

SEGURIDAD, DERECHO INTERNACIONAL E INSTITUCIONES POLICIALES

Uriel Nuño Gutiérrez
José Trinidad Padilla López
Marcos Pablo Moloeznik
(Coordinadores)



UNIVERSIDAD DE
GUADALAJARA
Red Universitaria de Jalisco



Centro
Universitario
del Norte

Universidad de Guadalajara | Centro Universitario del Norte
Red Internacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario
Instituto Internacional de Derecho Humanitario de Sanremo

CONSEJO EDITORIAL INTERNACIONAL

Boris Martynov (Federación Rusa)

Profesor titular y Jefe de la Cátedra de Relaciones Internacionales y Política Exterior de Rusia de la Universidad MGIMO del Ministerio de Relaciones Exteriores de Rusia.

Christopher Birkbeck (Reino Unido)

Profesor de Políticas Públicas, University of Salford.

Craig Deare (Estados Unidos)

Profesor de Seguridad Internacional, National Defense University (NDU), Washington, D.C.

Eduardo Bittencourt (Brasil)

Instructor del cuerpo docente del International Institute of Humanitarian Law – IIHL. Sanremo, Italia.

Fausto Pocar (Italia)

Presidente Emérito del Instituto Internacional de Derecho Humanitario de Sanremo y Profesor Emérito de la Universidad de Milán, Italia.

Janiel D. Melamed Visbal (Colombia)

Catedrático de Relaciones Internacionales de la Universidad del Norte de Colombia.

Mario Sznajder (Israel)

Doctor en Ciencia Política por la Universidad Hebrea de Jerusalén (Israel), de la que tiene la distinción de Profesor Emérito.

Nicole Jenne (Chile)

Profesora Asociada de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Philipp Wolfesberger (Alemania)

Investigador Posdoctoral de la Universität Bielefeld, a cargo del Center for InterAmerican Studies.

Sergio Arribá (Argentina)

Profesor de Derecho a la Información de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (UBA).



UNIVERSIDAD DE
GUADALAJARA
Red Universitaria de Jalisco



Centro
Universitario
del Norte



International Institute of Humanitarian Law
Institut International de Droit Humanitaire
Istituto Internazionale di Diritto Umanitario



REDDIH
Red Internacional de Derechos Humanos
y Derecho Internacional Humanitario

SEGURIDAD, DERECHO INTERNACIONAL E INSTITUCIONES POLICIALES

Coordinadores:

Uriel Nuño Gutiérrez

José Trinidad Padilla López

Marcos Pablo Moloeznik

Primera edición 2023

Centro Universitario del Norte - Universidad de Guadalajara – Red Internacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario – Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, Italia.

e-ISBN: 978-607-581-030-0

Todos los trabajos fueron dictaminados a doble ciego.

Esta publicación es la tercera de la Red Internacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario y constituye una iniciativa académica encabezada por el Rector del Centro Universitario del Norte (CUNorte) de la Universidad de Guadalajara, a la que se suman trabajos de investigación en el marco del Proyecto “Seguridad y vida democrática: una cuestión por resolver”, desarrollado por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de Sanremo (Italia) con la colaboración y el aporte económico de la Direzione Generale per la Mondializzazione e le Questioni Globali del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale de Italia.

Las opiniones y hechos consignados en cada capítulo son de exclusiva responsabilidad de sus autores. La Universidad de Guadalajara a través del CUNORTE, la Red Internacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, y el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, Italia, no se hacen responsables de los contenidos, valoraciones y/o conclusiones de los trabajos publicados. Tampoco asumirá responsabilidad alguna por las consecuencias derivadas de la eventual utilización por terceros de la información y criterios incorporados a dichos trabajos.

Se permite la reproducción total o parcial, la distribución, la comunicación pública o la transmisión por cualquier forma o por cualquier medio de la presente obra, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia y otros métodos, siempre y cuando se reconozca la autoría de la obra original, haciendo expresa referencia a la fuente.



CAPITULO XI

LA GUERRA NAVAL EN EL MAR NEGRO EL MARCO DEL CONFLICTO ARMADO RUSO-UCRANIANO

*Massimo Annati**
*Matteo Fornari***

1. El 24 febrero 2022 el Presidente ruso, Vladímir Putin, anunció a la nación el inicio de una “operación militar especial” de las fuerzas armadas rusas con el objetivo de proteger a esa parte de la población de origen rusa o filo rusa de la región ucraniana del Dombás que, según el Presidente ruso, habría sido objeto de persecución durante varios años por parte del régimen de Kiev³⁶⁷. En realidad, lo que el Presidente denominó una “operación militar especial”, desde el punto de vista jurídico ha resultado ser una verdadera guerra o, por usar los términos del Protocolo I de 1977, un conflicto armado internacional (CAI) entre dos Estados soberanos; lo que implica la aplicación del derecho internacional humanitario (DIH) a este conflicto, tanto en caso de guerra declarada como en ausencia de tal declaración, y aunque uno Estado beligerante no haya reconocido el estado de guerra³⁶⁸.

No hay duda de que en Ucrania se está desarrollando un CAI. La conducción de las hostilidades por las fuerzas armadas rusas se ha caracterizado por el uso generalizado de armas explosivas en zonas pobladas, incluidos bombardeos de artillería pesada y sistemas de lanzamiento múltiple de cohetes, misiles y ataques aéreos; y se ha denunciado que también las fuerzas armadas ucranianas han bombardeado zonas pobladas

* Autor de los párrafos 4, 5, 6, 7.

** Autor de los párrafos 1, 2, 3, 8.

367 *Address by the President of the Russian Federation*, 24 febrero 2022, en <http://en.kremlin.ru/events/president/news/67843>.

368 Art. 2 común de los Convenios de Ginebra de 1949. Véase International Committee of the Red Cross (2016), p. 73, párr. 202 ss.; Yücel Acer, *Russia's Attack on Ukraine: The Montreux Convention and Türkiye*, en *International Law Studies*, 2023, p. 302 s.

en territorios controlados por grupos armados afiliados a la Federación de Rusia en las regiones del Donetsk y Lugansk³⁶⁹. Por lo tanto, aun suponiendo que la violencia y la intensidad de los enfrentamientos no sean elementos necesarios para el surgimiento de un CAI³⁷⁰, el caso que nos ocupa a *mayor razón* se sitúa en este escenario bélico. La Asamblea General (AG) de las Naciones Unidas, con res. ES-11/1 del 2 de marzo de 2022, ha condenado “todas las violaciones del derecho internacional humanitario y las violaciones y los abusos de los derechos humanos”, exhortando “a todas las partes a que respeten estrictamente las disposiciones pertinentes del derecho internacional humanitario, incluidos los Convenios de Ginebra de 1949 y su Protocolo Adicional I, de 1977” (párr. 11). Evidentemente, invocar el DIU implica la existencia de un conflicto armado. Y la propia AG, con res. 77/284 de 26 de abril de 2023, ha recordado expresamente la agresión de Ucrania por parte de la Federación de Rusia³⁷¹.

Este escenario parece reconocido, aunque implícitamente, por la Corte Internacional de Justicia en el orden del 16 de marzo siguiente, en el que destaca la gravedad e intensidad de las operaciones militares llevadas a cabo por la Federación de Rusia y recuerda la resolución del GC antes citada³⁷². Que el escenario que se ha desarrollado en Ucrania es un conflicto armado internacional también ha sido reconocido por el mismo Ministro de Defensa de Rusia, Sergey Shoigu, en una declaración del 21 de septiembre de 2022,³⁷³ y por el Ministro de Asuntos Exteriores de Turquía, Mevlüt Çavuşoğlu, el 27 de febrero de 2022³⁷⁴.

369 UNITED NATIONS HUMAN RIGHTS OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER, “Update on the Human Rights Situation in Ukraine. Reporting Period: 24 February – 26 March”, párr. 1.

370 El Comité Internacional de la Cruz Roja subraya que el nacimiento de un conflicto armado no depende ni de la duración del conflicto ni del número de muertos: Comité Internacional de la Cruz Roja, cit. nota 6, párr. 219 e párr. 236 ss.; J. Pictet, *Commentary I Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armed Forces of the Field*, Geneva, 1952, 32. Por lo que se refiere al surgimiento de un conflicto armado internacional, el Tribunal Penal para la antigua Yugoslavia, en su decisión sobre el caso Tadić, se limita a señalar que este conflicto “exists whenever there is a resort to armed force between States”, sin subrayar la necesidad de un cierto grado de intensidad de los enfrentamientos armados para su aparición (mientras que se requiere una «protracted armed violence between governmental authorities and organized armed groups or between such groups within a State» para el surgimiento de un conflicto armado no internacional): Tribunal Penal Internacional para la antigua Yugoslavia, decisión de 2 octubre 1995, *Prosecutor v. Duško Tadić*, párr. 70. Esta posición no parece compartida por la Asociación de Derecho Internacional, que subraya que el requisito de la intensidad de las hostilidades es un elemento necesario para la emergencia de un conflicto armado internacional: International Law Association, *Final Report on the Meaning of Armed Conflict in International Law*, 2010, p. 2, www.rulac.org/assets/downloads/ILA_report_armed_conflict_2010.pdf.

371 *Cooperación entre las Naciones Unidas y el Consejo de Europa*, Doc. NU A/RES/77/284, noveno “considerando”: “Reconociendo también que los desafíos sin precedentes a los que se enfrenta actualmente Europa tras la agresión de la Federación de Rusia contra Ucrania...”.

372 Corte Internacional de Justicia, orden del 16 marzo 2022, *Allegations of Genocide under the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Ukraine v. Russian Federation)*, párr. 74 ss.

373 “I cannot but emphasize the fact that today we are at war not so much with Ukraine and the Ukrainian army as with the collective West”: *Russia Is at War not only with Ukraine, but with Collective West* — Shoigu, 21 septiembre 2022, en <https://tass.com/politics/1511125>.

374 Véase *infra*, nota 21.

Por lo que se refiere al marco normativo para evaluar las acciones bélicas llevadas a cabo por los beligerantes, hay que recordar que tanto Rusia como Ucrania son partes en los tratados pertinentes, como los cuatro Convenios de Ginebra de 1949, los dos Protocolos adicionales de 1977, la Convención sobre prohibiciones o restricciones del empleo de ciertas armas convencionales de 1980, con Protocolos relacionados³⁷⁵.

Por supuesto, los beligerantes están vinculados también por el derecho internacional humanitario consuetudinario: en este sentido, en relación con la conducción de las hostilidades, el DIH exige que las partes en conflicto distingan en todo momento entre la población civil y los combatientes y entre los objetivos civiles y los objetivos militares, que hagan sólo ataques directos contra objetivos militares³⁷⁶, y tomen todas las precauciones posibles en la elección de los medios y métodos de ataque con miras a evitar, o al menos minimizar, la pérdida incidental de vidas civiles y los daños a bienes civiles. Por lo que respecta los aspectos marítimos de este conflicto, hay que considerar también algunos tratados sobre la guerra marítima, como por ejemplo la Convención VIII de La Haya relativa a la colocación de minas submarinas de contacto (18 de octubre de 1907).

Dicho este, la invasión militar de Ucrania por la Federación de Rusia también se desarrolló también a través de una directora marítima centrada principalmente en el Mar Negro, con el objetivo de cerrar el acceso al mar a Ucrania (indispensable para el comercio marítimo de Kiev) y de ampliar una zona de seguridad entre el territorio ruso y el de las naciones de la Europa central y oriental miembros de la OTAN. Sin embargo, el conflicto tiene importantes aspectos jurídicos marítimos, como la cuestión del paso de buques por los Estrechos turcos en tiempo de guerra, el cierre de zonas marítimas por los beligerantes, el uso de determinadas armas, como minas, misiles y drones.

2. Inmediatamente después del inicio de la invasión rusa, el embajador de Ucrania en Ankara solicitó que Turquía cerrara los estrechos turcos (el Bósforo, Dardanelos y el mar de Mármara) a los buques de guerra rusos³⁷⁷. Sin embargo, el acceso al Mar Negro desde el Mediterráneo está bajo el control exclusivo de Turquía y está regulado,

375 Véase https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/vwTreatiesByCountrySelected.xsp?xp_countrySelected=RU y https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/vwTreatiesByCountrySelected.xsp?xp_countrySelected=UA.

376 *Protocolo I relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales* (Ginebra, 1977), art. 48; Comité Internacional de la Cruz Roja, *El derecho internacional humanitario consuetudinario*, Volumen 1, Buenos Aires, 2007, norma 1 (pp. 1) y norma 7 (pp. 29).

