en los mercados, la seguridad alimentaria de los países más dependientes, especialmente en África, se vió seriamente amenazada ya que, según datos del Consejo Europeo, el 90% de sus exportaciones de trigo entre 2016 y 2021 fue a parar tanto a Asia como a África, siendo casi la totalidad transportadas a través del Mar Negro.

En diversas ocasiones se ha acusado a Rusia de utilizar el bloqueo impuesto sobre las aguas del Mar Negro, no solo para contribuir a minar las resistencias ucranianas a través del estrangulamiento de su economía sino también para forzar una derrota a través del corte de suministros a la población civil. A continuación, se analizará este aspecto del bloqueo en base a las normas de Derecho Internacional, poniendo especial énfasis, por su relevancia, en la Iniciativa de Grano del Mar Negro.

1. La Iniciativa de Grano del Mar Negro

Tras la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022, varias ciudades portuarias fueron tomadas y el Mar Negro se convirtió en un teatro de operaciones militares. A causa de esto, los puertos quedaron bloqueados y 20 millones de toneladas de cereales, según datos aportados por la Unión Europea, quedaron atrapadas en Ucrania sin poder ser exportadas, lo que también afectó a otros productos como fertilizantes, provocando un auge de los precios a nivel mundial y una crisis alimentaria que, combinadas con el aumento del coste de la energía, colocaron a un gran número de personas al borde de la hambruna.

El cierre de la ruta del Mar Negro presentó grandes inconvenientes para terceros países, a quienes afectaba la cada vez más rampante inflación, aúpada definitivamente por la subida de los precios de la energía y la escasez de determinados alimentos, ya no solo procedentes de suelo ucraniano sino cuya exportación o transporte dependía de los grandes puertos del Mar Negro. Debido a ello, se trabajó en la creación de rutas de transporte alternativas que evitasen el bloqueo ruso. La Comisión Europea, por ejemplo, estableció en mayo el “Plan de Acción de Corredores Solidarios” con el objetivo de reanudar el suministro a través de ferrocarril, carretera y aguas interiores navegables.

Sin embargo, la vía marítima seguía siendo crucial para que estos suministros pudiesen llegar a aquellos países que dependían de ello. Por ello, la ONU y Turquía promovieron la conocida como Iniciativa de Grano del Mar Negro, que se materializó el 22 de julio de 2022 cuando, junto con la Federación Rusa y Ucrania suscribieron un acuerdo con el mismo nombre en la ciudad de Estambul. El mismo permitía reanudar la exportación de grano, alimentos y fertilizantes desde los puertos ucranianos de Chornomorsk, Odesa y Yuzhny/Pivdenny.

Se establecía un Centro de Coordinación Conjunta (CCC) en Estambul, integrado por los altos representantes de todas las partes y, allí, en Estambul, los buques deberían someterse a una inspección antes de acceder, a través del corredor humanitario marítimo que atravesaba el Mar Negro, a los puertos ucranianos anteriormente señalados, donde embarcarían el

cargamento. Estos buques también serían inspeccionados a su salida, para lo que debían pasar de nuevo por Estambul. Junto a la Iniciativa, se firmó otro acuerdo para garantizar la exportación de alimentos y fertilizantes rusos, buscando así minimizar las sanciones impuestas por occidente. Los envíos comenzaron, según la ONU (2022), el 1 de agosto y se esperaba exportar entorno a cinco millones de toneladas mensuales.

En la cláusula H de la Iniciativa se establecía que esta extendería su efecto por periodos de 120 días, a no ser que una de las Partes notificase su intención de terminarla o de modificarla. Fue el 17 de julio de 2023 cuando el Kremlin anunció su decisión de retirarse de forma inmediata del acuerdo, alegando que las medidas relativas a los productos rusos no estaban siendo cumplidas. El Ministerio de Exteriores Ruso afirmó, en un comunicado que “sólo cuando se reciban resultados concretos, y no promesas y garantías, Rusia estará dispuesta a considerar el restablecimiento del acuerdo”. António Guterres hizo visible su gran decepción y preocupación por el fin de la iniciativa, afirmando que la decisión rusa sería un “duro golpe a las personas necesitadas en todas partes”. Por su parte, Zelenski afirmó que debía garantizarse el uso del corredor del Mar Negro “incluso sin la Federación Rusia” animando, de esta forma, a Turquía y a la ONU a proceder a la ruptura del bloqueo ruso restablecido tras la ruptura del acuerdo. (Bigg et al., 2023)

La decisión rusa estuvo precedida horas antes por un ataque al puente de Kerch por parte de drones ucranianos en el que hubo dos muertos y que supuso la interrupción del tráfico (Harding, 2023). Sin embargo, el Kremlin se encargó de afirmar en repetidas ocasiones que ambos acontecimientos no se encontraban conectados.

