LA GRAN GUERRA EN LA MAR Y LAS VIOLACIONES DEL DERECHO DE LA GUERRA MARÍTIMA

José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO
General consejero togado

…la préocuppation du mal qu'on éspere faire á l'ennemi prime trop souvent la pensée du bien qu'on pourrait se faire á soi-même.

F. Ferrière, octubre 1917.

Introducción

SE puede afirmar que los conflictos armados en la mar están regidos por normas propias o peculiares, hoy necesitadas de una profunda revisión, que establecen principios y reglas distintas de la normativa general de la acción bélica. La regulación internacional era muy diferente al inicio de la Primera Guerra Mundial, por la aprobación (reciente en aquellas fechas) de los Convenios de La Haya de 1907. No podía hablarse entonces de una situación anómica (regida por normas obsoletas). En todo caso, la doctrina destaca el papel fundamental de los buques para el control de la mar o para denegar la acción marítima enemiga (1), y se puede afirmar que la guerra naval afectó decisivamente a la primera Gran Guerra por la importancia decisiva del transporte por mar.

No es extraño que las circunstancias históricas que hicieron nacer las normas tradicionales (2) de la guerra marítima (bloqueo, derecho de captura, confiscación de la propiedad privada, limitaciones a la navegación neutral)

(1) ASHLEY ROACH, J.: *The Law of Naval Warfare at the turn of two centuries*, en *American Journal of International Law*. Enero 2000, vol. 94, n.º 1, p. 64.

(2) RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. L.: «El Manual de San Remo sobre el Derecho de la Guerra Marítima. Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar», en REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre de 1996, p. 327.

siguieran vigentes en buena medida en la Primera Guerra Mundial y el reto de los juristas se centre en dar soluciones a estos peculiares problemas sin desconocer el progreso del Derecho Internacional Humanitario en la protección de las víctimas de la guerra.

En todo caso, se debe lamentar, como hizo el Comité Internacional de la Cruz Roja (3), que las antiguas reglas que ponen freno a la violencia en los combates fueran violadas sucesivamente.

Asimismo, destaca J. L. de Azcárraga (4) que la acción hostil marítima afecta a la navegación neutral y al principio de libertad de los mares, al coincidir los intereses de los Estados partes en el conflicto y de los neutrales en idénticos espacios marítimos.

Ahora bien, al comienzo de la Primera Guerra Mundial, las normas marítimas lógicamente no podían tener en cuenta tres importantes avances del Derecho Internacional:

— La prohibición del uso y amenaza de la fuerza en las relaciones internacionales y el sistema de seguridad colectiva establecidos por la Carta de las Naciones Unidas de 1945. Así, en los Convenios de La Haya de 1907 se condiciona la aplicación de sus normas a una previa e inequívoca declaración de guerra.
— La codificación del Derecho del Mar realizada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de Montego Bay (Jamaica) de 1982. Es evidente que los nuevos espacios marítimos (y la extensión de otros), como la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental o la zona de fondos marítimos u oceánicos, no existían cuando fueron aprobados los Convenios de La Haya de 1907.
— La existencia de la cláusula *si omnes* (o cláusula de solidaridad) (5) en los Convenios de La Haya de 1907, que condicionaba la aplicación general de un convenio internacional (relativo al llamado entonces Derecho de la Guerra) al hecho de que todos los Estados beligerantes que participaran en el conflicto armado fueran Partes en dicho Convenio, bastando la no ratificación de una de ellas para su inaplicabilidad. Aunque hay que reconocer que esta cláusula no fue siempre invocada en la guerra de 1914.

---

(3) BUGNION, François: *Le Comité International de la Croix-Rouge et la protection des victimes de la guerre,* CICR, Ginebra, 1994, p. 89.

(4) DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J. L.: *Derecho del Mar*. Universidad de Alcalá de Henares. Facultad de Derecho, 1983, vol. I, p. 196.

(5) FARIÑA GUITIÁN, F.: *El buque de guerra ante el Derecho Internacional*. Ed. Naval, Madrid 1941, pp. 257-259.