377 *Kiev Asks Ankara to Close Turkish Straits to Russian Warships*, 24 febrero 2022, <https://tass.com/politics/1409585>. Las fuerzas navales rusas pueden acceder al Mar Negro a través de dos rutas, una desde el Mar Caspio (a través del Canal Lenin Volga-Don y el Mar de Azov) y la otra desde el Mar Mediterráneo (a través de los estrechos turcos). El paso a través del canal Volga-Don está bajo el control exclusivo de las autoridades rusas, lo que permite a los buques de guerra rusos de la flotilla del Caspio realizar ejercicios navales sin obstáculos y operaciones con buques de guerra de la Flota del Mar Negro: *Russian Black Sea Fleet, Caspian Flotilla to Hold Live-Fire Exercise*, 25 enero 2022, en <https://tass.com/defense/1392921>; Pedrozo, *Closing the Turkish Straits in Times of War, en International Law Studies*, 2022, p. 518. La Doctrina naval de la Federación Rusa rusa, actualizada en 2022 durante la guerra en Ucrania, define “vital” el Mar Caspio y “importante” el Mar de Azov, el Mar Negro y el Estrecho de Kerch: *Maritime Doctrine of Russian Federation*, U.S. Naval War College, 31 julio 2022, p. 5; véase Gilad, *The Russian Navy and the War in Ukraine*, en Shaul Chorev (ed.), *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2022/2023*, Haifa, 2023, p. 248.

tanto para los buques de guerra como para los buques mercantes, por el Convenio de Montreux de 1936³⁷⁸, por el que se establece un régimen de *lex specialis* para los estrechos turcos (el Bósforo y los Dardanelos), como prevé el art. 35(c) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982³⁷⁹.

Aunque inicialmente no se comprometió con la solicitud ucraniana³⁸⁰, por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial Turquía ha aplicado el art. 19 de la Convención de Montreux³⁸¹, cerrando los estrechos turcos a los tránsitos de buques de guerra de los beligerantes el 1 de marzo de 2022³⁸².

En general, la Convención prevé el principio de la libertad de tránsito a través de los Estrechos (art. 1), con sujeción a ciertas limitaciones en tiempo de guerra. En tiempo de guerra: - si Turquía no es beligerante (como en el conflicto ruso-ucraniano), Turquía puede prohibir el tránsito de los buques de guerra pertenecientes a las potencias beligerantes, a menos que se trate de un buque de guerra que regrese a su puerto de origen en el Mar Negro (art. 19)³⁸³; mientras que los buques de guerra de los demás Estados gozan de total libertad de tránsito y navegación a través de los Estrechos en las mismas condiciones que se aplican en tiempos de paz (condiciones previstas en el art. 10 al art. 18). Por lo que respecta los buques mercantes, todos pueden transitar por

378 *Convention regarding the Régime of the Straits, with Annexes and Protocols* (Montreux, 20 July 1936), en *League of Nations – Treaty Series*, 1936, p. 214 ss. Los Estados signatarios originarios fueron Australia, Bulgaria, Francia, Grecia, Reino Unido, Rumania, Turquía, Unión Soviética, Yugoslavia, pero la Convención es generalmente respetada por todos los Estados. La llamada “cuestión de los Estrechos” se originó en el Tratado de paz de Lausana, firmado el 24 de julio de 1923 (texto en www.lib.byu.edu/index.php/Treaty_of_Lausanne), para resolver el conflicto que había existido entre el Imperio Otomano y Francia, Grecia, Italia, Japón, Reino Unido, Rumania, desde el inicio de la Primera Guerra Mundial. El Tratado desmilitarizó los Dardanelos y abrió los estrechos al tráfico civil y militar sin restricciones, bajo la supervisión de la Comisión Internacional de Estrechos de la Sociedad de las Naciones. Véase Segell, *The Regime of the Straits (Montreux Convention 1936) and the Russia and Ukraine War*, en Chorev (ed.), *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2022/2023*, Haifa, 2023, p. 261 s.

379 Según esta disposición, el régimen de la navegación internacional por los estrechos, tal como está regulado por la CNUDM, no se aplicará a “los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos”.

380 Soyly, *Russia-Ukraine War: Turkey Denies Closing Black Sea to Russian Warships*, 26 febrero 2022, en www.middleeasteye.net/news/russia-ukraine-war-turkey-denies-closing-black-sea-russian-warships.

381 Turquía ya ha utilizado los poderes de la Convención de Montreux durante la Segunda Guerra Mundial, cuando cerró el estrecho a los buques de guerra pertenecientes a las naciones combatientes. Eso impidió que las Potencias del Eje enviaran sus buques de guerra para atacar a la Unión Soviética y bloqueó la participación de la marina soviética en el combate en el Mediterráneo: Ozerdem, *Rusia y Ucrania: cómo la Convención de Montreux frenó el paso de buques de guerra rusos por el Bósforo*, 2 marzo 2022, en www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-60528992; Oral, *To Close or not to Close the Turkish Straits under Article 19 of the 1936 Montreux Convention Regarding the Regime of Straits*, en <https://cil.nus.edu.sg/to-close-or-not-to-close-the-turkish-straits-under-article-19-of-the-1936-montreux-convention-regarding-the-regime-of-the-straits>; Segell, cit. nota 12, p. 262 s.

382 Ozberk, *Turkey Closes the Dardanelles and Bosphorus to Warships*, 28 febrero 2022, www.navalnews.com/naval-news/2022/02/turkey-closes-the-dardanelles-and-bosphorus-to-warships/; Mongilio, *Turkey Closes Bosphorus, Dardanelles Straits to Warships*, 28 febrero 2022, en <https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships>.

383 Art. 19: “Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not... pass through the Straits...” (párr. 2); “Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto” (párr. 4).

los estrechos independientemente del pabellón o la carga, (art. 4), con sujeción a las mismas condiciones aplicables a los buques mercantes en tiempo de paz (art. 2 y 3);

- si Turquía es un Estado beligerante, los buques mercantes neutrales pueden transitar los estrechos durante el día por rutas designadas por las autoridades turcas, pero sólo si no ayudan al enemigo (art. 5); mientras que el paso de buques de guerra extranjeros queda totalmente a discreción del Gobierno turco (art. 20).

Por último, si Turquía se considera amenazada de peligro inminente de guerra, puede aplicar las disposiciones del artículo 20 (art. 21)³⁸⁴.

Por lo tanto, el paso a principios de febrero de unos buques rusos a través de los estrechos para participar en un ejercicio naval en el Mar Negro – tres buques de desembarco de tanques clase Ropucha (*RFS Minsk*, *RFS Korolev* y *RFS Kaliningrado*), dos buques anfibios clase Ropucha (*RFS Georgy Pobedonosets* y *RTS Olenegorsky Gornyak*), un buque de desembarco clase Ivan Gren (*RFS Pyotr Morgunov*), y un submarino de ataque diésel-eléctrico clase Kilo (*RFS Rostov-na-Donu*) – estaba permitido, con arreglo a la Convención³⁸⁵.

Por otro lado, el 28 de febrero de 2022 Turquía anunciaba que estaba restringiendo el paso de buques de guerra pertenecientes a Ucrania y Rusia a través de los estrechos, a menos que dichos buques estuvieran regresando a sus bases en el Mar Negro³⁸⁶. Esta decisión era consecuencia del reconocimiento, por parte del Ministro de Asuntos Exteriores turco, Mevlüt Çavuşoğlu, de la existencia de un estado de guerra entre Rusia y Ucrania³⁸⁷. Por lo tanto, los buques de guerra rusos con sede en otras regiones y que estaban operando en el Mar Mediterráneo, como los cruceros clase Slava *RTS Marshal Ustinov* de la Flota del Norte y *RFS Varyag* de la Flota del Pacífico, no pudieron entrar en el Mar Negro; así como 16 buques de guerra rusos que operaban frente a la costa de Siria al inicio de las hostilidades, a los que no se permitió transitar por los estrechos y participar al conflicto³⁸⁸. Como resultado, después de que

384 En tiempo de paz, los buques de guerra también gozan de derechos de paso a través de los estrechos, pero deben notificar con antelación a Turquía (8 días para los Estados del Mar Negro y 15 días para otros Estados) antes de comenzar su tránsito (art. 13). Sin embargo, los submarinos de los Estados que no son del Mar Negro no pueden atravesar los estrechos (art. 12). El Convenio también impone restricciones y limitaciones máximas de tonelaje agregado sobre el número de fuerzas navales no ribereñas que pueden pasar por los Estrechos a la vez (art. 14), así como limitaciones de tonelaje agregado máximo que los Estados ribereños pueden tener en el Mar Negro a la vez (art. 18). Además, los buques de guerra de Estados no ribereños sólo pueden permanecer en el Mar Negro durante 21 días (art. 18).

385 Sutton, *6 Russian Warships and Submarine Now Entering Black Sea Towards Ukraine*, 8 febrero 2022, en www.navalnews.com/naval-news/2022/02/6-russian-warships-and-submarine-now-entering-black-sea-towards-ukraine/.

386 Ozberk, *supra* nota 16.

387 *Turkish Foreign Minister: Turkey Recognizes the Russian Invasion to Ukraine as “War”*, 27 febrero 2022, en https://edition.cnn.com/europe/live-news/ukraine-russia-news-02-27-22/h_a8b323ed583e6bd0e1706da806809f7a; Heather Mongilio, *Turkey Closes Bosphorus, Dardanelles Straits to Warships*, 28 febrero 2022, en <https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships>.

388 Mongilio, cit. nota 16; *Russia Cancelled Black Sea Passage Bid of Four Warships: Turkey*, 2 marzo 2022, en www.aljazeera.com/news/2022/3/2/russia-cancelled-black-sea-passage-bid-warships-turkey; LaGrone, *Russian Navy Masses 16 Warships Near Syria*, 24 febrero 2022, en <https://news.usni.org/2022/02/24/russian-navy-masses-16-warships-near-syria>; Segell, cit. nota 12, p. 268.

las fuerzas ucranianas hundieran el buque insignia de la flota rusa del Mar Negro, el *Moskva*, a mediados de abril, Rusia no pudo enviar refuerzos de sus otras flotas al Mar Negro para reforzar sus fuerzas³⁸⁹.

Aquí podría surgir una duda sobre el puerto de asignación de los buques de guerra en el Mar Negro, en el sentido que un puerto de origen de cualquier buque (militar o no militar) se define cuando se encarga y entra en servicio, pero esto puede cambiar. Y cuando estalla un conflicto, como el actual, Turquía tiene que basarse en informaciones proporcionadas por Rusia y Ucrania antes del inicio del conflicto, no disponiendo de medios jurídicos para que Turquía cuestione la información recibida durante el conflicto de que se han añadido más buques a la lista de buques de guerra asignados a una determinada base naval del Mar Negro³⁹⁰.

Pero, de conformidad con la Convención de Montreux, parece claro que este instrumento reconoce a Turquía un amplio margen para determinar unilateralmente la naturaleza y el alcance de un conflicto. Esto permite a Ankara dictar con eficacia cuáles medidas, en su caso, se activan sobre la base de su propia evaluación subjetiva de los acontecimientos actuales³⁹¹. El cierre de los Estrechos a los buques de guerra rusos y ucranianos es sin duda conforme al art. 19 de la Convención de Montreux; en cambio, más discutible parece ser la petición hecha por el Ministro de Asuntos Exteriores de Turquía a los Estados terceros de no hacer transitar por los estrechos sus buques de guerra, pues prohibir el tránsito de todos los buques de guerra, ya pertenezcan a los beligerantes o no, excedería la autoridad de Turquía bajo el mismo art. 19 de la Convención de Montreux³⁹². Un argumento plausible que Turquía podría invocar para justificar el cierre de los Estrechos a todos los buques de guerra sería invocar el art. 21 de la Convención, sobre la base de que su propia seguridad estaría amenazada debido al peligro de guerra. Sin embargo, como Turquía está en buenas relaciones con Ucrania y (especialmente) Rusia, sería difícil para Ankara basarse en el art. 21 para justificar el cierre de los estrechos³⁹³.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que, aunque los buques de guerra de los beligerantes no pueden transitar por los estrechos, esta prohibición no se aplicará cuando

389 Chorev, *Global Developments in the Maritime Domain*, en Chorev (ed.), *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2022/23*, Haifa, 2023, p. 139.