Hasta el momento de la finalización del acuerdo habían sido exportados, según datos del CCC, entorno a 32 millones de toneladas de alimentos de los cuales el 51% era maíz y el 27% trigo, siendo el mayor destinatario China, seguida de España y la propia Turquía. A pesar de que, según los datos proporcionados por el Centro, el destino del 44% del cargamento fueron países de renta alta y sólo el 3% fue a parar a países de renta baja, el Programa Mundial de Alimentos de la ONU afirmó que este les había permitido dedicar más de 700 toneladas de grano a paliar el hambre alrededor del mundo.

Desde que se retiró del acuerdo, Rusia no solo ha dejado de garantizar la seguridad para la navegación en el Mar Negro afirmando en un comunicado que “desde las 00:00h del 20 de julio de 2023, cualquier buque que navegase en las aguas del Mar Negro podría ser considerado un objetivo militar” sino que ha atacado infraestructuras portuarias cruciales para la exportación de cereal. Por todo esto, tanto los expertos como algunas autoridades como el Secretario de Estado de Estados Unidos, Anthony Blinken, han afirmado que la decisión de la Federación Rusa forma parte de una estrategia que trata de instrumentalizar los alimentos y utilizar el hambre como arma en el marco de la guerra (Vázquez, 2023). Con la renuncia de Rusia a la Iniciativa, la amenaza de una nueva crisis alimentaria vuelve a estar en primer plano, con la UE y la ONU buscando nuevas vías para las exportaciones, como el canal Danubio-Mar Negro y entre acusaciones a Rusia de estar utilizando el hambre como arma de guerra. La perspectiva de la ayuda humanitaria en este caso no solo se proyecta sobre la población civil en los territorios en conflicto sino que comporta implicaciones a nivel mundial.

La normativa reguladora del bloqueo naval establece, a través del Manual de San Remo y correspondiéndose con el Derecho Internacional Humanitario, como bloqueos prohibidos, por un lado, los que tengan como único objetivo provocar una hambruna en la población civil y, por otro, aquellos cuya ventaja prevista sea menor que el mal que puede causar a la población civil.

En este sentido, debería tenerse en consideración a la hora de establecer el cumplimiento o no del requisito de proporcionalidad del art. 51.5.b) del Protocolo Adicional I, no solo la influencia de las operaciones en el bienestar de la población civil ucraniana sino en el de todas las personas que obtuviesen los suministros básicos para su supervivencia a partir de las rutas bloqueadas y, tomando esto en consideración, podría llegar a afirmarse que el bloqueo naval ruso, independientemente de la legalidad de su interposición, devendría ilegal por su excesivo impacto en la población civil a nivel mundial, debido a la elevada dependencia de esta de los alimentos transportados a través del Mar Negro.

En todo caso, el Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra, que prohíbe en su art. 54.1 hacer padecer hambre a la población civil como método de guerra, contempla, en su Sección II, las medidas de socorro humanitario que obligarían a Rusia a permitir el paso de los buques destinados a prestar ayuda humanitaria y a transportar víveres hacia los puertos y costas ucranianos. Sin embargo, quedarían fuera de esta protección todas las personas de otros países cuya supervivencia se encuentra amenazada tanto por el fin de la Iniciativa como por el bloqueo ilegal.

Tomando en consideración todo lo anterior podemos afirmar que Rusia, como sujeto obligado a las normas de Derecho Internacional Humanitario, debe abstenerse de utilizar el hambre como arma de guerra, tanto si esta instrumentalización se dirige a la población civil ucraniana como si es una forma de presionar al resto de Estados y a la Unión Europea. En este sentido, un excesivo sufrimiento de la población civil con respecto a la ventaja militar desembocará en la ilegalidad del bloqueo. Además, en el marco de esta obligación, el Kremlin debería hacer todo lo posible por retomar los contactos políticos y diplomáticos para, si no es posible reanudar la Iniciativa de Grano del Mar Negro, conseguir un nuevo acuerdo que permita la atención de las necesidades humanitarias de la población civil y, con ella, la prevención de una crisis alimentaria global.

