

**Publicación: Revista Iberoamericana de Derecho Internacional y de la Integración**

**Número 2 - Julio 2015**

**Fecha: 21-07-2015 Cita: IJ-LXXX-718**

### **El bloqueo naval a Gaza, ¿es legal?**

Leonel Szyrman\*

#### **I. Introducción** [arriba] -

La evolución del bloqueo naval presenta antecedentes cuyas prácticas se remontan al Siglo XIX[1], originando lo que se podría conceptualizar como reglas tradicionales del bloqueo naval. Estas reglas tenían un correlato con el desarrollo técnico de la época en la cual se establecieron, ya que los medios para ejercer aquel bloqueo difieren notablemente de los métodos actuales al configurar que estos mecanismos debían disponerse en un área o puerto de acuerdo al objetivo o función de bloqueo deseado. Con el avance tecnológico dado en la primera y en la segunda guerra mundial, dichos métodos para llevar adelante los bloqueos navales evolucionaron enormemente y los bloqueos navales no sólo son posibles próximos a la costa sino también a larga distancia.

Este desarrollo en la faz técnica hizo que la visión del derecho internacional sobre la forma de efectivizar un bloqueo naval variara a partir de la práctica de los Estados beligerantes que encuadra como costumbre al accionar de los Estados repetido en el tiempo y considerado de obligado cumplimiento, es decir, costumbre internacional.[2]

Por eso es interesante analizar los planteos recolectados tanto en los antiguos manuales como en los contemporáneos, incluyendo la forma en que éstos han variado total o parcialmente.

#### **II. Definición** [arriba] -

Previo a analizar el caso de estudio propuesto, que es el bloqueo naval realizado por Israel en la franja de Gaza, cabe intentar caracterizar los elementos que entendemos deben presentarse para calificar a un bloqueo naval conforme el derecho internacional contemporáneo.

En esencia, el bloqueo naval es un método de guerra que evita el ingreso o el egreso de todo buque o aeronave respecto de puertos, aeropuertos o zonas costeras que pertenezcan, hayan sido ocupadas o estén bajo control de una nación declarada como enemiga.[3]

No obstante, el bloqueo naval no debe confundirse con un embargo ni con una zona de exclusión. El primero constituye una medida no considerada como un acto de guerra y que se traduce en la imposición de restringir comercialmente el ingreso o egreso de determinada

mercancía a ese territorio; mientras que el segundo tiene como principal cometido informar al resto de la comunidad internacional que se está desarrollando un conflicto.

En consecuencia, el bloqueo naval se traduce como un método más amplio que la zona de exclusión, sin constituir un embargo, ya que esta medida no es un accionar militar ni tampoco involucra todas las acciones o actividades disponibles.

Ello es así toda vez que, inicialmente desde un punto de vista histórico, el bloqueo naval es una vertiente de lo que fueran los antiguos asedios a las ciudades, en otras palabras, constituye la faz marítima de este correlato bélico, pero que en su etapa actual posee una aplicación amplia que compromete espacios costeros, marinos, oceánicos y aéreos.[4]

Según Elizabeth Spelman, el bloqueo no es un accionar militar que lleve a un resultado militar directo sobre el objetivo, sino que intenta debilitar a las fuerzas enemigas, limitando su comercio, aislándolas y ejerciendo presión sobre ese Estado o entidad contra la que se ejerce.[5]

### **III. Requisitos** [arriba] -

Habiendo definido y delimitado la idea de un bloqueo naval, diferenciándolas de otras medidas, trataremos sus requisitos a partir del Manual de San Remo de 1994 sobre bloqueo naval, que se refiere especialmente a aquéllos entre los artículos 93 al 104.

El primero de ellos dispone la notificación del bloqueo y su declaración, tanto a las partes beligerantes como a los Estados neutrales. En otras palabras, constituye una notificación a toda la comunidad internacional del ejercicio de este método.

Israel en el caso en cuestión, a través de su Ministerio de Transporte, formuló la notificación correspondiente a través de la comunicación 1/2009[6], que dispone las coordenadas cerradas a la navegación y bajo control de la marina israelí desde el 6 de enero del 2009 hasta nuevo aviso. Sin embargo, cabe preguntarse si la misma resulta suficiente o bien se trata de un comunicado incompleto.