390 Segell, cit. nota 12, p. 270; Peyronnet, *Aspects navals du conflit en Ukraine: la mer Noire n'est pas encore un lac russe*, 28 junio 2022, en <https://fmes-france.org/wp-content/uploads/2022/06/Aspects-navals-du-conflit-en-Ukraine-la-mer-Noire-nest-pas-encore-un-lac-russe.pdf>.

391 Por ejemplo, Turquía no ha calificado la anterior agresión rusa en Georgia, Crimea o el este de Ucrania como un “tiempo de guerra” y no ha restringido el acceso al Mar Negro: Nevitt, *The Russia-Ukraine Conflict, the Black Sea, and the Montreux Convention*, 28 febrero 2022, en www.justsecurity.org/80384/the-russia-ukraine-conflict-the-black-sea-and-the-montreux-convention.

392 El 28 febrero 2022, el Ministro de Asuntos Exteriores de Turquía advirtió “all riparian and non-riparian countries not to let warships go through the straits”: Overfield, *Turkey Must Close the Turkish Straits Only to Russian and Ukrainian Warships*, 5 marzo 2022 (cursiva agregada), en www.lawfareblog.com/turkey-must-close-turkish-straits-only-russian-and-ukrainian-warships?fbclid=IwAR3Z5i7fTP7qCfveSGLFJCLY6Nw-AGq-2FxrEKlaEbkeMKcbzgIrAgSRTcY; Acer, *Russia's Attack on Ukraine: The Montreux Convention and Turkiye*, en *International Law Studies*, 2023, p. 304.

393 Pedrozo, cit. nota 11, p. 520.

se trate “of assistance rendered to a State victim of aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations” (art. 19). En el caso que nos ocupa, quizás se podría invocar el Tratado OTAN en la (esperablemente remota) hipótesis de intervención directa armada de los Estados miembros en ayuda de Ucrania. Dos objeciones dificultarían este escenario: en primer lugar, el Tratado de la OTAN no se celebró, por supuesto, en el marco de la Sociedad de Naciones; en segundo lugar, el Tratado de la OTAN es un pacto de asistencia mutua que prevé la intervención armada de sus Estados miembros en caso de agresión de uno de ellos (art. 5 del Tratado OTAN); pero Ucrania no es miembro de la OTAN. Por otra parte, una intervención de la OTAN, o de terceros Estados en apoyo militar de Ucrania, podría justificarse por la legítima defensa colectiva, habida cuenta de la grave violación de la prohibición del uso de la fuerza por parte de Rusia (en violación de la norma imperativa codificada por el art. 2, ap. 4, de la Carta de las Naciones Unidas). En este (esperablemente remoto) escenario, el pasaje por los estrechos turcos debería permitirse a los buques de guerra de los Estados que actuarían en legítima defensa colectiva para defender a Ucrania de la agresión rusa. Dicho este, hasta la fecha los buques de guerra de la OTAN no han transitado por los estrechos turcos desde el inicio del conflicto, ni se registra la presencia de buques OTAN en el Mar Negro (con excepción de los buques de Bulgaria y Rumanía)³⁹⁴.

3. La conquista del litoral ucraniano y de los puertos asociados, así como el control total del norte del Mar Negro son objetivos esenciales para Moscú en su conflicto con Ucrania. El objetivo del Kremlin – convertir el mar de Azov en un mar interior totalmente controlado por Rusia – pasa también por el cierre de las zonas marítimas adyacentes a las costas de Ucrania. A raíz de su invasión de Ucrania, a las 4 de la mañana del 24 de febrero de 2022, Rusia suspendió la navegación comercial en el Mar de Azov. Según lo comunicado por la Agencia Federal Rusa de Transporte Marítimo y Fluvial (Rosmorrechflot): “*Due to a warning received from the Russian Defense Ministry’s Black Sea Fleet amid the beginning of antiterrorist operations at 4 a.m. on February 24, navigation in the Sea of Azov was suspended until further notice*”³⁹⁵.

Se ha planteado la posibilidad de definir esta medida un bloqueo por parte de Rusia³⁹⁶, es a decir una operación naval destinada a impedir la entrada o la salida de

394 Tras el estallido del conflicto, el ejercicio NATO *Sea Shield* previsto a principios de abril en el Mar Negro se canceló: Peyronnet, cit. nota 24.

395 *Russian Navy’s Operations Restrict Shipping in Sea of Azov amid Conflict with Ukraine*, 24 febrero 2022, en www.navaltoday.com/2022/02/24/russian-navys-operations-restrict-shipping-in-sea-of-azov-amid-conflict-with-ukraine; *Russia Confirms Suspension of Movement of Commercial Vessels in the Azov Sea – Interfax*, 24 febrero 2022, en www.reuters.com/article/ukraine-crisis-russia-shipping-grains-az-idAFR4N2U2026.

396 Mommessin, *La Russie impose-t-elle un blocus naval en Mer Noire?*, en *Brèves Marines*, n. 269; Fink, *The War at Sea: Is There a Naval Blockade in the Sea of Azov?*, 24 marzo 2022, en <https://lieber.westpoint.edu/war-at-sea-naval-blockade-sea-of-azov/>; Palmas, *Il Mare d’Azov nella dinamica geostrategica russa*, 21 octubre 2022, en <https://www.analisdifesa.it/2022/10/il-mare-dazov-nella-dinamica-geostrategica-russa/>; Peyronnet, cit. nota 24.

cualquier buque de un puerto o de la costa enemigos³⁹⁷. Con este “cierre” –ampliado en los meses siguientes a todo el lado ucraniano del Mar Negro– Rusia bloqueaba las exportaciones e importaciones a través de los puertos ucranianos. Gran parte del comercio de trigo y otros productos agrícolas ha sido prohibido, lo que ha comprometido la economía de Ucrania, que depende de la exportación para el 41% de sus ingresos económicos³⁹⁸. Aunque la guerra se libra en zonas geográficas relativamente limitadas, los efectos adversos generales sobre la economía global siguen siendo significativos; las rutas marítimas en la zona transportan un porcentaje considerable del mercado mundial de materias primas, procedentes de Rusia y Ucrania³⁹⁹. El bloqueo naval impuesto por la Marina de Rusia contra los puertos ucranianos y las rutas marítimas dio lugar a una creciente congestión de contenedores y carga general en los puertos de países vecinos, principalmente Constanta y Sulina en Rumania, y Varna en Bulgaria; lo que dio lugar secuencialmente a un aumento considerable de los precios para las compañías navieras que desean atracar y operar en estos puertos⁴⁰⁰.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que para ser válido, un bloqueo naval debe cumplir con tres requisitos: debe ser declarado y notificado por el Estado beligerante que establece el bloqueo (la notificación deberá incluir la extensión geográfica del bloqueo, su fecha de inicio, el alcance general de las medidas empleadas); debe ser mantenido efectivamente por fuerzas navales capaces de impedir la entrada o la salida de buques del puerto o de la costa bloqueados; no tiene que ser discriminatorio, en el sentido de que se aplicará imparcialmente a todos los buques, incluidos los del Estado de bloqueo.⁴⁰¹ Estos criterios se consideran de naturaleza consuetudinaria,

397 U.S. Navy, *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, 2017, p. 7.7.1: “Blockade is a belligerent operation to prevent vessels and/or aircraft of all States, enemy as well as neutral, from entering or exiting specified ports, airfields, or coastal areas belonging to, occupied by, or under the control of an enemy State”. Véase Heintschel von Heinegg, *Naval Blockade*, en *International Law Studies*, 2000, p. 203 ss.; Kraska (et al.), *The Newport Manual on the Law of Naval Warfare*, en *International Law Studies*, 2023, párr. 7.4.

398 Antes de la guerra, el comercio marítimo constituía el 70% de la actividad comercial de Ucrania: Murray, *Ukraine's Ports Brace for More Economic Hardship in Russia Conflict*, 27 enero 2022, en www.bloomberg.com/news/newsletters/2022-01-27/supply-chain-latest-ukraine-s-ports-brace-for-more-economic-hardship; Palmas, cit. nota 30.

399 Lee, Durisin, *Why the Black Sea Matters to Commodity Markets*, 26 febrero 2022, en www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-26/why-the-black-sea-matters-to-commodity-markets?leadSource=verify%20wall.

400 *Blocked Ukrainian Ports Cause Major Congestion in the Port of Constanta*, 26 mayo 2022, en <https://container-news.com/blocked-ukrainian-ports-cause-major-congestion-in-the-port-of-constantia>; Ernst, *Constanta Port's container terminal jammed by traffic from Ukraine*, 8 julio 2022, en www.romania-insider.com/constantia-port-container-terminal-jammed-ukraine; Savvides, *New Routes Needed for Ukrainian Freight as Costs Soar at Port of Constanta*, 22 abril 2022, en <https://theloadstar.com/new-routes-needed-for-ukrainian-freight-as-costs-soar-at-port-of-constantia>. Además, en respuesta a la invasión de Ucrania, los países occidentales impusieron sanciones contra las empresas comerciales rusas; estas sanciones indujeron a las principales compañías navieras a declarar que dejarían de operar con entidades rusas y de utilizar los puertos rusos. Esto creó una sobrecarga de carga destinada a Rusia en muchos puertos (principalmente en Europa occidental): Russu, *How Does the Russian Invasion of Ukraine Change Shipping and Freight Rates?*, 13 mayo 2022, en www.developmentaid.org/news-stream/post/142729/how-does-the-russian-invasion-of-ukraine-change-shipping-and-freight-rates. Sobre las consecuencias económicas de la guerra ruso-ucrania y del bloqueo naval ruso, sobre el comercio mundial, véase Shipton, *The Impact of the Russia-Ukraine War on the Maritime Trade: Regional and Global Aspects*, en Chorev (ed.), *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2022/2023*, Haifa, 2023, p. 272 ss.

401 Véase *Declaración relativa al derecho de la guerra marítima* (Londres, 1909); *Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar*, 12 junio 1994, párr. 93 ss.; The Commander's

habiendo derivado su forma definitiva a través de la práctica de las potencias marítimas durante el siglo XIX⁴⁰².

Sin embargo, este escenario, en lo que los buques y sus tripulaciones están bloqueados, no significa que se haya establecido un bloqueo naval. Con respecto al requisito de notificación, aparte de la suspensión del tráfico marítimo, no se dispone de más información que indique el establecimiento por Rusia de un bloqueo que satisfaga este requisito, como un anuncio del inicio, ubicación y alcance del bloqueo. Por ejemplo, el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su sesión extraordinaria de 10 y 11 marzo 2022 para examinar los efectos de la situación en el Mar Negro y el Mar de Azov sobre el transporte marítimo y la gente de mar, no hizo ninguna referencia a un bloqueo naval por parte de Rusia, aunque instó al establecimiento de un corredor marítimo para garantizar que los buques mercantes puedan salir de los puertos⁴⁰³. Asimismo, las advertencias de NAVAREA III (responsable de la zona del Mar Negro) emitidas con respecto a zonas minadas (NAVAREA III 2022/0118 y 2022/0092) y otras zonas peligrosas debido a las operaciones militares en curso (NAVAREA III 2022/0093) no se refieren a la existencia o notificación de un bloqueo naval ruso⁴⁰⁴. Aparte de un anuncio no especificado de suspensión, nada más indica que Rusia ha establecido un bloqueo que podría dar a las fuerzas navales y aéreas rusas poderes de aplicación contra los buques mercantes.

Con respecto a los requisitos de la eficacia y de la imparcialidad del bloqueo, estos tienen por objeto detener todo el tráfico marítimo con independencia del pabellón, incluidos los buques mercantes de la potencia de bloqueo. Los puertos en el Mar de Azov no solo son ucranianos, sino que también incluyen puertos rusos todavía en funcionamiento. La entrada se podría prevenir fácilmente bloqueando el estrecho de Kerch, pero el tráfico no se ha interrumpido, sino que se ha reducido, ya que el estrecho está cerrado para los buques que entran en el Mar de Azov, pero los buques que se dirigen al sur están autorizados a transitar⁴⁰⁵. Esto indicaría que Rusia no está bloqueando todo el tráfico y, por ende, no está aplicando un bloqueo imparcial. Parece, por lo tanto, que Rusia no ha establecido un bloqueo naval en el Mar de Azov. En

Handbook on the Law of Naval Operations, 2017, párr. 7.7.1; Kraska (ed.), *The Newport Manual on the Law of Naval Warfare*, en *International Law Studies*, 2023, párr. 7.4.1 ss.