CONCLUSIONES FINALES

Tras el análisis llevado a cabo a lo largo de todo el trabajo, podemos concluir que los bloqueos navales han demostrado ser una estrategia crucial en los conflictos marítimos ya que permite conseguir el debilitamiento del enemigo pudiendo eludir un enfrentamiento directo. Esta institución, en la práctica, ha ido evolucionando a la vez que lo han hecho la tecnología y las tácticas de guerra.

A pesar de su importancia estratégica, esta institución no cuenta con una regulación internacional convencional, sino que se basa en diversos instrumentos de soft law como son la Declaración de Londres de 1909 o el Manual de San Remo de 1994, que a día de hoy se encuentran obsoletos. En este sentido, y debido tanto a las restricciones que la interposición de un bloqueo comporta para los Estados neutrales como al sufrimiento que causa a la población civil de los territorios bloqueados, se hace esencial la adopción de una regulación específica que fije la normativa aplicable así como las consecuencias de su incumplimiento.

Sin la adopción de la mencionada regulación se hará muy difícil afrontar los retos que plantean los bloqueos *de facto*, como el desplegado por Rusia en las aguas del Mar Negro ya que, a pesar tanto de su manifiesta ilegalidad como del no reconocimiento de los territorios anexionados que propocionan soporte a este bloqueo, sigue, efectivamente, suspendiendo la navegación desde y hasta los puertos ucranianos. A pesar de que los Estados conocen que Rusia no tiene ningún derecho legítimo sobre sus buques, no quieren arriesgarse a un enfrentamiento directo.

Queda patente, asimismo, la importancia estratégica del Mar Negro por su posición geográfica pero, también, por los recursos que en él se hallan y que por sus rutas se transportan. A este respecto, la posición rusa en la anexionada Crimea hace vital para otras potencias, como la Unión Europea buscar alternativas tanto para el transporte de estos recursos como para la obtención de, por ejemplo, energía con el objetivo de cesar la dependencia rusa. Emergen como posibilidades la ruta Danubio-Mar Negro y dotar a Rumanía de recursos para convertirse en la próxima potencia energética.

La guerra ruso-ucraniana hace vital quedar pendientes de las posibles conquistas territoriales rusas ya que, si el conflicto finaliza en las posiciones existentes a fecha de redacción de este trabajo, Ucrania habría perdido todo su contacto territorial con el Mar de Azov y, casi al completo, con el Mar Negro. En este contexto, la navegación internacional se vería gravemente perjudicada por la hegemonía de Moscú y, es por ello que es más importante que nunca poner en valor la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar. Además, es vital que la comunidad internacional garantice que los bloqueos navales cumplen con las normas de Derecho Internacional Humanitario, minimizando en la medida de lo posible su impacto en las víctimas de los conflictos armados.

Como conclusión, podemos afirmar que el futuro del bloqueo naval debe pasar necesariamente por dos ejes fundamentales: por un lado, la adopción de una normativa convencional en la materia que sirva para cristalizar y adaptar la costumbre internacional a los nuevos tiempos y, por otro lado, la garantía de los principios de derecho internacional que afectan a los buques neutrales y a la población civil.

BIBLIOGRAFÍA

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

- Aguayo Armijo, F. (2016). La Situación de Crimea: Los Fundamentos y Los Límites del Derecho Internacional. *Revista Chilena de Derecho*, vol. 43 n° 1, pp. 219 – 250.
<https://revistacienciapolitica.uc.cl/index.php/Rchd/article/view/25033/20211>
- Álvarez-Maldonado Muela, R. (1996). *El bloqueo, el embargo y la Política Internacional*. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2780902>
- Armada Española (2015). *Concepto de Operaciones Navales 2015*. Ministerio de Defensa.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2015/ArmadaEspañola_COPNAV.pdf
- Armada Estadounidense. (2022). *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. https://stjececmsdusgva001.blob.core.usgovcloudapi.net/public/documents/NWP_1-14M.pdf
- Buchan, R. (2011). *The International Law of Naval Blockade and Israel's Interception of the Mavi Marmara*. *Netherlands International Law Review*.
<https://www.cambridge.org/core/journals/netherlands-international-law-review/article/abs/international-law-of-naval-blockade-and-israels-interception-of-the-mavi-marmara/66C327F89DB6B71F3C12284660CFFEC6>
- Casella, D. A., (2013) La inmunidad soberana y el embargo de un buque de guerra: el caso de A.R.A. Libertad, 23 *International Law*, *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, Pág: 17-52. <http://www.scielo.org.co/pdf/ilrdi/n23/n23a02.pdf>
- Childs, N. (2023) The Black Sea in the Shadow of War, *Survival*, 65:3, pp. 25-36.
<https://doi.org/10.1080/00396338.2023.2218694>
- Colibasanu, A., Dinu, L., Gozimirsky, J., & Scutaru, G. (2022). How the Snake Island Matters in the Context of the 2022 War in Ukraine? New Strategy Center y NUPI.
<https://www.newstrategycenter.ro/wp-content/uploads/2022/11/NSC-NUPI-How-the-Snake-Island-matters-in-the-context-of-the-2022-war-in-Ukraine.pdf>
- Colombos, C. J. (1967). *The International Law of the Sea*.