Las fuentes del Derecho de la Guerra Marítima en la Primnera Guerra Mundial

Al inicio de la Primera Guerra Mundial eran fuentes del Derecho de la Guerra Marítima (6) o del Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar, las siguientes normas:

Convenios internacionales

Declaración de París de 16 de abril de 1856, relativa a determinadas reglas de derecho marítimo en tiempo de guerra (España se adhirió a esta Declaración el 18 de enero de 1908), que establece la abolición del corso, los principios de que el pabellón neutral cubre la mercancía enemiga y de que la mercancía neutral no puede ser apresada bajo el pabellón enemigo (salvo el contrabando de guerra), así como la necesidad de que el bloqueo sea efectivo para su legalidad.

Convenciones de La Haya de 18 de octubre de 1907:

— VI. Relativa al régimen de los navíos de comercio enemigos al principio de las hostilidades. España ratificó esta Convención el 18 de marzo de 1913.
— VII. Relativa a la transformación de buques de comercio en barcos de guerra. España ratificó esta Convención el 18 de marzo de 1913
— VIII. Relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto. España no ratificó esta Convención, pero forma parte de la costumbre internacional y es obligatoria para todos los Estados.
— IX. Relativa al bombardeo por las fuerzas navales en tiempo de guerra. Fue ratificada por España el 24 de febrero de 1913.
— X. Relativa a la adaptación a la guerra marítima de los principios del Convenio de Ginebra de 1864.
— XI. Relativa a ciertas restricciones en cuanto al ejercicio del derecho de captura en la guerra marítima. España ratificó esta Convención el 18 de marzo de 1913.
— XII. Relativa al establecimiento de un Tribunal Internacional de Presas. No llegó nunca a entrar en vigor.
— XIII. Relativa a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima. España aceptó provisionalmente este Convenio durante la Primera Guerra Mundial por Real Decreto de 23 de noviembre de 1914.

(6) ROUSSEAU, Charles: *Le Droit des conflits armés*. Ed. Pedone, París, 1983, p. 214.

Normas consuetudinarias (costumbre internacional)

Declaración Naval de Londres de 26 de febrero de 1909, relativa al Derecho de la Guerra Marítima. No ratificada por Inglaterra ni por España. Sin embargo, sus normas son hoy aplicables en los conflictos armados en la mar como integrantes de la costumbre internacional.

Textos doctrinales

— Código Stockton de 1900. Código de la Guerra Naval de los Estados Unidos de América. Con validez unilateral.
— Manual de Oxford sobre las leyes de la Guerra Marítima en las relaciones entre beligerantes, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional el día 9 de agosto de 1913. Tiene un valor meramente doctrinal.

La regulación de los espacios marítimos en la Primera Guerra Mundial

En la Gran Guerra solo existían, según las normas del Derecho Internacional clásico y las unilaterales de los Estados, las aguas interiores fluviales y marítimas, el mar territorial o aguas jurisdiccionales y la alta mar (7). Pero no se había alcanzado un acuerdo internacional sobre la extensión del mar territorial o de soberanía. Es cierto que predominaba, por influencia anglosajona (*three-miles rule)*, la extensión de tres millas náuticas (8) (el alcance del cañón, según Bynkershoek) y, a partir de ellas se consideraban aguas de alta mar. Pero este límite de las tres millas nunca fue aceptado como ley universal (9). Muchos Estados, entre ellos España, fijaba en tres millas (zona territorial) y dos leguas (seis millas de zona fiscal) la extensión de sus aguas jurisdiccionales (10). Y existían otras mediciones en relación con la persecución del contrabando (*hovering act)* o defensa de los intereses de los países ribereños (seguridad sanitaria, neutralidad o policía o pesca).

España, durante la Primera Guerra Mundial, decidió reducir a tres millas la extensión de su mar territorial a efectos de su neutralidad, lo que ha sido criticado por la doctrina (11).

---

(7) Ibídem, p. 215 y ss.
(8) Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 137 y ss.
(9) Cervera Pery, J.: *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas. (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*. Editorial Naval, Madrid, 1992, p. 42.
(10) Meseguer Sánchez, J. L.: *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*. Marcial Pons, 1999, p. 123 y ss.
(11) De Azcárraga y Bustamante, J. L.: *op. cit.,* p. 236.