402 Gregory, *Law of Blockade*, en *Yale Law Journal*, 1902-1903, p. 339 ss.; Kennedy, *Some Points in the Law of Blockade*, en *Journal of the Society of Comparative Legislation*, 1908, p. 239 ss.; *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, 2017, párr. 7.7.5.

403 IMO Extraordinary Council Session Held to Discuss the Impacts on Shipping and Seafarers of the Situation in the Black Sea and Sea of Azov, en [www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council,-35th-Extraordinary-Session-\(C-ES-35\)\).aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council,-35th-Extraordinary-Session-(C-ES-35)).aspx).

404 NAVAREA ("Navigation Area") es un área geográfica del mar, establecida para coordinar la transmisión de las alertas a los navegantes por frecuencias de radio o vía satélite. Existen 21 NAVAREAS, determinadas por la OMI con resolución A.706(17), de 6 noviembre de 1991.

405 *Navigation in Kerch Strait Not Suspended - Russian Agency*, 24 febrero 2022, en <https://interfax.com/newsroom/top-stories/74036/>; Ukraine / Russia - Port Update, 25 febrero 2022, en www.standard-club.com/knowledge-news/ukraine-russia-port-update-4179/#:~:text=Navigation%20in%20the%20Sea%20of,allowed%20within%20the%20port%20limits

consecuencia, Rusia no puede invocar ningún derecho beligerante que pueda derivarse de un bloqueo establecido legalmente para imponer un bloqueo contra los buques.

Dicho este, debe recordarse que el 25 de febrero de 2022 (el día siguiente a la declaración de la introducción de la suspensión del tráfico marítimo en el Mar de Azov) Rusia declaró también una “zona marítima prohibida a la navegación” en la parte noroeste del Mar Negro al norte de 45° 21, “debido a las operaciones antiterroristas llevadas a cabo por la Armada rusa”, advirtiendo que “cualquier barco o buque en esta área será considerado como una amenaza terrorista”⁴⁰⁶. Se trataría, en este caso, de la creación de una zona de exclusión marítima (ZEM) en el mar de Azov y en el mar Negro; método de guerra no nuevo, empleado, por ejemplo, por el Reino Unido y Argentina durante la guerra de las Falklands/Malvinas de 1982 y por Irán e Irak durante la guerra de 1980-1988⁴⁰⁷.

Si el bloqueo naval sirve para bloquear los puertos enemigos, la ZEM sirve para advertir a los buques y las aeronaves de que eviten una zona de operaciones navales en tiempo de guerra, lo que reduce la posibilidad de que buques neutrales sean identificados erróneamente como objetivo militar y atacados. Por ende, una ZEM debe establecerse teniendo cuidado de conciliar dos intereses opuestos: por una parte, obtener una ventaja militar para el beligerante que la lleva a cabo; por otra, garantizar en todo caso la seguridad de la navegación de los buques neutrales, que se les advierte de evitar esta zona marítima durante las operaciones bélicas. Por lo tanto, una ZEM sería legal en la medida en que sirva para advertir a los buques y aeronaves neutrales de las actividades beligerantes, reduciendo así su exposición a daños colaterales y daños incidentales, y en la medida en que no interfieran injustificadamente con el comercio neutral legítimo o creen una “zona de fuego libre”. No es una línea imaginaria trazada en el mar lo que determina la pérdida de la inmunidad de los ataques de los mercantes, neutrales o del beligerante enemigo, simplemente porque han entrado en la ZEM; el establecimiento de una zona de este tipo no exime al beligerante de la obligación de abstenerse de atacar a buques y aeronaves que no constituyan objetivos lícitos⁴⁰⁸. En este sentido, una ZEM debería considerarse en una óptica no tanto “bélica” –es decir, destinada a golpear el beligerante enemigo –sino a proteger y garantizar el comercio civil marítimo (a pesar del derecho del beligerante que ha instaurado la ZEM a detener e inspeccionar a los buques mercantes).

Dicho este, esta “zona marítima prohibida a la navegación” declarada por Rusia merece unas observaciones. Como destacado por Moscú, esta zona estaría destinada a la lucha contra el terrorismo e implicaría el ataque a cada barco dentro de la zona,

406 <https://gcaptain.com/wp-content/uploads/2022/03/Russian-gmdss-warning.jpg>; Pedrozo, *Maritime Exclusion Zones in Armed Conflicts*, en *International Law Studies*, 2022, p. 527.

407 Véase United States Naval War College, *Maritime Operational Zones*, 2013, Cap. 4 y anexo C.

408 U.S. Navy, *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, 2017, párr. 7.9; U.S. Department of Defense, *Law of War Manual*, 2015, p. 884, párr. 13.9.2. Véase McNeil, *Neutral Rights and Maritime Sanctions: The Effects of Two Gulf Wars*, en *Virginia Journal of International Law*, 1991, p. 631 ss.

porque su presencia se considera una amenaza terrorista.⁴⁰⁹ Esta justificación parece discutible. En realidad, Rusia ha recordado la lucha contra el terrorismo porque no considera las operaciones militares contra Ucrania como un conflicto armado internacional, sino como una “operación militar especial”, como declarado por el Presidente Putin el 24 de febrero de 2022⁴¹⁰. En esta óptica, Rusia no estaría obligada por el DIH y, por tanto, tampoco por las medidas bélicas conexas, como una ZEM. Por supuesto esta posición no es válida, pues no hay duda de que lo que se está desarrollando en Ucrania es un CAI y los beligerantes están vinculados por el DIH⁴¹¹. El cierre de la zona marítima próxima a las costas ucranianas es una ZEM, por lo que el DIH debe aplicarse respetando determinados requisitos precisos y vinculantes que deberían ser indicados por la potencia beligerante, es decir, la extensión marina en la que se aplica la ZEM, posiblemente su duración, corredores de tráfico dentro de la ZEM en los que los buques mercantes puedan transitar con seguridad⁴¹²; por supuesto, Rusia no puede atacar indiscriminadamente cualquier buque en tránsito en la ZEM (aunque tenga el derecho de detener y controlar los buques neutrales)⁴¹³.

En realidad, la práctica demuestra que, cuando se declararon ZEM, los beligerantes han actuado de forma no conforme con el DIH. Al comienzo de la Guerra de 1980-1988, en las zonas declaradas por Irán e Irak no se hizo distinción entre objetivos militares y embarcaciones protegidas. El Gobierno iraquí declaró la parte septentrional del Golfo Pérsico zona de guerra, e indicó que atacaría a todos los buques que aparecieran en la zona y que todos los petroleros, independientemente del pabellón, que atracaran en la Isla de Kharg se considerarían objetivos ilegítimos. El Gobierno iraní hizo un anuncio similar declarando un zona de guerra que corría a lo largo de la costa iraní, emitió advertencias de que las autoridades iraníes no permitirían que ningún buque mercante llevara carga a los puertos iraquíes, y que no asumiría ninguna responsabilidad por los buques mercantes que no cumplan con estas instrucciones⁴¹⁴. Ni Irán ni Iraq designaron rutas de tránsito seguras para los buques mercantes y las ZEM parecían funcionar ilegalmente como “zona de tiro libre” para todos los buques que entraban. Por ejemplo, en el período comprendido entre 1980 y 1984, Iraq llevó a cabo unos 60 ataques contra buques neutrales⁴¹⁵.

Ni siquiera las ZEM declaradas por el Reino Unido y Argentina durante la Guerra de las Falklands/Malvinas están exentas de críticas. Si, por un lado, las declaraciones británica y argentina tenían la virtud de delimitar la extensión geográfica del conflicto

409 *Supra*, nota 29.

410 *Supra*, nota 1.

411 *Supra*, pár. 1.

412 U.S. Department of Defense, *Law of War Manual*, 2015, p. 885, pár. 13.9.4.

413 U.S. Navy, *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, 2017, pár. 7.9.

414 *Special Warning No. 53*, 27 mayo 1981, *Special Warning No. 72*, 7 agosto 1987, en United States Naval War College, *Maritime Operational Zones*, 2013, p. C-11 y p. C-29.

415 Fenrick, *The Exclusion Zone Device in the Law of Naval Warfare*, en *Canadian Yearbook of International Law*, 1986, p. 119; McNeil, cit. nota 42, p. 635 s.

(debido al hecho de que las operaciones bélicas no se realizaban en los territorios continentales de los beligerantes), por otro lo que parece problemático fue la reserva en la ZEM británica declarada el 30 de abril de 1982, con la que se consideraría cualquier buque neutral dentro del radio de 200 m.n. sin permiso de Londres como hostil y por lo tanto susceptible de ataque⁴¹⁶. Del mismo modo, la declaración argentina de que el Atlántico Sur era una “zona de guerra”, con la que permitía el ataque indiscriminado contra cualquier buque británico (incluidos los buques mercantes) puede considerarse claramente ilegal, tanto en la proporcionalidad geográfica así como violar la ley de la guerra naval en cuanto a objetivos⁴¹⁷.

En el conflicto ruso-ucraniano, a pesar de que buques de la Armada rusa utilizaron el canal 16 de VHF para notificar a todos los buques mercantes que estaban llevando a cabo una “operación antiterrorista” exigiendo a todos los buques instalados en las zonas de Odessa y Danubio que procedieran inmediatamente al Bosporus⁴¹⁸, se registraron casos de buques mercantes atacados en el Mar Negro sin previo aviso, probablemente realizados por buques de guerra rusos. El primer ataque reportado ocurrió el 24 de febrero de 2022. El granelero M/V *Yasa Jupiter*, con pabellón de las Islas Marshall, sufrió daños importantes después de ser alcanzado por un misil a 50 millas náuticas al sur de Odessa, mientras se dirigía a aguas rumanas⁴¹⁹.

El día siguiente, el granelero M/V *Namura Queen*, de bandera panameña, que se dirigía al puerto de Pivdennyi (Yuzhniy) para cargar el grano, fue gravemente dañado cuando fue alcanzado por un misil en la popa, lesionando al menos a dos miembros de la tripulación⁴²⁰. Otro granelero de bandera panameña, el M/V *Lord Nelson*, sufrió daños menores después de ser alcanzado por un misil mientras estaba anclado⁴²¹. Ese mismo día, el petrolero de bandera moldava M/V *Millenium Spirit* también fue alcanzado por un misil mientras se encontraba en aguas internacionales en el Mar Negro, obligando a la tripulación a abandonar el barco después de que el buque se incendiara.⁴²² Otros dos ataques fueron reportados el 2 de marzo de 2022: el buque

416 Fenrick, cit. nota 50, p. 111.

417 *Ibidem*, p. 114. Véase *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1994, párr. 106.2: “in the Falklands conflict, Argentina’s 200-mile zone around the Falklands was probably adequate but its declaration that the entire South Atlantic was a war zone was disproportionate to its defence requirements and would affect shipping unconnected with the conflict.”

418 Ozberk, *Russia-Ukraine Conflict: What Happened In The Black Sea So Far?*, 27 febrero 2022, en <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/russia-ukraine-conflict-what-happened-in-the-black-sea-so-far/#:~:text=On%20February%2026%2C%20a%20Turkish,proceed%20immediately%20to%20the%20Bosphorus>.

419 Republic of the Marshall Islands, Maritime Administrator, *Ship Security Advisory No. 02-22 (Rev. 10). Geopolitical Conflict—Ukraine, Black Sea, Sea Of Azov*, 10 agosto 2022, en www.register-iri.com/wp-content/uploads/SSA-2022-02.pdf.

420 Payne, *Cargo Ship Namura Queen Hit by Rocket off Ukraine—Local Agent*, 25 febrero 2022, en www.reuters.com/world/europe/cargo-ship-namura-queen-hit-by-rocket-off-ukraine-local-agent-2022-02-25.

421 *Russian Ship Fires on Sanzhiyka, Then Announces “Security Guarantees” for Passage of Ships*, 25 marzo 2022, en www.ukrinform.net/rubric-ato/3439809-russian-ship-fires-on-sanzhiyka-then-announces-security-guarantees.