Combina, F. (2021) *Guerra en Yemen. El control de los puertos como clave de análisis*. XIV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. <https://cdsa.academica.org/000-074/302>

Conte de los Ríos, A. (2023) El Dominio Ruso del Mar Negro a la sombra del conflicto de Ucrania. Documento de Opinión IEEE 03/2023.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEE03_2023_AUGCON_Negro.pdf

Corbett, J. S. (1936). *Algunos principios de estrategia marítima*.

Cropsey, S., Scutaru, G., Halem, H. y Pachiu, L. (2023) The Battle for the Black Sea! The Importance of Freedom of Navigation and Energy Stakes. Yorktown Institute y News Strategy Center. <https://newstrategycenter.ro/wp-content/uploads/2023/11/NSC-YI-The-Battle-for-the-Black-Sea-study.pdf>

Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen. (Ukraine against Russian Federation) Award on Preliminary Objections, PCA Case nº 2019-28, Annex VII Arbitral Tribunal, 27 June 2022. <https://pca-cpa.org/en/cases/229/>

Dorado Díaz, S. (2020). El Conflicto Ucraniano. Orígenes y Causas de la Última Guerra en Europa. *Gladius et Scientia. Revista de Seguridad del CESEG*, (2).
<https://doi.org/10.15304/ges.2.4432>

Dulska, A. (2021) Perspectivas de la Integración Euroatlántica de Ucrania. *Universidad de Navarra*. <https://www.unav.edu/documents/2832169/32451080/perspectivas-integracion-euroatlantica-ucrania.pdf/>

Elliott, C. B. (1907). The Doctrine of Continuous Voyages. *American Journal Of International Law*, 1(1), 61-104. <https://doi.org/10.2307/2186285>

Ferreruela, A. S. (2018). Yemen: un conflicto sin final. *Cuadernos de Estrategia*, 196, 147-194. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6532056.pdf>

Fonzo, E. (2015). *Italia y el bloqueo de Venezuela*. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9145585>

- Friedman, S. (2024) To Blockade or Not To Blockade? The Legal Status of Russia's Suspension of Shipping in the Sea of Azov. *Israel Law Review* 2024, pp. 1-18
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4681772
- Frostad, M. (2018). Naval blockade. *Arctic Review On Law And Politics*, 9, 195-225. <https://doi.org/10.23865/arctic.v9.1123>
- García-Corronchano Moyano, L. (1998). El derecho de visita y captura. *Agenda Internacional*, 5(11), 185-191. <https://doi.org/10.18800/agenda.199802.008>
- García-Lozano, S. T. (2010). El control de legalidad de las decisiones del Consejo de Seguridad. *Agenda Internacional*, 17(28), 103-131. <https://doi.org/10.18800/agenda.201001.005>
- Glauben, T., Svanidze, M., Götz, L., Prehn, S., Jamali Jaghdani, T., Đurić, I., y Kuhn, L. (2022). The war in Ukraine, agricultural trade and risks that global food security. *Intereconomics*, 57 (3), pp. 157-163.
<https://www.intereconomics.eu/contents/year/2022/number/3/article/the-war-in-ukraine-agricultural-trade-and-risks-to-global-food-security.html>
- Golcher Barguil, E. (2017). Pedro El Grande y Vladimir Putin: comparación del expansionismo en la identidad nacional rusa. *Revista Estudios*, (35).
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/estudios/article/view/31591/32715>
- González Fernández, M. (2020). Relevancia Estratégica del Mar Negro. *Revista General de Marina*, v. 278, mes 6 (junio), pp. 865-882.
<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2020/06/rgmjunio20cap5.pdf>
- Gutiérrez, J. L. R. (1996). *La Fuerza Naval y el bloqueo marítimo en operaciones de paz*. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2780912>
- Helmersen, S. T. (2022). The use of force against neutral ships outside territorial waters. *Leiden Journal Of International Law*, 35(2), 315-335. <https://doi.org/10.1017/s092215652200005x>