En cuanto a la utilización de la alta mar, en la Gran Guerra los beligerantes establecieron *zonas de guerra* o *áreas militares* (12), excluyendo de ellas a la navegación neutral, incluso minándolas o utilizando submarinos. Así Gran Bretaña en 1914 declaró todo el mar del Norte como *área militar,* y Alemania en 1915 también decretó *área militar* las aguas que rodean Inglaterra e Irlanda, extendiéndola en 1917 a las aguas próximas a Francia, Italia y Grecia. Estados Unidos protestó contra el establecimiento de estas áreas por Alemania, pero guardó silencio ante las declaradas por la Gran Bretaña. En algunas ocasiones se notificaron pasos seguros para la navegación neutral, libres de minas o ataques submarinos. En otras se produjeron hundimientos con gran número de muertos, como en el caso del torpedeamiento del trasatlántico *Lusitania*. No hay duda de la legalidad de estas zonas de guerra respecto de los beligerantes, pero no puede afirmarse lo mismo respecto a la navegación neutral por afectar al principio de libertad de navegación por la alta mar durante el conflicto armado. Todo ello sin perjuicio de las normas relativas a la detención o visita, contrabando, bloqueo o asistencia hostil que puedan afectar a los buques neutrales en la alta mar.

Durante la Gran Guerra se colocaron barreras de minas en la alta mar por los beligerantes (en 1918, los Estados Unidos), si bien fueron en algunas ocasiones debidamente notificadas a los países neutrales.

La aplicación (o violación) en la práctica de las normas del Derecho de la Guerra Marítima

Los ataques submarinos a los buques mercantes de los beligerantes

Durante el desarrollo de la Gran Guerra los submarinos no estaban sometidos a ninguna norma jurídica particular (13) y se produjeron ataques sistemáticos de estos a los buques mercantes, en muchas ocasiones sin advertencia previa, y en otras, situando a las tripulaciones civiles en botes salvavidas, con grave peligro de sus vidas en alta mar. Como reacción contra esta guerra submarina total, se generalizó la navegación en convoy (buques mercantes escoltados por buques de guerra aliados), siendo determinante la entrada en guerra de los Estados Unidos de América con su poderosa Armada.

---

(12) Oppenheim, L.: *Tratado de Derecho Internacional Público. Controversias, guerra y neutralidad*. Tomo II, vol. II. Edición a cargo de H. Lauterpacht, Bosch Casa Editorial, Barcelona 1967, p. 237 y ss.

(13) Rousseau, Charles: *op. cit.,* p. 245.

Como consecuencia de estos ataques, los mercantes aliados se armaron para su defensa (14) e incluso intentaron atacar a los submarinos alemanes. Uno de los casos más señalados ocurrió en el mes de marzo de 1915, cuando el buque *Brussels* intentó atacar al submarino alemán *U-33*. El capitán Fryatt que mandaba el *Brussels* fue juzgado en Alemania y ejecutado (15) en el mes de julio de 1916.

En definitiva llegó a ser una práctica habitual de las potencias aliadas el armamento defensivo de sus buques mercantes (16) (e incluso de los buques neutrales) y la orden de resistir por la fuerza el ataque de los submarinos enemigos.

La utilización de minas submarinas

El VIII Convenio de La Haya prohíbe la colocación de minas submarinas de contacto (17) que no se hagan inofensivas una hora como máximo después de haber perdido el control sobre tales armas. Sin embargo, por las discrepancias sobre la interpretación del Convenio (Gran Bretaña lo ratificó con una reserva sobre la legitimidad de las minas), durante la Primera Guerra Mundial se utilizó este tipo de minas submarinas y fueron ignorados los preceptos del citado Convenio de La Haya. Alemania sembró de minas determinadas rutas comerciales, y también lo hicieron Gran Bretaña y Francia, con un sistema de campos de minas en áreas previamente notificadas.

La inmunidad de determinados buques

El XI Convenio de La Haya de 1907 declaró la inmunidad de los buques dedicados a misiones religiosas, científicas o filantrópicas, cuya definición fue necesario precisar por los tribunales de presas en la Gran Guerra. Igualmente se consideraron inmunes los buques pesqueros (salvo los dedicados a la pesca de altura) y pequeñas embarcaciones de cabotaje local. No siempre fue respetada esta inmunidad. Más discutida todavía fue la inmunidad de los buques correos y de las sacas de correspondencia, que fueron abiertas al ser utilizadas para envíos de propaganda bélica (la guerra de las sacas de correos) (18).