422 Vavasseur, *Two Civilian Vessel Hit by Russian Missiles off Odessa – Ukraine MoD*, 25 febrero 2022, en www.navalnews.com/naval-news/2022/02/two-civilian-vessels-hit-by-russian-missiles-off-odessa-ukraine-mod.

de carga general M/V *Helt*, de bandera panameña, fue alcanzado por un misil a 16 millas náuticas al sureste de Odessa. Seis miembros de la tripulación fueron rescatados, pero el barco se hundió. Ese mismo día, el granelero M/V *Banglar Samriddhi*, de bandera de Bangladesh, fue alcanzado por un misil en el puerto de Olvia al sur de Mykolaiv, matando a uno de sus veintinueve tripulantes.⁴²³ En todos estos casos, no había indicios de que estos buques participaran en actividades que los convirtieran en objeto de captura o ataque por cualquiera de los beligerantes. Por lo tanto, estos ataques indiscriminados (supuestamente por parte de Rusia) contra la navegación marítima no resultan conformes con el derecho de guerra marítima.⁴²⁴

En resumen, el uso de ZEM no está prohibido por el derecho de guerra marítima; es un método lícito de guerra naval, pero con la condición de que el beligerante que lo establece garantice que el alcance, la ubicación y la duración, así como las medidas empleadas para hacer cumplir la ZEM, no excedan lo que se requiere por necesidad militar, para reducir al mínimo los riesgos de daños colaterales. En otras palabras, resulta totalmente ilícito cualquier ataque indiscriminado a los buques mercantes – neutrales o del Estado enemigo – solo por el hecho de que se encuentren adentro de la ZEM.

Dicho esto, parece evidente que con la adopción del bloqueo naval y de una ZEM, la estrategia militar rusa era dirigida a cortar el acceso de Ucrania al mar para deca-pitar su economía; pero la consecuencia directa de estas medidas fue, entre febrero y julio, una seria amenaza para la seguridad alimentaria mundial y para la nutrición de aproximadamente 1.7 mil millones de personas en todo el mundo⁴²⁵. Fue una “militarización de los alimentos”, como la definieron los líderes mundiales reunidos en el Foro Económico Mundial de Davos en mayo de 2022⁴²⁶. Por otra parte, esta “militarización de los alimentos” debe evaluarse también a la luz de la destrucción sistémica que las fores rusas han hecho de los campos de trigo ucranianos y del bombardeo de las infraestructuras destinadas a contener y procesar los productos alimenticios. Estos ataques parecen constituir una estrategia bélica destinada a destruir los bienes indispensables para la supervivencia de la población civil, prohibida por el art. 54 del Protocolo I de 1977⁴²⁷.

423 *One Killed as Two Cargo Ships Hit by Explosions off Ukraine*, 3 marzo 2022, en www.aljazeera.com/news/2022/3/3/two-cargo-ships-hit-by-explosions-around-ukraine-one-killed.

424 Pedrozo, cit. nota 40, p. 534.

425 La exportación de granos ucranianos proporciona seguridad alimentaria para más 300 millones de personas en todo el mundo; el bloqueo de las exportaciones durante seis meses dejó millones de toneladas de grano bloqueadas en los elevadores de grano ucranianos, con los buques mercantes atascado en los puertos de Ucrania, provocando el deterioro del trigo: Davidzon, *Opening Up Ukraine's Sea Routes Is Tough but Critical*, en *Foreign Policy*, 21 julio, 2022.

426 McCausland, *Europe's Lost 'Breadbasket': How Russia's War in Ukraine Is Stoking a Global Food Crisis*, 28 mayo 2022, en www.nbcnews.com/news/world/russia-ukraine-war-grain-blockade-global-food-crisis-rcna25910.

427 Schmitt, *Weaponizing Food*, 28 marzo 2022, en <https://lieber.westpoint.edu/weaponizing-food>; Lesaffre, *A Path Forward for Food Security in Armed Conflict*, 28 marzo 2023, en <https://lieber.westpoint.edu/path-forward-food-security-armed-conflict>.

Sólo bajo presión internacional, con la mediación turca y bajo los auspicios de las Naciones Unidas, el 22 de julio de 2022 el Ministro de Defensa ruso y el Ministro de Infraestructura ucraniano firmaron un acuerdo (la llamada “Black Sea Grain Initiative”)⁴²⁸ que permitió la apertura de un corredor marítimo humanitario para permitir a los buques mercantes de llegar a los puertos ucranianos en el Mar Negro y salir de ellos, para exportar trigo y fertilizantes. En virtud del acuerdo, Ucrania puede exportar productos de tres puertos (Chernomorsk, Odesa e Yuzhny). Las Naciones Unidas establecieron un centro de coordinación (*Joint Coordination Centre, JCC*), con sede en Estambul, compuesto por funcionarios de la Organización, Turquía, Rusia y Ucrania, cuya función es supervisar la implementación del acuerdo. Según el acuerdo, Turquía y los observadores de las Naciones Unidas inspeccionan frente a las costas de Estambul los buques con destino a los puertos ucranianos, para asegurarse de que no transportan armas occidentales a Ucrania, después de lo cual se les permitirá navegar a través del corredor marítimo humanitario a los puertos ucranianos para cargar. En la zona de inspección de Estambul se inspeccionarán nuevamente los buques que se encuentren en el viaje de regreso. Por su parte, Rusia se comprometió a no utilizar los pasajes marítimos creados por Ucrania con el desminado de sus aguas para desembarcar sus fuerzas armadas en los puertos ucranianos⁴²⁹.

La Black Sea Grain Initiative es quizás el único aspecto positivo de la guerra ruso-ucraniana, gracias a la cual se evitó una crisis alimentaria mundial y, en particular, para los países africanos. A pesar de ello, se trata de una medida tardía a la que los beligerantes no deberían haber llegado. En efecto, puesto que el bloqueo naval y la ZEM están previstos y aplicados por el derecho bélico marítimo, estas medidas deben ejecutarse respetando principios básicos, como la prohibición de atacar los buques mercantes (que, por supuesto, pueden ser detenidos e inspeccionados) y la prohibición de poner en peligro la supervivencia de las poblaciones civiles. En estos escenarios, la creación de un corredor humanitario por parte de los beligerantes es una medida clásica para garantizar la protección de los civiles. Una mayor buena fe y corrección de los beligerantes en la gestión del escenario bélico marítimo aquí en consideración, probablemente habría evitado desde el inicio de las hostilidades el riesgo de una crisis alimentaria no solo regional, sino mundial.

428 *Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports*, en www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf.

429 *Black Sea Grain Initiative – Joint Coordination Centre for the Black Sea Grain Initiative*, en www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/background; *The Black Sea Grain Initiative Analysis*, 28 julio 2022, en www.hellenicshippingnews.com/the-black-sea-grain-initiative-analysis. Véase Soldatenko, *The Black Sea Grain Deal: Fragile Cooperation Between Ukraine and Russia*, 21 abril 2023, en www.lawfareblog.com/black-sea-grain-deal-fragile-cooperation-between-ukraine-and-russia; Novak, *The Black Sea Grain Initiative and the Law of Treaties: A Response*, 9 mayo 2023, www.lawfareblog.com/black-sea-grain-initiative-and-law-treaties-response.

4. Se acaba de decir que las fuerzas navales ucranianas estaban prácticamente a cero cuando comenzaron las hostilidades, el 24 de febrero de 2022⁴³⁰. Su aniquilamiento comienza en realidad en 2014, cuando en apoyo de las fuerzas armadas de las Repúblicas separatistas pro-rusas de Donetsk e Lugansk en Crimea fueron desplegados unidades operativas sin identificación (pero con toda probabilidad militares rusos), los que en inglés han sido apodados “Little Green Men” (“Hombrecitos verdes”) y , en ruso, “вежливые люди” (vezhliyye lyudi), es decir “gente educada”⁴³¹. En febrero de 2014, los Hombrecitos verdes rodearon todas las bases navales ucranianas ubicadas en la península de Crimea, y bloquearon desde el mar el acceso a algunas de ellas mediante la colocación de buques desarmados de manera que obstruyeran físicamente los canales de acceso y obligando a rendirse a las embarcaciones ucranianas que estaban atracadas en ellas. Como resultado de estas acciones, en 2014 la Armada de Ucrania perdió su único submarino clase Foxtrot, dos de las tres corbetas antisubmarinos clase Grisha, la única corbeta de misiles clase Tarantul, el único barco de desembarco clase Ropucha, 3 dragaminas, y 26 helicópteros. Después de la ocupación de Crimea, el 75% del personal de la Armada de Ucrania que estuvo presente en la península juró lealtad a Rusia, incluido el Jefe de Estado Mayor de la Marina, Almirante Denys Berezovsky, que había sido nombrado solo unas semanas antes de la invasión⁴³².

La invasión de febrero de 2022 fue afrontada por lo tanto por Ucrania sin una verdadera fuerza naval, con estructuras limitadas a una fragata (sin misiles), una corbeta antisubmarina, un barco de desembarco, una moto cañonera costera (sin misiles) y 6 patrulleras fluviales, a las que se añaden dos brigadas de infantería de marina y una brigada de artillería costera, empleadas como fuerzas de tierra.

La guerra naval en el Mar Negro se ha convertido por lo tanto en una guerra asimétrica. Una nación como Ucrania, ahora sin buques de guerra⁴³³ (el buque insignia de la Armada de Ucrania, la fragata *Hetman Sahaidachny*, anteriormente un guardacostas soviético, siendo operativamente inútil, se hundió el 4 de marzo de 2022, en el puerto fluvial de Mykoliv, para no ser capturado por las fuerzas rusas⁴³⁴), se ha enfrentado a la Flota Rusa del Mar Negro asimétricamente, utilizando instrumentos distintos de los barcos: misiles antiaéreos lanzados desde tierra, misiles balísticos contra infraestructuras portuarias y bases navales, ataques aéreos, aviones

430 A mediados de marzo de 2022, la ocupación de Berdyansk permitió a las fuerzas rusas capturar una quincena de unidades navales ucranianas, más precisamente un cañón blindado rápido, una corbeta, un observador de misiles, un patrullero costero, un dragaminas, dos buques de desembarque, un remolcador costero y seis patrulleros costeros: Cosentino, *La dimensione marittima della guerra in Ucraina*, en *Rivista marittima*, septiembre 2022, https://issuu.com/rivistamarittima/docs/settembre_2022/s/17482304.

431 Véase Reeves, Wallace, *The Combatant Status of the «Little Green Men» and Other Participants in the Ukraine Conflict*, en *International Law Studies*, 2015, p. 361 ss.

432 Ozberk, *Analysis: Russia To Dominate The Black Sea In Case Of Ukraine Conflict*, 30 enero 2022, en www.navalnews.com/naval-news/2022/01/analysis-russia-to-dominate-the-black-sea-in-case-of-ukraine-conflict.

433 *Ibidem*.

434 *Ukraine's flagship Hetman Sahaidachny was sunk to avoid capture by Russian troops*, 4 marzo 2022, en www.pravda.com.ua/eng/news/2022/03/4/7328077.

no tripulados (tanto aviones no tripulados, UAV, como lanchas rápidas no tripuladas, USV), sabotajes y minas, tanto navales como antitanque, ataques a infraestructuras construidas por Rusia tras la ocupación de Crimea.

Es el caso del ataque al puente del estrecho de Kerch, cuya construcción comenzó por Rusia inmediatamente después de la ocupación de Crimea y terminó el 15 de mayo de 2018. En realidad el puente obstruye el paso por el estrecho de Kerch, lo que condiciona el libre acceso al mar de Azov, constituyendo una clara violación del Acuerdo de 2003 entre Rusia y Ucrania⁴³⁵. El puente limita el tamaño de los buques que pueden transitar (calado inferior a 33 m, eslora inferior a 160 m, altura inferior a 35 m), e impide el paso de aquellos buques que anteriormente representaban más del 20% de las unidades en tránsito⁴³⁶. Desde marzo de 2014, los buques militares con pabellón ruso patrullan constantemente las aguas frente a las costas de la península de Crimea e impiden a los buques militares ucranianos para entrar en el mar de Azov.⁴³⁷

Ya durante la construcción, los buques mercantes de pabellón ucraniano y los buques de terceros países con destino a puertos ucranianos, o procedentes de ellos, fueron detenidos por la Guardia Costera rusa y sometidos a largas inspecciones sin justificación alguna, en violación de las disposiciones del Acuerdo de 2003 y de las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982. La Resolución del Parlamento Europeo 2018/2870(RSP), de 25 de octubre de 2018, sobre la situación en el mar de Azov indica que en septiembre de 2018 se habían sometido a este procedimiento más de 200 buques, 120 de ellos registrados en países de la Unión Europea. Los barcos rusos o los barcos extranjeros directos a puertos rusos o procedentes de ellos transitaban libremente (pár. D)⁴³⁸. En algunos casos, los rusos simplemente bloquearon el paso colocando durante unos días un barco de travesía debajo del arco central del puente, cerrando así arbitrariamente el estrecho.