Al respecto, el artículo 94 del Manual de San Remo establece los requisitos, que, en materia de comunicación, el Estado debe observar para efectivizar ese bloqueo naval. La norma dispone que no sólo debe anoticiarse a la comunidad internacional en cumplimiento del artículo 93 ya referido, sino que además debe contener su fecha de inicio y un plazo cierto de duración.

La comunicación israelí cumple el primer precepto el 3 de enero de 2009, pero incumple el segundo al no fijar plazo alguno, limitándose a establecer una indeterminación en el mismo bajo la expresión “until further notice”. A pesar de ello, resulta necesario destacar que la misma brinda a los navegantes la localización exacta de las coordenadas.[7]

En este punto cabe considerar que el Manual de San Remo no sólo reconoce la necesidad de una notificación sino también de un “plazo de gracia” para que buques de Estados neutrales abandonen el litoral bloqueado. Ello constituye, sin más, una evolución de los principios establecidos en la declaración de Londres de 1909 que, en opinión de Wolff Heintschel von Heinegg, “(...) los Estados están de acuerdo en que estos principios tienen carácter de costumbre internacional.”[8]

Sobre esta última cuestión, cabe mencionar el manual de la Marina Estadounidense que en el Anexo 7.7.2.1, si bien no toma en consideración la cuestión del un plazo determinado para el bloqueo, reconoce el plazo de gracia a favor de buques y aeronaves de Estados neutrales, a fin de abandonar el área bloqueada.

Siguiendo lo anterior, y teniendo en cuenta el carácter de *ius cogens* de la Declaración de Londres de 1909, resulta necesario analizar la efectividad del bloqueo a partir del artículo 3 de esta última declaración y del artículo 95 del Manual de San Remo.

El artículo 95 del Manual expresa que “[u]n bloqueo ha de ser efectivo. Que un bloqueo sea efectivo es cuestión de que se aplique de hecho.” Por otra parte, el artículo 3 de la Declaración de Londres de 1909, dispone que “[l]a cuestión de si un bloqueo es efectivo es una cuestión de hecho”. Al respecto, tal vez la respuesta la brinda von Heinegg, para quien esta cuestión de hecho presenta una última limitación legal: el área del bloqueo no puede estar impuesta fuera del marco del campo de operaciones militares fijado.[9]

#### **IV. Legalidad** [arriba] -

Ahora bien, para establecer la adecuación al marco de acción hemos de analizar la legalidad de la contienda, cuestión no menor en estas situaciones.

Su inicio puede fijarse en determinar el estatus jurídico de los contendientes, es decir, si se trata de dos Estados enfrentados o es un Estado ocupado, o cómo podemos denominar a los poderes en pugna, a calidad de los mismos.

En esta cuestión se plantea si Israel es efectivamente un Estado ocupante o no, lo cual en el contexto de esta operación es relevante el posicionamiento jurídico con el que analicemos el asunto.

Para Israel y desde esa postura, Gaza no es ni un territorio ocupado ni tampoco un Estado soberano, ya que es caratulado por las autoridades Israelíes como un territorio en disputa o con una administración.[10]

Al respecto, resulta necesario recordar que el artículo 42 del Reglamento relativo a las leyes y costumbres de la guerra terrestre de la Haya, de 1907, considera ocupado un territorio “(...) cuando se encuentra colocado de hecho bajo la autoridad del ejército enemigo. La ocupación no se extiende sino a los territorios donde esa autoridad esté establecida y en condiciones de ejercerse”.

Al interpretar la misma, Israel afirma que, al no ocupar todo el territorio de Gaza, no es responsable sobre la totalidad del área. Asimismo, agrega que su autoridad es sólo ejercida en los espacios marítimos y aéreos pero no terrestres, careciendo así de un control efectivo.[11]

Este último aspecto, el control efectivo, es reconocido por el artículo 42 de la Declaración de Londres de 1909 y también por el Manual de San Remo de 1994, en su artículo 95 cuando plantea el hecho del bloqueo, el cual se debe entender como control efectivo y no como mera declaración. Sin embargo, en sentido estricto, la cuestión de la efectividad en los bloqueos es aún anterior a estos instrumentos, ya que la Declaración de París de 1856 sobre la Ley Marítima, refleja su propia definición de “control efectivo”. [12]