- Kollakowski, T. (2023) Interpreting Russian aims to control the Black Sea region through naval geostrategy (Part Two): ‘Establishing full control over Southern Ukraine and the Donbas is one of the tasks of the Russian Army, *The Journal of Slavic Military Studies*, 36:2, pp. 119-138, <https://doi.org/10.1080/13518046.2023.2251306>
- Kollakowski, T. (2023) Interpreting Russian aims to control the Black Sea region through naval geostrategy (Part One): ‘The Azov-Black Sea basin as a whole [...] This is, in fact, a zone of our strategic interests’, *The Journal of Slavic Military Studies*, 36:1, pp. 57-72, <https://doi.org/10.1080/13518046.2023.2201112>
- Kraska, J. (2010). *Rule Selection in the Case of Israel’s Naval Blockade of Gaza: Law of Naval Warfare or Law of the Sea?* Yearbook of International Humanitarian Law. La Haya
- Laborie Iglesias, M.A (2021). La Estrategia de Seguridad Nacional de la Federación Rusa (julio 2021). *Global Strategy Reports*, nº36. <https://global-strategy.org/la-estrategia-de-seguridad-nacional-de-la-federacion-rusa-julio-2021-un-manifiesto-hacia-la-confrontacion-con-occidente/>
- Lameiro, J. A. J. (1996). Concepto y clases de bloqueo y embargo. Precisiones y diferenciaciones. La legalidad internacional. *Cuadernos de Estrategia*, 84, 21-38. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2780891.pdf>
- López Díaz, J. A. (2019). «Starvation»: la operación que pudo evitar el vuelo del *Enola Gay*. Cuadernos de Pensamiento Naval: Suplemento de la Revista General de Marina, 26, 51-65. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7224922>
- Lott, A. (2021). The Passage Regimes of the Kerch Strait – To Each Their Own), *Ocean Development & International Law*. <https://doi.org/10.1080/00908320.2020.1869445>
- Ministerio de Asuntos Exteriores de Israel. (2007). *Behind the Headlines: Israel Designates Gaza a “Hostile Territory”*. <https://www.gov.il/en/pages/behind-the-headlines-israel-designates-gaza-a-hostile-territory#>

Ministerio de Defensa de Alemania (2013). *Joint Service Regulation. Law of Armed Conflict.*

<https://www.bmvg.de/resource/blob/93610/ae27428ce99dfa6bbd8897c269e7d214/b-02-02-10-download-manual-law-of-armed-conflict-data.pdf>

Morales, J. (2022). La Guerra de Rusia contra Ucrania: ¿Cómo hemos llegado hasta aquí?

Anuario CEIPAZ, nº15, pp. 125-138. <https://ceipaz.org/wp-content/uploads/2022/07/ANUARIO-CEIPAZ-Completo-2022.pdf>

Morato Ferro, M. (1994). *Las operaciones militares de bloqueo y negación del espacio aéreo de la República Federal de Yugoslavia. Años 1992 y 1993.* Biblioteca Virtual de Defensa.

<https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/en/consulta/registro.do?id=110961>

Nate, S., Colibasanu, A., Stavytskyy A., y Kharlamova, G. (2024). Impact of the Russo-

Ukrainian war on Black Sea Trade: Geoeconomic Challenges. *Economics and Sociology*, 17(1), pp. 256-279,

https://www.researchgate.net/publication/379704918_Impact_of_the_Russo-Ukrainian_war_on_Black_Sea_trade_Geoeconomic_challenges

Oppenheim, L. (1967). *Tratado de Derecho Internacional Público, Tomo II, Volumen II, Controversias, Guerra y Neutralidad.* Ed. Bosch

Orhan, E. (2022) The effects of Russia-Ukraine War in World Trade, *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 8 (1), pp. 141-146.

<https://www.jital.org/index.php/jital/article/view/277>

Panel de Investigación sobre el Incidente de la Flotilla de Gaza del 31 de mayo de 2010

(2011). *Report of the Secretary-General's Panel of Inquiry on the 31 May 2010*

Flotilla Incident. ONU. <https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-205969/>