El 25 de octubre de 2018, una flotilla ucraniana compuesta por dos patrulleras y un remolcador se acercó al puente de Kerch, con la intención de entrar en el Mar de Azov. La Guardia Costera rusa les ordenó regresar, bajo el pretexto de no respetar los procedimientos de seguridad para cruzar el estrecho. Cuando los barcos ucranianos se acercaron al puente, los rusos bloquearon el tránsito colocando un barco de travesía. Las unidades ucranianas permanecieron ancladas en la zona durante unas ocho horas y luego cambiaron de rumbo para regresar a Odesa. Sin embargo, la Guardia Costera rusa las persiguió y abrió fuego, deteniéndolas por la fuerza por violar las aguas territoriales

435 *Treaty Between the Russian Federation and Ukraine on Cooperation in the Use of the Sea of Azov and the Kerch Strait*, 24 diciembre 2003, según el cual “Ukrainian and Russian military ships and trade boats enjoy the freedom of navigation in the Sea of Azov and the Strait of Kerch”, en LOS Bulletin, No. 54, 2004.

436 Santora, *Crimea's Kerch Strait Bridge Holds Deep Strategic, and Symbolic, Value*, 8 octubre 2022, en www.nytimes.com/2022/10/08/world/europe/crimea-kerch-strait-bridge-explosion-explainer.html.

437 Sukov, *Russian Ships May Be Blocked from Entering the Ports in the Sea of Azov, while Ukrainian Ships May Be Banned from Sailing Out from These Ports*, 18 junio 2014, en www.capital.ua. Véase Ranieri, *Il regime giuridico dell'area Azov – Kerch*, en *Il Diritto marittimo*, 2015, p. 318 ss.

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

de la Crimea ocupada, consideradas por los rusos como parte integrante del territorio de la Federación de Rusia, a pesar de la falta de reconocimiento internacional de esta anexión. En el incidente, tres marineros ucranianos resultaron heridos y los veintiuno restantes fueron arrestados⁴³⁹. El 25 de mayo de 2019, el Tribunal Internacional de Derecho Marítimo dictaminó que Rusia debía liberar inmediatamente a los barcos y marineros ucranianos capturados⁴⁴⁰. Los marineros fueron liberados el 7 de septiembre de 2019 durante un intercambio de prisioneros, mientras que los tres barcos fueron devueltos el 18 de noviembre de 2019⁴⁴¹.

El puente de Crimea es de gran importancia estratégica para la conexión de transporte entre Rusia y la Crimea ocupada y, por ende, para el teatro de operaciones del sur de la guerra ruso-ucraniana. Tras la invasión de 24 febrero de 2022, varias veces altos funcionarios ucranianos declararon que el puente sería un objetivo legítimo para un ataque con misiles; y en la madrugada del 8 de octubre de 2022, una explosión atravesó el puente, colapsando una parte del tramo en el mar y poniendo en peligro una ruta de suministro primaria para las tropas rusas que luchan en el sur de Ucrania. Siendo el puente la principal ruta de suministro militar que une Rusia con la península de Crimea, el ejército ruso se vió severamente limitado en su capacidad para llevar combustible, equipo y municiones a sus unidades que luchan por el control del sur de Ucrania. Rusia todavía controla las carreteras en las rutas terrestres desde Rusia hacia el sur de Ucrania, pero están dentro del alcance de la artillería de cohetes ucraniana⁴⁴². Además, con el cierre del puente, se volvió más difícil para los residentes locales salir de Crimea, quedando solo las rutas marítimas a través de los diferentes puertos⁴⁴³.

En realidad parece que el puente no fue golpeado por cohetes. El Comité Nacional Antiterrorista de Rusia dijo en una declaración que un camión había explotado en el puente, encendiendo siete cisternas de combustible que eran jaladas por el tren en un cruce de ferrocarril paralelo que se dirigía en dirección a Crimea y provocando que dos tramos de automóviles colapsaran parcialmente, matando a tres personas. Tanto Ucrania y la OTAN no emitieron una declaración oficial sobre el incidente, y aunque no hubo reclamaciones inmediatas de responsabilidad, funcionarios rusos y ucranianos indicaron que el incendio no fue accidental⁴⁴⁴. En cualquier caso, más allá de la forma

439 Osborn, Polytuk, *Russia Fires On and Seizes Ukrainian Ships near Annexed Crimea*, 25 novembre 2018, en <https://www.reuters.com/article/us-ukraine-crisis-russia/russia-blocks-ukrainian-navy-from-entering-sea-of-azov-idUSKCN1NU0DL>.

440 International Tribunal of the Law of the Sea, *Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. Russian Federation)*, orden, 25 mayo 2019, en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/published/C26_Order_20190525.pdf.

441 Véase González Fernández, *La tensión naval entre Rusia y Ucrania en el Mar de Azov*, 2019, en https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2019/05/RGM%20Mayo%202019_Cap7.pdf.

442 Kramer, Schwirtz, *The Military and Strategic Implications of Destroying the Crimea-Russian Kerch Bridge*, 8 octubre 2022, en <http://www.thelowdownblog.com/2022/10/the-military-and-strategic-implications.html>.

443 Beaumont, *Impact of Kerch Bridge Blast Will Be Felt All the Way to the Kremlin*, 8 octubre 2022, en <https://www.theguardian.com/world/2022/oct/08/impact-of-kerch-bridge-blast-will-be-felt-all-the-way-to-the-kremlin>.

444 Kramer, Schwirtz, *The Military and Strategic Implications of Destroying the Crimea-Russian Kerch Bridge*, 8 octubre 2022, en <http://www.thelowdownblog.com/2022/10/the-military-and-strategic-implications.html>.

en que fue golpeado, debido a su alto valor estratégico, según la definición del art. 52 del Protocolo I, el puente era un objetivo militar legítimo por su ubicación y utilización⁴⁴⁵.

La guerra marítima entre Rusia y Ucrania también se caracterizó por el uso de minas navales y minas anti desembarco. Miles de minas anti desembarco fueron colocadas para defender las playas de Odesa y las del Mar de Azov, haciendo imposible la hipótesis de un asalto anfibio. Durante varios días, los buques de desembarco rusos se cruzaron en el horizonte frente a Odesa, pero no pudieron desembarcar y su papel se modificó rápidamente, para transportar suministros desde la base de Novorossiysk a los puertos ocupados de Crimea y el Mar de Azov.

Por lo que respecta las minas navales colocadas en las aguas del Mar Negro, muchas de estas posteriormente se liberaron de sus amarres, y aproximadamente 400 minas de contacto automático tipo R-421-75 se fueron a la deriva cerca del comienzo de la guerra⁴⁴⁶. Se trata de artefactos con una tecnología obsoleta, pero no por ello menos letales en caso de contacto con el casco de un buque.

Hubo numerosos avistamientos de minas a la deriva, aunque, una vez más, no es posible determinar con certeza quién las colocó. Este tipo de minas estaban en servicio tanto en Rusia como en Ucrania; aunque fuentes militares ucranianas declararan que anteriormente se almacenaron alrededor de 370 minas de ese origen en la 174a base de armamentos de Ucrania en Sebastopol, pero tomadas por Rusia con la ocupación de Crimea en 2014⁴⁴⁷.

En algunos casos, las imágenes transmitidas por los medios de comunicación mostraban que se trataba sin duda de minas liberadas por error, ya que las puntas (es a decir los detonadores) seguían estando cubiertas por tapas de seguridad que, sin embargo, les impedían explotar. En otros casos, podría tratarse tanto de minas que rompieron accidentalmente el cable de amarre como de minas que se lanzaron intencionadamente. En total, entre marzo y diciembre de 2022, las armadas de Turquía, Rumanía y Bulgaria detectaron y destruyeron unas 40 minas a la deriva en la parte occidental del Mar Negro, mientras que el 18 de marzo de 2022 la Dirección Marítima de Sochi (Rusia) había emitido un comunicado en el que hablaba del riesgo

445 Art. 52, pár. 2, del Protocolo I de 1977: "... los objetivos militares se limitan a aquellos objetos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar o cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca en las circunstancias del caso una ventaja militar definida". Los buques y la infraestructura naval también han sido atacados por otros medios asimétricos. El 24 de marzo de 2022, el *Saratov*, un barco de desembarco ruso de la clase Alligator, fue destruido por una explosión en el puerto de Berdyansk y, en la misma ocasión, otros dos barcos de desembarco de clase Ropucha huyeron para ponerse a salvo, uno de ellos con un incendio a bordo. A pesar de los numerosos rumores, todavía no está claro si esto fue causado por un exitoso misil balístico ucraniano OTR-21 Tochka (SS-21 Scarab), o por un sabotaje: Sutton, *Satellite Images Confirm Russian Navy Landing Ship Was Sunk at Berdyansk*, 25 marzo 2022, en <https://news.usni.org/2022/03/25/satellite-images-confirm-russian-navy-landing-ship-was-sunk-at-berdyansk>.

446 The Monitoring Group of the Black Sea Institute of Strategic Studies, *Real Danger at Sea: Russia Has Mined the Recommended Routes from the Bosphorus to Odessa, Blaming It on Ukraine*, 19 marzo 2022, en <https://www.blackseanews.net/en/read/186754>.

447 *Ukraine Accuses Russia Of Planting Mines In Black Sea Increasing Dangers For Shipping*, 31 marzo 2022, en www.marineinsight.com/shipping-news/ukraine-accuses-russia-of-planting-mines-in-black-sea-increasing-dangers-for-shipping.

que representan 420 minas ucranianas de tipo NM y YARM a la deriva, aunque se trataba de una operación de desinformación evidente (¿quién puede contar 420 minas?) para bloquear el tráfico comercial restante y dañar aún más la economía ucraniana⁴⁴⁸.

El empleo de minas submarinas no está prohibido, sino la Convención VIII de La Haya relativa a la colocación de minas submarinas de contacto (18 de octubre de 1907) establece algunos límites, para que el uso de minas no produzca efectos indiscriminados. Por lo tanto, este instrumento prohíbe el uso de minas a la deriva. En particular, la Convención prohíbe la colocación de minas automáticas de contacto no amarradas, a menos que sean construidas de manera de volverse inofensivas una hora cuando más después de que quien las ha colocado haya perdido su control; y la colocación de minas automáticas de contacto amarradas que no se conviertan en inofensivas desde que rompan sus amarras (art. 1). Además, es prohibido colocar minas automáticas de contacto en las costas y puertos del adversario con solo el fin de interceptar la navegación de comercio (art. 2).

Ni Ucrania ni Rusia son Partes en el Convenio VIII, pero sus disposiciones tienen ahora autoridad jurídica vinculante en virtud del derecho internacional consuetudinario. Las obligaciones Convención VIII también se reflejan en muchos manuales militares de los Estados, incluidos el *Manual of the Law of War y el Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* de los Estados Unidos, los manuales de Alemania, Dinamarca, Francia y Reino Unido y, para destacar su carácter consuetudinario vinculante, los Estados que no ratificaron La Haya VIII, como el Canadá y Australia⁴⁴⁹.

Cabe recordar que en mayo de 1972, los Estados Unidos minaron las entradas a los puertos norvietnamitas para impedir el acceso a estos puertos y las operaciones navales norvietnamitas. El propósito era evitar el uso de estos puertos para todos los buques, tanto comerciales como militares. Pero Los Estados Unidos notificaron debidamente a todas las partes interesadas, así como a las Naciones Unidas, y se dio a los buques neutrales tres días para abandonar los puertos norvietnamitas antes de que las minas entraran en funcionamiento⁴⁵⁰. En el conflicto ruso-ucraniano, los beligerantes no notificaron al tráfico marítimo la presencia de minas en el Mar Negro⁴⁵¹;

448 *Bulgaria Destroys Mine Drifting Near Its Black Sea Coast*, 23 enero 2023, en www.reuters.com/world/europe/bulgaria-destroys-mine-drifting-near-its-black-sea-coast-2023-01-23/; Sobaru, *Rumania desmina sus aguas de los explosivos que traslada el mar por la guerra en Ucrania*, 29 marzo 2022, en <https://es.euronews.com/2022/03/29/rumania-desmina-sus-aguas-de-los-explosivos-que-traslada-el-mar-por-la-guerra-en-ucrania>; Mourenza, *Las minas a la deriva procedentes de Ucrania ponen el peligro el tráfico comercial por el Bósforo*, 29 marzo 2022, en <https://elpais.com/internacional/2022-03-29/las-minas-a-la-deriva-procedentes-de-ucrania-ponen-el-peligro-el-trafico-comercial-por-el-bosforo.html>.