Ese anclaje en el control efectivo constituye el fundamento de la interpretación israelí, compartido incluso por su Corte Suprema, al argumentar la inexistencia de una ocupación de la franja de Gaza desde 2005, tal como lo sostuvo en los casos “Anbar y otros contra el Comando del Sur” , y “Abdalah y otros contra el Ministerio de Defensa y otros”. [13]

A pesar de ello, esa interpretación no es unívoca, y se puede plantear lo contrario a la misma, que como Israel controla el espacio aéreo y el marítimo, y a su vez también se evidencia un efectivo control sobre las fronteras terrestres con Gaza, encontrándose ésta bajo pleno control israelí y la frontera de Rafah cerrada, coloca a Gaza bajo el arbitrio de Israel en lo que corresponde al suministro de petróleo para la producción eléctrica, y de todos los bienes de consumo para la población ya sea alimentos u otros. [14]

Por consiguiente, este control de todo el avituallamiento por parte del Estado israelí, más el control sobre el espacio aéreo y marítimo, se puede interpretar como un control efectivo también sobre el terreno, como se ve por ejemplo en el fallo también de la Corte Suprema de Israel en el asunto “Gaber Al-Bassiouni contra el Primer Ministro”, donde el Tribunal afirmó que, a pesar de la inexistencia de ocupación por parte de Israel en Gaza, el Estado sí tiene ciertos deberes con relación al territorio en cuestión.

Ya en el ámbito internacional, la Corte Internacional de Justicia tuvo ocasión de opinar sobre algunos efectos en relación a la construcción, por parte del Estado de Israel, de un muro en los territorios Palestinos, encontrando a Israel como Estado ocupante tanto de Cisjordania como de la franja de Gaza. [15]

Por consiguiente, lo anterior no resulta baladí para considerar el obrar israelí en relación al bloqueo naval analizado, especialmente si debemos partir de una hipótesis de ocupación o no, con resultados claramente totalmente opuestos. Es por ello que, sostener la tesis del

control efectivo y, por tanto, la situación de considerar a Gaza como un territorio ocupado por Israel deviene necesaria, ya que, de no adoptarse esta postura, la situación de Gaza en el modo propuesto quedaría en una suerte de limbo.

## **V. Manual de San Remo** [arriba] -

Si bien se trata de un instrumento jurídico no vinculante, su desarrollo se encuadra en el debate amparado por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario, entre los años 1988 y 1994.[16]

En lo que nos interesa, el artículo 97 del Manual, se refiere a los métodos de guerra legítimos a emplearse en el bloqueo y sus excepciones. En relación a los medios, von Heinegg plantea que el bloqueo naval se puede efectivizar con cualquier de ellos, ya sea sobre la superficie o debajo de ésta, siempre y cuando se adecue a las reglas y principios marítimos del derecho en guerra (*ius in bello*).

Al respecto cabe destacar que, si consideramos como central el criterio de la efectividad y de los hechos, en lugar de adoptar una postura estricta de derecho estática, estaríamos parafraseando a Saussure, en presencia del video (diacrónica) y no de la foto (sincrónica)[17], es decir, que no nos encontramos en el plano de validez Kelseniano (estática), sino que estamos en el plano de la efectividad (dinámica) dentro de la teoría de Kelsen[18] si lo queremos evaluar de ese modo.

En este orden, la efectividad es importante para el bloqueo naval toda vez que persigue todo egreso e ingreso de la zona bloqueada y ella debe emplearse a través de unos medios técnicos apropiados. Esto nos remite, necesariamente, al artículo 2 de la VIII Convención de la Haya de 1907 que prohíbe el desarrollo de un bloqueo naval mediante el uso único de minas navales, ya que éstas no garantizan su efectividad ni tampoco evita el ingreso y egreso de aeronaves.

Asimismo, el bloqueo naval no se debe desvincular del derecho internacional humanitario, razón por la que el Manual de San Remo se desarrolla en el marco de reuniones anuales convocadas por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, una institución especializada en esta rama del derecho.[19]

Por ello por lo general en todo despliegue de minas navales, siempre se debe contar con un buque para cuestiones humanitarias, pudiendo exceptuarse el mismo, tal como plantea von Heinegg, siempre y cuando esas minas navales sean controladas[20]. En otras palabras: al ser una cuestión de hecho, los avances tecnológicos plantean morigeramientos en prohibiciones tales como las sentadas en el artículo 2 de la VIII Convención de la Haya.