- Pedrozo, R (2022) The Russia-Ukraine Conflict: Blocking Access to the Black Sea. *Naval War College Review*. Vol.57, nº4. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol75/iss4/5>
- Pinto y Sancristóval, P. M. (2021). El bloqueo naval en un mundo sin guerra. *Revista General de Marina*, 280(5), 935-946. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7960222>
- Puyol Parra, P. (2023) El Rol del Mar en la Guerra de Ucrania. *Revista de Marina Año CXXXVIII*, Volumen 141, Número 997. <https://revistamarina.cl/en/articulo/el-rol-del-mar-en-la-guerra-de-ucrania>
- Rousseau, C. (1937). *Derecho Internacional Público*. Ed. Ariel.
- Sáenz de Santamaría, P. A. (2020). *Sistema de Derecho Internacional Público*. Ed. Civitas.
- Sánchez Burgos, A. (2023) Teoría del Primer Objetivo en el Conflicto Ruso-Ucraniano. *Revista de Marina Año CXXXVIII*, Volumen 141, Número 995. <https://revistamarina.cl/es/articulo/teoria-del-primer-objetivo-en-el-conflicto-ruso-ucraniano>
- Sanders, D. (2017). Maritime Security in the Black Sea: Out with the New, In with the Old. *Mediterranean Quarterly* 28(2), 4-29. <https://www.muse.jhu.edu/article/667493>
- The Importance of Freedom of Navigation and Energy Stakes. Yorktown Institute y News Strategy Center. <https://newstrategycenter.ro/wp-content/uploads/2023/11/NSC-YI-The-Battle-for-the-Black-Sea-study.pdf>
- Tomás Fernández, X. (2022) Estudio del Conflicto entre Ucrania y Rusia desde el Derecho Internacional Marítimo [Trabajo de Fin de Grado. Universidad de Oviedo] <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/68981>
- Toro, J.P. (2022, 10 de marzo). Apuntes Marítimos de la Invasión Rusia a Ucrania. *Revista de Marina*. <https://revistamarina.cl/es/articulo/apuntes-maritimos-invasion-rusa-ucrania-bloqueos-corredores-y-convoyes>

- Trench Mewes, D. (2021). Naval Blockade of the 21st Century and International Law of Armed Conflict. *Revista de Marina Año CXXXVI*, Volumen 138, Número 982. <https://revistamarina.cl/en/articulo/el-bloqueo-naval-del-siglo-xxi-y-el-derecho-internacional-de-los-conflictos-armados>
- Verri, P. (1992). *Diccionario de derecho internacional de los conflictos armados*. <https://www.icrc.org/es/doc/assets/files/publications/p0453.pdf>
- Villasante Prieto, J. L. R. (1991a). La crisis del Golfo y la actualidad del bloqueo naval. *Boletín de Información*, 222, 10-27. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4769196.pdf>
- Villasante Prieto, J. L. R. (1991b). Bloqueo naval, crisis del Golfo y derecho de los conflictos armados en la mar. *Boletín de Información*, 223, 40-56. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4769174.pdf>
- Von Heinegg, W.H. (2000). *Naval Blockade*. International Law Studies, 75. <https://digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1429&context=ils>
- Westcott, A (1918). *Mahan on Naval Warfare: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*. Ed. Dover Publications.
- Zambrano Durán, M. del C. (2013). *El bloqueo Naval a Venezuela (1902/1903) como elemento cristizador de un nuevo principio de derecho internacional*. Relaciones Internacionales, 22(45). Recuperado a partir de <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/75>

REFERENCIAS WEB

- BBC News Mundo (2022, 11 de febrero). Ucrania acusa a Rusia de someterle a un bloqueo naval con ejercicios militares. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-60328499>
- Bigg Mpoke, M., Nechepurenko, I y MacFarquhan, N. (2023, 17 de julio) Rusia Pulls Out Of The Black Sea Grain Deal. *New York Times*. <https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=bigg+end+of+the+black+sea+grain+deal&ie=UTF-8&oe=UTF-8#ip=1>

Centro de Coordinación Conjunta de la Iniciativa de Grano del Mar Negro (2024). Data Black Sea Grain Initiative. Organización de las Naciones Unidas.

<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>

Cervera, F. (2023, 15 de noviembre). La batalla de Galípoli: la peor derrota aliada de la Primera Guerra

Mundial. *historia.nationalgeographic.com.es*. https://historia.nationalgeographic.com.es/a/batalla-galipoli-peor-derrota-aliada-primera-guerra-mundial_20472

Consejo de la Unión Europea. (2019, 17 de junio) Mar Negro: el Consejo adopta unas Conclusiones. *consilium.europa.eu* <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2019/06/17/black-sea-council-adopts-conclusions/>

Consejo Europeo (2023). Exportaciones Ucranianas de Cereales. *consilium.europa.eu*.

<https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>

El Independiente (2023) El Eje de la Guerra contra Ucrania se traslada al Mar Negro.