449 Rotchild, *Ukraine Symposium – “Damn the Torpedoes!”: Naval Mines in the Black Sea*, 15 marzo 2022, en <https://lieber.westpoint.edu/damn-torpedoes-naval-mines-black-sea>. Véase también *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1994, Parte IV, Reglas 80 ss.

450 Dunlap, *Guest Post: Prof. Pete Pedrozo on “Dangerous Waters: Use of Naval Mines in the Russia-Ukraine Conflict”*, 15 junio 2022, en <https://sites.duke.edu/lawfire/2022/06/15/guest-post-prof-pete-pedrozo-on-dangerous-waters-use-of-naval-mines-in-the-russia-ukraine-conflict>.

451 Como destacado por la Corte Internacional de Justicia, en el caso *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, decisión de 27 junio 1986: “if a State lays mines in any waters whatever in which the vessels of another State have rights of access or passage, and fails to give any

y parece evidente que los beligerantes no han respetado la obligación de neutralizar las minas si se encuentran a la deriva⁴⁵².

Ucrania ha utilizado también minas anti desembarco para impedir la llegada por mar de las fuerzas rusas. Estas minas pueden asimilarse a una variante de las minas antitanque, colocadas en la costa. Están equipadas con una base ancha y pesada, para evitar desplazamientos accidentales con la resaca, y a menudo tienen un detonador conectado a una antena para explotar cuando un medio de desembarco pasa por encima, aprovechando la marea alta. La colocación de minas defensivas por un beligerante cerca de sus costas no está prohibida por ningún convenio, siempre que se tomen las medidas necesarias para evitar accidentes.

6. La puesta a cero de las capacidades de navegación marítima después de la pérdida de las unidades navales ha obligado a la Marina de Ucrania a modificar su estrategia, basándose en las baterías de misiles antibuque costeras, pero también en el empleo de misiles antitanque para atacar objetivos navales en las aguas costeras y en el empleo de misiles balísticos tácticos. Por ejemplo, el 22 de marzo de 2022 una lancha de asalto rusa de clase Raptor fue alcanzada por un misil antitanque lanzado desde la costa cerca de Mariupol; y dos días después un misil balístico táctico (probablemente un OTR-21 Tochka) golpeaba y destruía en el puerto de Berdyansk el *Saratov*, una unidad de la clase Alligator. Después de la explosión del misil, otros dos buques de desembarco – *Tsesar Kunikov* y *Novocherkassk*, ambos pertenecientes a la clase Ropucha-II – se vieron obligados a salir rápidamente del puerto para evitar ser golpeados⁴⁵³.

Los ataques contra buques de guerra con misiles lanzados desde la costa, por supuesto no suponen ningún problema; mientras que los ataques a buques mercantes son los más problemáticos. Pero, entre los ataques a los buques de guerra rusos golpeados por la artillería ucraniana, el que sin duda ha producido más atención mediática (y militar) ha sido el ataque contra el buque insignia de la flota del Mar Negro. El 13 de abril de 2022, el crucero *Moskva* fue alcanzado por uno o dos misiles antibuque Neptune lanzados desde la costa. Durante semanas, el crucero había realizado patrullas rutinarias frente a la costa de Ucrania, para proporcionar defensa aérea

warning or notification whatsoever, in disregard of the security of peaceful shipping, it commits a breach of the principles of humanitarian law underlying the specific provisions of Convention No. VIII of 1907” (pár. 215).

452 El 2 de marzo de 2022 el buque de carga, *Helt*, con pabellón de Panamá, se hundió frente a las costas de Ucrania, probablemente después de golpear una mina: Seddon, *Estonian Cargo Ship Blown Up and Sunk by Russian Mine off Ukraine Coast*, 3 marzo 2022, en <https://metro.co.uk/2022/03/03/ukraine-war-cargo-ship-sunk-by-mine-close-to-russian-navy-16210251>; el 30 de junio de 2022 un buque de desembarco ruso D-106 explotó en una mina cerca de Mariupol, la tripulación sobrevivió, en <https://t.me/moria40k/12474>; el 9 de septiembre de 2022, el motor del dragaminas rumano *Dimitrie Nicolescu* fue dañado por la explosión en la línea de flotación de una mina flotante, a 40 km de Constanza. No hubo bajas: Necsutu, *Romanian Navy Ship Hit by Mine in Black Sea*, 9 septiembre 2022, en <https://balkaninsight.com/2022/09/09/romanian-navy-ship-hit-by-mine-in-black-sea/>; el 14 de febrero de 2023, medios de comunicación turcos afirmaron que una mina a la deriva explotó cerca de Agva en la costa del Mar Negro. Este incidente se registró como la primera explosión de una mina marina en la costa turca del Mar Negro; un restaurante tuvo daños leves debido a la explosión, sin víctimas: Ozberk, *Sea Mine Explodes On Turkey's Black Sea Coast*, 14 febrero 2023, en <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/02/sea-mine-explodes-on-turkeys-black-sea-coast>.

453 Cosentino, cit. nota 64.

de largo alcance y mando y control para apoyar al grupo naval anfibio. La narrativa rusa trató de difundir una versión diferente: un incendio accidental, explosión en el almacén de municiones, el barco hundido mientras era remolcado por una tormenta. En realidad, las imágenes a disposición contaban otra historia, llena de detalles. El mar estaba perfectamente tranquilo. Habían signos evidentes de incendio y humo a bordo, pero no había evidencia de explosión, y el área más afectada estaba muy lejos de los depósitos de misiles⁴⁵⁴. Las imágenes también mostraron otro elemento muy importante. El crucero tenía una capacidad de defensa aérea muy significativa: 64 misiles antiaéreos S-300F (SA-N-6 Grumble) de largo alcance, 2 lanzadores para misiles Osa-M (SA-N-4Gecko) de corto alcance, y 6 cañones AK-630M de 30 mm de cañas giratorias Gatling para la defensa cercana. Pero todos los sistemas de armas (lanzamisiles, cañones, radar de tiro) estaban en posición de espera, ni siquiera apuntando al exterior, como si el buque no estuviera operando en un escenario de guerra. Esto significa que la nave fue tomada totalmente por sorpresa, sin previo aviso o intento de reacción. Lo más probable es que el *Moskva*, como buque insignia de una de las cuatro flotas de la Federación de Rusia, se usara para ser una pasarela para almirantes y autoridades, en lugar de un buque de combate.

El escaso entrenamiento para el control de los daños hizo el resto. Para hacer una comparación, en 1987 el *USS Stark*, una fragata diseñada con criterios muy económicos, con un desplazamiento de apenas un cuarto de la *Moskva*, fue alcanzado por dos misiles Exocet AM-39 lanzados por los iraquíes. A pesar del gran incendio, los graves daños y la pérdida de 37 miembros de la tripulación, el barco estadounidense luchó y sobrevivió, por lo que después de largas reparaciones regresó al servicio y permaneció en servicio hasta 1999⁴⁵⁵. El *Moskva*, sin embargo, a pesar de las defensas aéreas y el gran tonelaje, se hundió con un mar tranquilo después de ser dañado por uno o dos misiles.

Como se pone de relieve, el hundimiento del *Moskva* es el evento más conocido de la guerra marítima entre Rusia y Ucrania, pero otros buques militares rusos fueron hundidos. El 21 de marzo de 2022, una lancha de asalto rusa clase Raptor se acercó a la costa cerca de Mariupol para tareas de reconocimiento, y fue alcanzado y probablemente hundido por un misil antitanque lanzado desde la costa por las fuerzas ucranianas (estas armas tienen un alcance de 5-10 km., dependiendo del modelo); y el siguiente 17 de junio, el buque de apoyo *Vasily Bekh*, mientras se acercaba a la Isla de las Serpientes para desembarcar un sistema de misiles antiaéreos, fue alcanzado por dos misiles RGM-84

454 Mongilio, *Russia Says Damaged Cruiser Moskva Sank Under Tow Headed to Black Sea Homeport*, 13 abril 2022, en <https://news.usni.org/2022/04/13/russian-navy-confirms-severe-damage-to-black-sea-cruiser-moskva-crew-abandoned-ship>; Sutton, *Satellite Image Pinpoints Russian Cruiser Moskva As She Burned*, 15 abril 2022, en <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/04/satellite-image-pinpoints-russian-cruiser-moskva-as-she-burned>.

455 LaGrone, *The Attack on USS Stark* at 30, 17 mayo 2017, en <https://news.usni.org/2017/05/17/the-attack-uss-stark-at-30>; Stilwell, *The Only Missile Attack on the Modern US Navy Was Fired by an Iraqi Business Plane*, en <https://www.military.com/history/only-missile-attack-modern-us-navy-was-fired-iraqi-business-plane.html>.

Harpoon donados por Dinamarca y lanzados por operadores entrenados en los Estados Unidos, utilizando un camión como plataforma de lanzamiento⁴⁵⁶.

Los buques mercantes que operaban en la zona de las hostilidades también se vieron afectados por los beligerantes. En algunos casos, no fue posible determinar si se trató de un ataque deliberado, o si el buque fue golpeado por error, e incluso a veces no fue posible determinar con seguridad si el ataque vino de parte rusa o de parte ucraniana. El 24 de febrero de 2022, al inicio de la invasión, dos buques mercantes rusos fueron alcanzados y ligeramente dañados en el Mar de Azov por misiles antitanque lanzados por las fuerzas ucranianas⁴⁵⁷; mientras que, en los días siguientes, tres buques mercantes neutrales fueron golpeados por los rusos frente a Odessa y uno en el puerto fluvial de Mikolaiev. Un carguero maltés fue alcanzado y uno de Dominica (*MV Azburg*) fue dañado y luego hundido, ambos cerca de Mariupol en el Mar de Azov por la artillería rusa⁴⁵⁸.

Además, un carguero panameño (*MV Helt*) se hundió frente a la costa de Ucrania el 2 de marzo de 2022, después de golpear una mina. Sin embargo, un informe posterior de las autoridades marítimas panameñas afirmó que el barco fue alcanzado y hundido por un misil ruso⁴⁵⁹.

El ataque contra buques mercantes de terceros Estados que no participen en actividades relacionadas con las hostilidades está prohibido por el DIH. El Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar define las condiciones de la prohibición⁴⁶⁰, además del hecho de que, obviamente, incluso en un escenario de guerra marítima, los beligerantes deben cumplir con las normas básicas del DIH⁴⁶¹.

Dicho este, la guerra registró el uso de misiles de alcance transhorizonte por parte de Rusia. Estos misiles tienen una capacidad autónoma de búsqueda de objetivos con su propio radar, pero corren el riesgo de alcanzar un objetivo ilegítimo, como un barco neutral. Por lo tanto, este misil naval no es un arma en sí mismo ilícita; pero debe poder distinguir entre objetivos legítimos y bienes civiles. En otra palabras, esta

456 Ozberk, *Ukraine Strikes Russia's Vasily Bekh Rescue Tug With Antiship Missiles*, 17 junio 2022, en <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/06/ukraine-strikes-russias-vasily-bekh-rescue-tug>.

457 Prevljak, *Two Russian cargo ships hit by Ukrainian missiles, Russia says*, 24 febrero 2022, en www.offshore-energy.biz/two-russian-cargo-ships-hit-by-ukrainian-missiles-russia-says.

458 *Merchant Ship Sank By Missiles in Mariupol, Flag State Confirms*, 5 abril 2022, en <https://gcaptain.com/merchant-ship-sank-missile-mariupol-ukrainian-official/>; Blenkey, *Russia Sinks another Merchant Ship*, 7 abril 2022, en www.marinelog.com/news/russia-sinks-another-merchant-ship.

459 *General Cargo Ship MV Helt Attacked and Sinking off Odessa: Crew Waits to Be Rescued!*, 3 marzo 2022, en www.seanews.com.tr/general-cargo-ship-mv-helt-attacked-and-sinking-off-odessa-crew-waits-to-be-rescued/192644.

460 Las naves mercantes con pabellón de Estados neutrales no deben ser atacadas, a menos que transportan contrabando, violan un bloqueo, tras previa intimación se resistan a toda visita o captura; lleven a cabo acciones militares en favor del enemigo; actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas; apoyen al sistema de información del enemigo; naveguen en convoy con buques de guerra o aeronaves militares del enemigo; contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo: Regla 67 del *Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar*, 1994, en www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/san-remo-manual-1994-5tdlgl.htm.