## **VI. Diferencias entre el Manual de San Remo y el naval estadounidense** [arriba] -

Una cuestión importante de todo bloqueo es lo que acontece ante su vulneración o intento de vulneración. Al respecto, el artículo 98 del Manual de San Remo reconoce: “[p]odrán ser capturadas las naves mercantes de las que se tengan motivos razonables para creer que violan el bloqueo. Las naves mercantes que, tras previa intimación, ofrezcan manifiestamente resistencia a su captura podrán ser atacadas”.

Lo anterior invita a considerar qué es lo que debe entenderse como “motivos razonables” a estos fines. Sobre este punto, el Manual Naval de los EEUU, define la violación del bloqueo o el intento de violación como:

“La violación del bloqueo es el paso de un buque o aeronave a través del mismo, sin un permiso especial de entrada o salida expedido por la parte bloqueadora. El intento de violación, se perpetúa desde el momento en que un buque o aeronave sale del puerto o aeropuerto de origen con la intención de evadir el bloqueo, y para aquellos buques que salgan del área de bloqueo, ésta continúa hasta el término del viaje”. [21]

Este instrumento plantea algo que consideramos esencial para esta presunción de violación e intento de violación: el conocimiento por parte del buque o aeronave que está violando ese bloqueo por lo que, para su procedencia, sólo es necesaria la declaración formal y la notificación apropiada a los gobiernos de del área afectada al bloqueo. [22]

De este modo, logramos contrastar la especificidad que posee el Manual Naval de los EEUU respecto del Manual de San Remo, toda vez que el primero determina con claridad cuándo se debe entender que se ha violado el bloqueo, aspecto que el Manual de San Remo deja a una interpretación más flexible.

Por otra parte, no menos importante es el carácter de imparcialidad que deben presentar los bloqueos. Al respecto, el artículo 100 del Manual de San Remo dispone que “[u]n bloqueo debe aplicarse imparcialmente a las naves de todos los Estados”. De este modo, el Manual toma en consideración toda la práctica de los Estados hasta la fecha, incluyendo el Manual Naval de los EEUU que también se refiere a la imparcialidad en su parte 7.7.2.4, al expresar que:

“El bloqueo debe ser aplicado imparcialmente a los buques y aeronaves de todas las naciones. La discriminación en el bloqueo por parte del estado bloqueador, a favor o en contra de los buques de una nación en concreto, aunque sea ésta la propia nación del estado bloqueador o de una nación aliada, traerá como consecuencia la invalidez legal del bloqueo”.

En otras palabras, el Manual de la marina estadounidense va más allá de lo reconocido en el Manual de San Remo, por lo que la no consideración de la cuestión de imparcialidad con actos contrarios a estos, trae aparejada una consecuencia grave y detallada para el bloqueo: su invalidez legal.

Sin embargo, lo anterior no equivale a confundir esta no-discriminación con los permisos de salida y entrada especiales. De hecho, en el anexo 7.7.3 del Commander's Handbook on the Law of Naval Operations se detalla esta cuestión en los siguientes términos: “[a]unque los buques de guerra de Estados neutrales y aeronaves militares no disfrutan de un derecho de acceso al área bloqueada, el Estado beligerante que impone el bloqueo, puede autorizar su entrada y salida del mismo”.

Del instrumento analizado, podemos identificar que es la parte bloqueadora quien decide otorgar el permiso junto a sus condiciones. Al respecto, cabe mencionar dos cuestiones diferentes en cuanto a las disposiciones a tener en cuenta en estos supuestos de permisos especiales:

#### *1. La condición del buque o de la aeronave.*

En este caso, si éste sufre desperfectos técnicos que ameriten su entrada al área bloqueada el Estado bloqueador deberá permitir el paso a éste y también permitir la partida del mismo una vez reparados.

No obstante, el paso del buque o aeronave siempre estará sujeto a las condiciones dictaminadas por el responsable de mantener técnicamente el bloqueo.