---

(14) FARIÑA GUITIÁN, F.: *op. cit.,* p. 267 y ss.

(15) Para L. Oppenheim no fue más que un asesinato legal. Ver OPPENHEIM, L.: *op. cit.*, p. 12.

(16) ROUSSEAU, Charles: *op. cit.,* p. 227 y ss.

(17) FARIÑA GUITIÁN, F.: *op. cit.,* p. 278 y ss.; OPPENHEIM, L.: *op. cit.,* p. 15 y ss.; ROUSSEAU, Charles: *op. cit.,* pp. 241 y 242.

(18) DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J. L.: *op. cit.,* p. 238. FARIÑA GUITIÁN, F.: *op. cit.,* p. 311 y ss. ROUSSEAU, Ch.: *op. cit.,* pp. 309 y 310.

La inmunidad de los buques hospitales (X Convenio de La Haya) fue generalmente respetada en la Primera Guerra Mundial. Los casos de ataque fueron debidos a la dificultad para la identificación de estos buques desde el aire (19). No obstante, el Comité Internacional de la Cruz Roja protestó públicamente mediante una nota de 14 de abril de 1914, dirigida al Gobierno alemán, del torpedeamiento de buques hospitales (20).

Por lo que se refiere a los buques mercantes enemigos y neutrales fueron objeto de constantes ataques por los submarinos alemanes, con grandes pérdidas de vidas humanas. En particular, se debe destacar el hundimiento del buque de pasajeros *Lusitania,* torpedeado por un submarino alemán el 7 de mayo de 1915 cerca de la costa de Irlanda, produciéndose la muerte de 1.100 personas no combatientes (21).

También cabe destacar el hundimiento en el canal de la Mancha (24 de marzo de 1916) del transatlántico de bandera francesa *Sussex,* donde murieron el compositor español Enrique Granados y su esposa, torpedeado por un buque alemán que lo confundió con un buque de guerra.

La condición de prisioneros de guerra

Durante la Gran Guerra, ante los problemas para la aplicación del XI Convenio de La Haya por la cláusula *si omnes* y la falta de ratificación del Convenio por algunos de los beligerantes, los ciudadanos enemigos miembros de las tripulaciones de los buques mercantes fueron hechos prisioneros de guerra y no se les aplicaron las normas convencionales que establecían su libertad si hacía promesa formal de no servir en buque enemigo durante la guerra.

España retuvo a los combatientes del transporte británico *Woodfiel* que desembarcaron en la costa marroquí, pero no retuvo a la dotación de presas alemana que accedió a la costa española en un bote perteneciente a su presa (el buque *Thyra*).

El uso de falso pabellón (22)

Durante la Primera Guerra Mundial se consideró una estratagema lícita el uso del pabellón falso (neutral o enemigo) por un buque de guerra beligerante para perseguir a un buque enemigo, para escapar del combate o para forzar a

---

(19) Oppenheim, L.: *op. cit.,* pp. 52 y 53. Rousseau, Charles: *op. cit.,* 293-295.

(20) Bugnion, F.: *op. cit.,* p. 125.

(21) Fariña Guitián, F.: *op. cit.,* pp. 392 y 393. Oppenheim, L.: *op. cit.,* pp. 33 y ss.

(22) Fariña Guitián, F.: *op. cit.,* pp. 283 y 284. De Azcárraga y Bustamante, J. L.: *op. cit.,* p. 221. Oppenheim, L.: *op. cit.,* pp. 55 y ss. Rousseau, Charles: *op. cit.,* pp. 235-237.

un buque enemigo a una acción de guerra. Sin embargo, antes del ataque, el buque debe arbolar su pabellón auténtico. Ejemplo fue el caso del crucero alemán *Emden* que, arbolando pabellón japonés, eludió la vigilancia y atacó al crucero ruso *Zhemchug* después de izar la bandera alemana. Justamente el crucero alemán realizó en el Pacífico y en el Índico la mal llamada *guerra del corso,* apresando e interrumpiendo la navegación comercial enemiga o, en su caso, neutral, lo que forzó al Almirantazgo británico a una utilización desproporcionada de efectivos navales para proteger las rutas de navegación aliadas mediante el sistema de convoyes escoltados por buques de guerra.