461 *Ibidem*, Regla 68.

arma debe respetar las reglas generales del DIH; es decir el deber de discriminar entre objetivo militares y bienes civiles, y por ende la obligación de tomar las posibles precauciones para evitar o minimizar daños colaterales⁴⁶². El uso de misiles equipados con un sistema de autoguiado, junto con información sobre el área donde se encuentra el objetivo, puede potencialmente garantizar el cumplimiento de la norma. Sin embargo, hubo casos en los que la fuerzas rusas han empleado también misiles sin un sistema de guía terminal suficientemente preciso, lanzados desde el mar contra objetivos en territorio ucraniano, provocando la destrucción de objetivos civiles y el asesinato indiscriminado de civiles. Es el caso de los misiles antibuque supersónicos 3M55 Onyx (denominación OTAN: SS-N-26 Strobile) y 3M54 Kalibr (denominación OTAN: SS-N-27 Sizzler). Estas armas, cuando se utilicen para atacar objetivos terrestres, en lugar de buques, se limitan a una guía poco precisa, utilizando una plataforma inercial y el sistema de posicionamiento por satélite GLONASS, sin disponer de sensores adecuados para la guía terminal. Debido a que Rusia tiene relativamente poca disponibilidad de armas de precisión, y a la ausencia de objetivos navales ucranianos, estos misiles fueron utilizados por barcos, submarinos y baterías costeras para atacar objetivos terrestres. El mismo tipo de problema se ha encontrado varias veces cuando las fuerzas rusas utilizaron los misiles antiaéreos S300 (lanzados desde tierra, no desde el mar) para atacar objetivos terrestres con muy poca precisión, ya que carecían de un sistema de guía terminal adecuado⁴⁶³. Por parte de Ucrania, el lanzamiento desde tierra de misiles antibuque Neptune y Harpoon afectó a los objetivos deseados, gracias a la disponibilidad de un radar para la conducción terminal y de información adecuada obtenida de fuentes de inteligencia (presumiblemente OTAN) para la posición de la zona situada más allá del horizonte a la que se dirigían los misiles.

7. El conflicto ruso-ucraniano probablemente será recordado como “la primera guerra de drones”, utilizados por ambos beligerantes tanto en tierra como en mar.

Entre finales de abril y mayo de 2022, una serie de ataques aéreos con drones Bayraktar TB2, de fabricación turca, obligó a las fuerzas rusas a abandonar la pequeña Isla de las Serpientes, después de sufrir pérdidas significativas: cuatro lanchas de asalto de clase Raptor hundidas y uno dañado, una lancha de desembarco clase Serna hundida, un remolcador hundido, seis sistemas de misiles de defensa aérea destruidos, un helicóptero destruido⁴⁶⁴. El 29 de octubre de 2022, un enjambre de vehículos aéreos no tripulados (VANT) y de vehículos de superficie no tripulados (VSNT) atacó Sebastopol. Los resultados del ataque no están claros, aunque probablemente se limitaron

462 *Ibidem*, Regla 78.

463 Kadam, *Russia Using S-300 Air Defense Missiles To Attack Ground Targets In Ukraine; US Army Veteran Decodes The Strategy*, 17 julio 2022, en <https://eurasianimes.com/russia-uses-s-300-air-defense-missiles-to-attack-ground-targets-in-ukraine>.

464 Marinielli, Olimpio, *La larga batalla por la Isla de las Serpientes: de los 13 marineros al Moskva, pasando por la ofensiva ucraniana con drones*, 9 mayo 2022, en www.elmundo.es/internacional/2022/05/09/6278c035fdddfb9918b45a4.html.

a dañar al *Ivan Golubets*, un dragaminas ruso de clase Natya utilizado para tareas de seguridad⁴⁶⁵. Lo que sí es cierto es que los VANT y los VSNT se han convertido en un factor importante que ya no se puede subestimar.

En el curso de los conflictos recientes, y el ruso-ucraniano no es una excepción, se ha asistido a un importante empleo de los VANT armados, y también de municiones merodeadoras (*loitering munitions*). Estos últimos pueden ser considerados alternativamente como misiles guiados (aunque mucho más lentos), o como drones kamikaze⁴⁶⁶. Su uso plantea varios desafíos al DIH. Normalmente, pero no siempre, hay un operador que supervisa la función de designación del objetivo y autoriza el ataque, con la posibilidad de revocarlo hasta el último. ¿Qué sucede si, una vez que se ha designado un objetivo, se interrumpe la conexión entre el operador y el dron? Es probable que el ataque se realice de todos modos, como si se tratara de un misil *fire-and-forget*, pero este posible tipo de mal funcionamiento no permite evitar errores de identificación y daños colaterales consiguientes.

Durante el conflicto, surgieron dos aspectos específicos sobre el uso de drones. El primero, aunque no de interés naval específico, se refiere a la escasa precisión de estas armas en el caso de que se utilicen sin operador y sin sensores, limitándose a atacar un objetivo cuyas coordenadas geográficas se conocen. Este es el caso de los cientos de drones rusos de fabricación iraní (*Shahed-136*, rebautizados *Geran-2* en Rusia) que se utilizaron en masa para atacar objetivos civiles en Ucrania. El otro problema es la utilización de drones de reconocimiento y vigilancia utilizados por terceros países en el espacio aéreo internacional. El 14 de marzo de 2023, un VANT estadounidense MQ-9 Reaper despegó de Rumanía y voló en el espacio aéreo internacional del Mar Negro al suroeste de Crimea para una misión de vigilancia. Un avión de combate ruso Su-27 interceptó el dron y después de molestarlo repetidamente (liberando combustible sobre el dron, y haciendo algunos pases cercanos) lo derribó con un ligero toque (así como los pilotos de los Spitfire de la RAF derribaron las bombas voladoras V-1 alemanas durante la Segunda Guerra Mundial). Rusia afirmó haber “protegido su espacio aéreo temporal” (aunque no está del todo claro qué significa esta definición) y dos días después decoró al piloto del Sukoy. Evidentemente se trató de un acto ilícito, pero al no haber supuesto riesgos para la vida de ningún aviador estadounidense, no provocó reacciones más allá de la protesta diplomática⁴⁶⁷.

465 *Russian Defense Ministry Reports “Minor Damage” to Ivan Golubets Minesweeper*, 29 octubre 2022, en <https://english.nv.ua/nation/russia-reports-minor-damage-to-ivan-golubets-minesweeper-in-drone-attack-50280238.html>.

466 Las municiones merodeadoras están entre los misiles de crucero y los VANT, compartiendo características con ambos. Se diferencian de los misiles de crucero en que están diseñados para merodear durante un tiempo relativamente largo alrededor del área bajo control, y de los VANT porque una munición merodeadora está destinada a gastarse en un ataque: *Loitering Munition Availability Expanding Internationally*, 14 abril 2016, en <https://aviationweek.com/defense-space/loitering-munition-availability-expanding-internationally>; *Egozi, Loitering Weapon System – A Growing Demand*, 16 diciembre 2016, en <https://i-hls.com/archives/73521>.

467 Gordon, *Russian Fighter Collides with American MQ-9 Over Black Sea; Drone Lost*, 14 marzo 2023, en www.airandspaceforces.com/russian-fighter-collides-with-american-mq-9-over-black-sea-drone-lost; Gordon,

Durante la guerra en el Mar Negro también se utilizaron VSNT (es decir drones “marítimos”) que en la práctica actúan como si fueran torpedos o misiles guiados, gracias a la conexión con el operador que es capaz de visualizar el objetivo y dirigir el dron contra él. Los ucranianos han empleado enjambres de VSNT varias veces contra la base naval de Sebastopol. El 21 de septiembre de 2022, un VSNT, equipado con una cabeza explosiva, fue encontrado varado en la costa no lejos de la base naval de Sebastopol. Probablemente se trataba de un intento ucraniano de atacar los buques de guerra rusos en el puerto. El lugar del hallazgo está a unas 150 millas de la costa de Ucrania y el medio estaba equipado con una antena para la conexión vía satélite con los operadores que la controlaban. Como resultado, unos días más tarde, la seguridad de la base de Sebastopol se vio reforzada con barreras flotantes, y parte de los submarinos rusos clase Kilo se transfirieron urgentemente a la base naval de Novorossiysk, para evitar más ataques⁴⁶⁸.

El 24 de mayo de 2022, dos VSNT ucranianos atacaron el *Ivan Khurs*, un buque de recolección de inteligencia (o “buque espía”, según el léxico común) mientras se encontraba a unos 140 km al noreste del Bósforo. Uno de los dos VSNT fue alcanzado por las ametralladoras del barco y explotó. El otro en cambio logró llegar contra el casco del barco, como documenta una grabación de la cámara de bordo, pero no explotó, quizás por el mal funcionamiento de la espoleta⁴⁶⁹. En otra ocasión, el 18 de noviembre de 2022 unos VSNT llegaron al puerto de Novorossiysk, en la parte noreste del Mar Negro, golpeando el terminal petrolífero de Sheskhari. Aunque los resultados en términos de naves e infraestructura dañadas han sido bastante limitados, estos ataques son estratégicamente importantes, ya que crean una inseguridad considerable entre las filas enemigas, obligando a aplicar medidas defensivas y limitando el despliegue de buques por temor a ser atacados.

Estas operaciones han planteado dudas sobre la legalidad del uso de los VSNT. Quizás no puedan ser regulados por el DIH, ni por el derecho marítimo, ya que no son buques de guerra registrados; además, podría ser un problema la falta de insignias de nacionalidad que permitan su identificación. En realidad, ambas críticas podrían pasarse por alto si se consideran como torpedos o misiles que no llevan ningún tipo de insignia visible, ni deben registrarse. En efecto, las eventuales problemáticas jurídicas más que referirse a su naturaleza, se refieren a la modalidad en que pueden ser utilizados en la guerra (ataques no indiscriminados), y en paz (riesgo de colisión con otras unidades), con las relativas responsabilidades del usuario. Sin embargo, en el caso específico de los drones navales ucranianos, su tamaño muy compacto

Video of Russian Fighter Crashing Into US MQ-9 Released, 16 marzo 2023, en www.airandspaceforces.com/watch-video-of-russian-fighter-crashing-into-us-mq-9-released.

468 Eshel, *Coordinated Drone Attack Targets the Russian Black Sea Fleet at Sevastopol*, 30 octubre 2022, en https://defense-update.com/20221030_coordinated-drone-attack-targets-the-russian-black-sea-fleet-at-sevastopol.html.

469 Ozberk, *Russian Intelligence Ship Seemingly Hit By Ukrainian USV*, en www.navalnews.com/navalnews/2023/05/russian-intelligence-ship-seemingly-hit-by-ukrainian-usv.

(similar a una canoa propulsada por un pequeño hidrojet) hace que se incline por no considerarlos como barcos, sino como un tipo de arma, comparable a un torpedo que viaja a la superficie.

8. La dimensión marítima del conflicto ruso-ucraniano se centra en la acción de dos fuerzas navales ampliamente desequilibradas, la Armada de Ucrania y la Flota del Mar Negro, aunque la superioridad de la flota del Mar Negro ha sido limitada por la prohibición de paso de buques de guerra rusos por el Bósforo, según la disciplina de la Convención de Montreux.

Ante este desequilibrio objetivo entre los beligerantes, el objetivo de las fuerzas ucranianas es negar, en la medida de lo posible, a la Flota del Mar Negro de apoyar desde el mar las acciones de las fuerzas terrestres. Una especie de “negación costera” llevada a cabo mediante la colocación de campos de minas, el uso de diferentes tipologías de misiles, operaciones detrás de las líneas enemigas. En otra palabras, repentinamente este conflicto se convirtió en una guerra asimétrica.

La consecuencia más evidente de estos ataques asimétricos es estratégica, ya que la mayoría de los buques de guerra rusos permanecen en sus bases, u operan en sectores del Mar Negro muy lejos de las costas de Ucrania, consideradas demasiado peligrosas. Sin embargo, el alcance de 2000 km de los misiles de crucero 3M-14 rusos sigue siendo suficiente para seguir golpeando ciudades ucranianas, siendo lanzados desde áreas seguras en el Mar Negro oriental e incluso desde el Mar Caspio. Por otra parte, esto tiene como consecuencia el riesgo de que estos ataques de largo alcance produzcan errores de identificación y demasiados daños colaterales.

Dicho esto, hay que subrayar que la conducción de las hostilidades por parte de los beligerantes ha puesto de manifiesto graves problemas en cuanto al respeto de la normativa internacional pertinente.