<https://www.elindependiente.com/internacional/2023/07/20/el-eje-de-la-guerra-contra-ucrania-se-traslada-al-mar-negro/>

Europa Press (2023, 26 de julio) La OTAN Reivindica sus Tareas de Vigilancia en el Mar Negro tras el Fin del Acuerdo del Grano Ucraniano

<https://www.europapress.es/internacional/noticia-otan-reivindica-tareas-vigilancia-mar-negro-fin-acuerdo-grano-ucraniano-20230726181331.html>

Greer, S., & Shtekel, M. (2020, 27 de abril). Ukraine's Navy: A Tale Of Betrayal, Loyalty,

And Revival. *RadioFreeEurope* <https://www.rferl.org/a/sea-change-reviving-ukraine-s-navy/30579196.html>

Harding, L. (2023, 17 de julio) 'No choice': Ukraine eyes Kerch bridge in Crimea for Drone

Attack. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2024/apr/03/ukraine-eyes-kerch-bridge-crimea-drone-attack>

Ivanova, A. (2023, 21 de julio). ¿Peligro de escalada bélica en el Mar Negro? *dw.com*

<https://www.dw.com/es/peligro-de-escalada-bélica-en-el-mar-negro/a-66313684>

Lancereau, G. (2022, 1 de octubre) La Guerra Mundial de Putin. *El Grand Continent*.

<https://legrandcontinent.eu/es/2022/10/01/la-guerra-mundial-de-putin/>

Ministerio de Asuntos Exteriores de Israel (2007, 24 de septiembre). Behind the Headlines:

Israel Designates Gaza a “Hostile Territory”. <https://www.gov.il/en/pages/behind-the-headlines-israel-designates-gaza-a-hostile-territory>

Ministerio de Asuntos Exteriores de Ucrania (2024, 21 de febrero). OTAN.

<https://mfa.gov.ua/es/relaciones-exteriores/otan-es#:~:text=En%20marzo%20de%202018%2C%20se,del%20Tratado%20del%20Atl%C3%A1ntico%20Norte.>

Ministerio de Defensa de la Federación Rusa (2024) Flota del Mar Negro.

https://es.mil.ru/es/estructura/fuerzas/armada/flota_unificada/mar_negro/about.htm

Murray, W. (2024, 27 de marzo). Ukraine war Briefing: ‘Third of Russia’s Black Sea fleet sunk or crippled’. *The Guardian*.

<https://www.theguardian.com/world/2024/mar/27/ukraine-war-briefing-third-of-russias-black-sea-fleet-sunk-or-crippled>

ONU (2023, 11 de julio). Un año de la Iniciativa del Mar Negro: Hechos y Cifras Clave.

Noticias ONU. <https://news.un.org/es/story/2023/07/1522652>

ONU (2023, 18 de julio) Fin de la Iniciativa del Mar Negro: “Rusia asestará un duro golpe a las personas necesitadas en todas partes”. *Centro Regional de Información*.

<https://unric.org/es/fin-de-la-iniciativa-del-mar-negro/>

Oral, N (2022). To Close or Not to Close the Turkish Straits under Article 19 of the 1936

Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits. *Centre for International Law-NUS*. <https://cil.nus.edu.sg/blogs/to-close-or-not-to-close-the-turkish-straits-under-article-19-of-the-1936-montreux-convention-regarding-the-regime-of-the-straits-by-nilufer-oral/>

Rodríguez Consuegra, F. (2022, 27 de mayo). La Invasión Rusa de Ucrania. Aspectos

Marítimos. *Naucher Global*. <https://www.naucher.com/la-invasion-rusa-de-ucrania-aspectos-maritimos/>

Segura, J.M. (2015, 30 de enero). Geopolítica en el Entorno del Mar Negro. *El Orden*