El bombardeo naval y los cables submarinos

El IX Convenio de La Haya sobre el bombardeo naval (23) no era de estricta aplicación en la Gran Guerra, al no ser parte todos los beligerantes; sin embargo no era lícito atacar para aterrorizar a la población civil sin perseguir una finalidad militar. Así fueron objeto de crítica los bombardeos alemanes de determinadas ciudades abiertas costeras (Bône, Philippeville, Scarborough, Hartlepool, Whitby o Whitehaven) que no constituían objetivo militar.

Por otra parte, los beligerantes cortaron los cables telegráficos submarinos pertenecientes a los Estados enemigos en acciones de dudosa legalidad que fueron puestas de manifiesto en la Conferencia de Paz de París y en el Tratado de Versalles (24).

La neutralidad marítima (25)

El XIII Convenio de La Haya regula la neutralidad en la mar, pero no fue ratificado por Gran Bretaña antes de la Gran Guerra. Por otra parte, nunca llegó a entrar en vigor la Declaración Naval de Londres de 1909, relativa a las leyes de la guerra marítima. Aunque los Estados Unidos invitaron a las potencias navales a ratificar la declaración, Alemania argumentó que lo condicionaba a la ratificación por Gran Bretaña, Francia y Rusia, que solo la aceptaban con ciertas modificaciones. Y con esta indefinición se desarrolló la Primera Guerra Mundial. Por parte de España se declaró la neutralidad y se aceptó provisionalmente el Convenio XIII de La Haya por Real Decreto de 23 de noviembre de 1914.

---

(23) De Azcárraga y Bustamante, J. L.: *op. cit.,* pp. 225-227. Rousseau, Charles: *op. cit.,* pp. 237-239.

(24) Oppenheim, L.: *op. cit.*, pp. 62 y 63.

(25) Rousseau, Charles: *op. cit.,* p. 410 y ss.

El paso de buques de guerra beligerantes por las aguas neutrales

El XIII Convenio de La Haya permite el simple paso de buques de guerra beligerantes y de sus presas por aguas territoriales neutrales (26). Ahora bien, un Estado neutral puede prohibir el paso de los buques de guerra de todos los beligerantes por sus aguas jurisdiccionales siempre que no se trate de una ruta utilizada por la navegación internacional, como hizo Holanda en 1914 al comenzar la Primera Guerra Mundial, o Noruega en 1916 respecto de los submarinos. Naturalmente, si se admite el paso, los buques de guerra deben abstenerse de todo acto de hostilidad y no debe producirse el uso prolongado de las aguas neutrales. Hasta el caso de *Altmark* en 1940 no fueron aclarados los límites del referido paso.

Las estadías en puertos neutrales

También el XIII Convenio de La Haya prohíbe el uso de las zonas marítimas y puertos neutrales como bases de las operaciones de los beligerantes contra la parte enemiga (27). Esta norma obliga al neutral a impedir que un buque de guerra beligerante salga del puerto neutral al mismo tiempo que otro enemigo, sea buque de guerra o mercante. Asimismo el neutral debe prohibir el reclutamiento de marineros para un buque beligerante y el cargamento de provisiones y combustible (carbón) necesarios para continuar las operaciones navales. Se permite únicamente cargar el combustible necesario para alcanzar el puerto más próximo de su país (Convenio XIII de La Haya, con reservas de Gran Bretaña, Japón y Alemania).

Un Estado neutral (28) debe impedir que los buques de guerra beligerantes admitidos en sus puertos aumenten el armamento y municiones o incrementen su potencial militar. Así, en la Primera Guerra Mundial los cruceros alemanes *Prinz Eitel Friedrich y Kronprinz Wilhelm y* el cañonero *Geier* fueron autorizados a reparar daños en determinados puertos neutrales por tiempo limitado y, como no salieron a la mar dentro del plazo señalado, fueron internados y desmantelados hasta el fin del conflicto armado.

Los buques de guerra beligerantes admitidos en un puerto neutral no pueden permanecer allí más de lo necesario, salvo averías o temporal. En ausencia de normas nacionales concretas de los Estados neutrales, no debe permitirse una estadía superior a veinticuatro horas. Asimismo debe impedirse la estadía de más de tres buques de guerra del mismo beligerante y que se utilice el puerto neutral como refugio para evitar la captura.

---

(26) Oppenheim, L.: *op. cit.,* p. 251.
(27) Rousseau, Ch.: *op. cit.,* p. 417 y ss.
(28) Ídem.

El asilo neutral a los submarinos de los beligerantes

Como hemos visto, un Estado neutral puede conceder, de forma imparcial, asilo temporal en sus puertos a los buques de guerra beligerantes sin que hagan de su territorio la base de sus operaciones militares (29). Por parte de los aliados, se planteó a los Estados neutrales la petición de denegar este asilo a los submarinos de los beligerantes, sin lograr ningún acuerdo general. Fueron muy diferentes las reacciones de los neutrales. Estados Unidos concedió este asilo (submarino alemán *U-53*), mientras que fue denegado por Noruega, Holanda y Suecia. Por Decreto de 29 de junio de 1917, España prohibió la entrada en aguas jurisdiccionales y puertos españoles a todos los submarinos de los beligerantes.

La requisa y la angaria

En la Gran Guerra el Gobierno británico requisó algunos buques suecos y holandeses, pagando compensaciones económicas por su uso (30). El derecho de angaria (31) consiste en el derecho de los beligerantes de usar o destruir, en caso de necesidad, la propiedad neutral (buques, otros medios de transporte, armas, municiones o provisiones) situada en su territorio, en territorio enemigo o en alta mar. Los tribunales ingleses reconocieron este derecho (requisar la propiedad neutral situada en su jurisdicción), con la correspondiente indemnización, que denominaron angaria.

También durante la Primera Guerra Mundial (1918), los Estados Unidos de América establecieron por una proclama su derecho a requisar y usar los buques mercantes neutrales (buques holandeses) que se encontraban en sus puertos con una compensación económica. Gran Bretaña, Francia e Italia hicieron lo mismo.

El bloqueo marítimo

Con independencia del bloqueo naval impuesto por la Royal Navy a las costas y puertos alemanes durante toda la Gran Guerra, nos referimos ahora a la institución del bloqueo (32) de los puertos y costas de los beligerantes

(29) OPPENHEIM, L.: *op. cit.,* p. 287 y ss.

(30) Ibídem, p. 320 y ss.

(31) ROUSSEAU, Charles: *op. cit.,* p. 449 y ss. DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J. L.: *El derecho de angaria,* Madrid, 1965.

(32) FARIÑA GUITIÁN, F.: *op. cit.*, p. 354 y ss. ROUSSEAU, Charles: *op. cit.*, p. 258 y ss.

respecto de los buques mercantes neutrales, con sus consecuencias en el derecho de captura o presa. Con base en la Declaración de París de 1856, los Estados beligerantes (Gran Bretaña y Francia) adoptaron sus requisitos (declaración, lugares, efectividad y consecuencias, fundamentalmente), pero este bloqueo no alcanzó gran importancia (costa del África oriental alemana, Camerún, Bulgaria en el mar Egeo y Asia Menor) porque los Estados no estaban en condiciones de mantener un bloqueo efectivo con buques de superficie.

Otra cosa fue el importante bloqueo que podemos denominar *a larga distancia, cuasi bloqueo* o *zonas vedadas* (33). Así, Alemania declaró zona de guerra las aguas que rodeaban las islas británicas, con las consecuencias peligrosas para la navegación neutral. La flota británica estableció, como represalia, un bloqueo mediante el control efectivo a través de un cordón de cruceros, del paso hacia y desde Alemania por mar. El bloqueo *a larga distancia* no tenía fundamento en el vigente Derecho de la Guerra Marítima y, por ello, fue rechazado por los Estados neutrales, en particular por los Estados Unidos de América, añadiendo que afectaba también a puertos neutrales. En consecuencia, Gran Bretaña y los aliados se vieron obligados a distinguir entre los buques neutrales dedicados al comercio neutral y los que tenían como destino a Alemania mediante costosas visitas de investigación. Así nació el certificado conocido como Navicert, que autorizaba a pasar el bloqueo.