Mundial. <https://elordenmundial.com/geopolitica-en-el-entorno-del-mar-negro/>

- Serrano, C (2024, 1 de abril) Rusia envía refuerzos al puerto de Novorosiisk para Proteger a la Flota del Mar Negro. *La Razón*. https://www.larazon.es/internacional/rusia-envia-refuerzos-puerto-novorosiisk-protoger-flota-mar-negro_20240401660a6ac517c56e00013dab52.html
- Treviño, JM. (2020, 8 de diciembre) La Marina rusa en el Mar Negro. *Defensa.com* <https://www.defensa.com/ayer-noticia/la-marina-rusa-en-el-mar-negro>
- Vázquez, G. (2023) The Black Sea Grain Initiative is dead: Implications for Maritime Security in the Black Sea. *Global Affairs. Universidad de Navarra*. <https://www.unav.edu/en/web/global-affairs/the-black-sea-grain-initiative-is-dead.-implications-for-maritime-security>
- Victoria Marín, A.C. (2017) La OTAN y su expansión a Europa del Este. *Instituto de las Investigaciones Estratégicas de la Armada de México*, DA 71/17. https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_71-17.pdf
- Zoria, Y. (2018, 18 de julio) Is Russia preparing to attack Mariupol by blockading Ukrainian Azov Sea Ports? *Euromaidan Press*. <https://euromaidanpress.com/2018/07/18/is-russian-blockade-of-ukrainian-azov-ports-preparation-for-attack-on-mariupol/>

REFERENCIAS NORMATIVAS

- Carta de las Naciones Unidas (1945) <https://www.un.org/es/about-us/un-charter>
- Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas 3314 (XXIX) de 1974. <https://documents.un.org/doc/resolution/gen/nr0/743/93/pdf/nr074393.pdf?token=2p92rVf6uGlZCziDnp&fe=true>
- Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/RES/68/262 de 27 de marzo de 2014. <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n13/455/20/pdf/n1345520.pdf?token=CLcPoLWTxRxGXXzvWp&fe=true>
- Resolución 660 (1990), de 2 de agosto, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas <https://documents.un.org/doc/resolution/gen/nr0/576/21/pdf/nr057621.pdf?token=uV48dQ3VvCp4q4IE4z&fe=true>

Resolución 665 (1990), de 25 de agosto, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

<https://www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions-adopted-security-council-1990>

Resolución 713 (1991), de 25 de septiembre, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

<https://documents.un.org/doc/resolution/gen/nr0/597/75/pdf/nr059775.pdf?token=JyvTg2ZO0t5VYXDUAy&fe=true>

Resolución 743 (1992), de 21 de febrero, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

<https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2003/1949.pdf>

Resolución 757 (1992), de 30 de mayo, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

<https://documents.un.org/doc/resolution/gen/nr0/013/38/pdf/nr001338.pdf?token=PWK0oVo0JeimpQxWjD&fe=true>

Convención Relativa a las Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre (H.IV) (1907)

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/treaty-1907-hague-convention-4-5tdm34.htm>

Convención Relativa a la Colocación de Minas Submarinas Automáticas de Contacto (H.VIII)

(1907) <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/treaty-1907-conv-submarine-contact-mines-5tdm35.htm>

Convención de Montreux sobre el paso por los Estrechos (1936)

II Convenio de Ginebra para aliviar la Suerte que corren los Heridos, los Enfermos y los

Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar (1949)

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-2-5tdkwc.htm>

IV Convenio de Ginebra relativo a la Protección Debida a las Personas Civiles en Tiempo de

Guerra (1949) <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-4-5tdkyk.htm>

Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 Relativo a la Protección de las

Víctimas de los Conflictos Armados Internacionales (1977).

<https://www.icrc.org/es/document/protocolo-i-adicional-convenios-ginebra-1949-proteccion-victimas-conflictos-armados-internacionales-1977>

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia (1978) <https://www.un.org/es/about-us/un-charter/statute-of-the-international-court-of-justice>

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (1982)

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Declaración de París Relativa a Determinadas Reglas de Derecho Marítimo en Tiempo de Guerra (1856).

http://www.cruzroja.es/principal/documents/1750782/1865858/Declaracion_de_Paris_de_1856.pdf/1c437922-d928-4ef6-9003-3a841951adb4

Declaración relativa al derecho de la Guerra Marítima. Londres (1909)

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdm3a.htm>

Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar. (1994) <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/san-remo-manual-1994-5tdlgl.htm>

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/san-remo-manual-1994-5tdlgl.htm>

Proyecto de Artículos de Artículos aprobado por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, en segunda lectura, en su 63º período de sesiones (2011). *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional de 2011*, pp. 117-132.

https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/spanish/ilc_2011_v2_p2.pdf

Resolución del Parlamento Europeo sobre los territorios georgianos ocupados diez años después de la invasión rusa (2018/2741(RSP)), 14 de junio de 2018.

<https://www.consilium.europa.eu/media/39779/st10219-en19.pdf>

Resolución del Parlamento Europeo sobre la situación en el mar de Azov (2018/2870(RSP)), 25 de octubre de 2018. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435_ES.html?redirect

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435_ES.html?redirect

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. *Boletín Oficial del Estado*, núm.

281, de 24/11/1995 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>