El contrabando de guerra y la asistencia hostil

Conforme al Derecho de la Guerra Marítima, al lado de la violación del bloqueo, son motivos lícitos para la captura de un buque mercante que porte contrabando de guerra (34) o realice acciones de asistencia hostil. Sin embargo, fue debilitada y prácticamente desconocida en la Primera Guerra Mundial la clásica distinción entre contrabando absoluto (artículos destinados a ser usados en la guerra) y condicional o relativo (objetos que, bajo determinadas circunstancias, pueden ser de gran utilidad para el beligerante, como el carbón u otros combustibles). De forma que las breves primeras listas de contrabando absoluto fueron aumentando (35), incrementándose los artículos comprendidos, como en los publicados por Gran Bretaña en la *London Gazette*. La asistencia hostil (*unneutral services)* (36) se diferencia del contrabando en

(33) Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 353 y ss. Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 363 y ss. Rousseau, Charles: *op. cit.*, pp. 272-274.

(34) Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 362 y ss. Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 325 y ss.

(35) Rousseau, Charles: *op. cit.*, pp. 472-474.

(36) Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 345 y ss. Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 394 y ss. Rousseau, Charles: *op. cit.*, p. 436 y ss.

que se trata del transporte de personas por un buque neutral, la transmisión de información al enemigo y tomar parte directa en las hostilidades, lo que podía conferir el carácter de enemigo a un buque neutral. Se encontraba regulado en la Declaración Naval de Londres, que no llegó a entrar en vigor. Sin embargo, fue en principio aceptada y aplicada por los aliados, quienes posteriormente la abandonaron en 1916 y se comenzaron a aplicar las reglas consuetudinarias a los pocos casos que se produjeron en la Gran Guerra. Uno de ellos fue el del buque español *Federico* que, navegando de Barcelona a Génova el 10 de octubre de 1914, con pasajeros alemanes y austro-húngaros en edad militar, fue capturado por un torpedero francés 360. La confiscación, muy rigurosa, fue confirmada por el Consejo de Estado francés (37).

El derecho de visita y la navegación en convoy

Durante la Primera Guerra Mundial se ejerció con profusión por los buques de guerra de ambas partes beligerantes el derecho de visita o investigación (en aguas jurisdiccionales de los beligerantes o en la alta mar) de los buques mercantes neutrales. Se planteó la cuestión del ejercicio de este derecho sobre los buques mercantes que navegaran en convoy escoltados por buques de guerra neutrales (38). Gran Bretaña rehusó reconocer el derecho a la inmunidad del convoy (39) hasta la Declaración Naval de Londres de 1909 pero, como esta no llegó a entrar en vigor, mantuvo su postura durante la Gran Guerra con alguna excepción (convoy holandés a las Indias Orientales, en 1918).

En cuanto a las formalidades del derecho de visita (40), deben consistir en la detención del buque (con el uso de la fuerza si no se detiene), la visita por oficiales enviados desde el buque de guerra (con inspección de los documentos pertinentes para comprobar su nacionalidad, carga, pasajeros y puertos de destino) y la investigación en presencia del capitán del buque detenido. La resistencia a la visita implica la captura del buque y su cargamento. Si existe alguna sospecha puede ser llevado a puerto para completar una investigación más detallada. Esta práctica, llevada a cabo por Gran Bretaña, fue denunciada como abusiva por los Estados Unidos de América y justificada por los aliados en el peligro de ataque de los submarinos alemanes.

---

(37) ROUSSEAU, Charles: *op. cit.*, p. 441.

(38) DE AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J. L.: *op. cit.*, p. 263 y ss. OPPENHEIM, L.: *op. cit.*, p. 412. ROUSSEAU, Charles: *op. cit.*, p. 318 y ss.

(39) ROUSSEAU, Charles: *op. cit.*, p. 432 y ss.

(40) FARIÑA GUITIÁN, F.: *op. cit.*, p. 367 y ss.

El derecho de captura y la destrucción de la presa

En primer lugar, los buques mercantes enemigos (y, por supuesto, lo buques de guerra) pueden ser capturados ejerciendo el derecho de los beligerantes de apropiarse de la propiedad enemiga en la mar (alta mar o aguas jurisdiccionales de los beligerantes). Los buques mercantes neutrales (41) pueden ser capturados únicamente por violación de un bloqueo, transporte de contrabando de guerra, asistencia hostil y resistencia al derecho de visita, siempre que la captura sea declarada válida por un tribunal de presas.

Por lo que se refiere al libre comercio de los neutrales (42), según la Declaración de París de 1856, todas las mercancías son libres en barco neutral (excepto el contrabando de guerra) y la mercancía neutral es también libre, aunque la porte un barco enemigo.

En cuanto a la destrucción de las presas (43), la Declaración Naval de Londres establecía en principio que la regla general es que no podrían ser destruidos los buques neutrales capturados, pero permitía como excepción si el transporte a un puerto del beligerante suponía un grave riesgo para el buque apresador. Durante la Gran Guerra, Alemania destruyó los buques mercantes neutrales que apresaba como una acción habitual de la guerra submarina. En algunos casos admitió que se había cometido un error (buques americanos *Gulflight* y *Nebraskan*), y en otros el Tribunal de Presas alemán de apelación reconoció que la destrucción había sido ilegal (*Draupner, Saga y Asta*). Pero en la mayor parte de los casos la práctica fue la destrucción de los buques neutrales, sin visita ni investigación. Casos muy conocidos fueron los del buque neutral norteamericano *William P. Frye* y los holandeses *Medea y María*.

Los juicios de presas

Se parte del aforismo «toda presa debe ser juzgada» (44). Ahora bien, al haber fracasado la constitución de un tribunal internacional de presas por la no entrada en vigor de la Convención XII de La Haya, estos tribunales que han de juzgar la validez de la captura de los buques neutrales en la guerra marítima son instituciones de derecho interno de los Estados. Durante la Primera Guerra Mundial se constituyeron tribunales de presas (incluidos los de Apelación) en los Estados beligerantes y se estableció el procedimiento para sustanciar los juicios de presas. Se trataba de tribunales internos de los

(41) Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 18 y ss., y 424 y ss. Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 295 y ss.

(42) Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 317 y ss.

(43) Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 426 y ss. Rousseau, Charles: *op. cit.*, pp. 315-317. Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p. 384 y ss.

(44) Rousseau, Charles: *op. cit.*, p. 322.

Estados (45), sin intervención de los Estados neutrales, que aplicaban el Derecho Internacional de la guerra en la mar y el derecho nacional.

El juicio de los criminales de guerra

Aunque por el artículo 228 del Tratado de Versalles (46) Alemania reconocía a las potencias aliadas el derecho de llevar ante tribunales militares a las personas acusadas de haber violado las leyes y usos de la guerra, esta represión sobre los vencidos en la Primera Guerra Mundial se concretó en escasos juicios y resultó un fracaso la entrega a los aliados de las personas acusadas de crímenes de guerra. Tampoco resultó efectivo el enjuiciamiento de estas personas por los tribunales alemanes. En todo caso, ante la inexistencia de un tribunal penal internacional neutral, resultaba notoria la desigualdad en la exigencia de responsabilidad entre vencedores y vencidos en el conflicto armado.

Durante la Gran Guerra, el Comité Internacional de la Cruz Roja protestó públicamente al menos sobre cuatro tipos de violaciones (47) del Derecho Internacional Humanitario (represalias contra los prisioneros de guerra, torpedeamiento de buques hospitales, supresión de campos de propaganda y empleo de gases venenosos). El balance no fue enteramente negativo; por ejemplo, gracias a la colaboración del Gobierno español se logró un acuerdo para proteger a los buques hospitales de pabellón francés.

(45) De Azcárraga y Bustamante, J. L.: *op. cit.*, p. 243 y ss. Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 432 y ss. Fariña Guitián, F.: *op. cit.*, p 417 y ss. Rousseau, Charles: *op. cit.*, p. 323 y ss.

(46) Oppenheim, L.: *op. cit.*, p. 138.

(47) Bugnion, F.: *op. cit.*, pp. 125 y 126.