#### *2. La aplicación del derecho internacional humanitario.*

En este caso, refiere al permiso brindado a buques o aeronaves que transportan bienes para aliviar la situación de los civiles en la zona, la entrada y salida al área bloqueada.

Sin embargo, aquí son aplicables también los mismos condicionantes que el apartado anterior en lo referido al responsable del bloqueo y el acatamiento de sus condiciones, sin perjuicio de la fiscalización de la carga y la tripulación o pasajeros del buque o aeronave.

Estas son otras de las diferencias con el Manual de San Remo, ya que este último no analiza cuestión alguna referida a autorizaciones especiales de entrada y salida del área bloqueada, aunque su análisis comparativo resulta útil para comprender cómo el Manual de San Remo recolecta las prácticas estatales con el objeto de orientar el establecimiento de una norma de ius cogens, sin perjuicio de que, gracias a las semejanzas que presenta en ciertos puntos con el Manual de los EEUU, puede sostenerse que nos hallamos, parte del caso de estudio, ante una costumbre internacional vinculante para el Estado de Israel.

### **VII. Derecho internacional humanitario** [arriba] -

Considerando la construcción que venimos desarrollando y retomando la tesis de Israel como potencia ocupante, resulta útil referirnos al derecho internacional humanitario aplicable al

caso. En ese sentido, el Manual Naval de los EEUU reconoce este extremo en el Anexo 7.7.2.5, destinado a las limitaciones que, en su última parte, dispone que “[e]l bloqueo está prohibido cuando éste se realiza con el mero propósito de hacer que la población civil padezca hambrunas o para negar otros bienes esenciales para la supervivencia”. [23]

Por su parte, el Manual de San Remo hace lo propio entre los artículos 102 y 104. El primero de ellos expresa la prohibición en términos similares aunque igual de contundentes: “Éste tiene como única finalidad hacer padecer hambre a la población civil o privarle de otros bienes esenciales para su supervivencia.”

El artículo 103, referido al abastecimiento, completa la norma anterior al reconocer que:

“Si la población civil del territorio bloqueado está insuficientemente abastecida de alimentos y otros bienes esenciales para su supervivencia, la parte bloqueadora debe permitir el libre paso de víveres y otros suministros esenciales, sin perjuicio:

a) del derecho a fijar las condiciones técnicas, incluido el registro, bajo las cuales se permitirá dicho paso; y

b) de la condición de que la distribución de esa asistencia se haga bajo la supervisión local de una Potencia Protectora o de una organización humanitaria que ofrezca garantías de imparcialidad, tal como el Comité Internacional de la Cruz Roja.” [24]

En otras palabras: ante un bloqueo naval, si la población civil carece de condiciones mínimas aceptables para su subsistencia, el mismo debe ceder frente a estas necesidades humanitarias, sin perjuicio de las condiciones o limitaciones que establezca el Estado bloqueador para el paso de estos convoys.

## **VIII. Conclusión** [arriba] -

En razón de lo expuesto, determinada la eficacia de un bloqueo naval, de acuerdo a los requisitos que señaláramos, creemos que el derecho internacional humanitario constituye un límite a respetar para la acción del Estado bloqueador.

Lo anterior no implica desconocer los aspectos políticos que presentan estos asuntos, de vital importancia para establecer el parangón donde podemos determinar si un bloqueo naval es legal o no.

Lo político de estos casos no se escinde, de modo alguno, de lo técnico y lo jurídico, toda vez que la primera evaluación sobre la calificación del hecho, como un bloqueo naval o no, basándonos en los aspectos desarrollados anteriormente y que, una vez definido, a esa definición le agreguemos la vertiente del derecho internacional humanitario como un cuerpo

normativo complementario al supuesto de modo que, sin dudas, también resulta determinante.

De este modo, la legalidad del bloqueo naval siempre va a estar vinculada con el derecho internacional humanitario, hasta en los conceptos básicos técnicos de la misma y la legalidad de éstos se basa en el mantenimiento de sus estándares. Por ejemplo, cuando se analizó la cuestión de las minas navales como uso único de un bloqueo naval, se tomó en consideración el derecho internacional humanitario y la necesidad de un buque en la superficie de este Estado bloqueante para que el accionar sea calificado como legal.

Finalmente, de las consideraciones efectuadas sobre los artículos 103 y 104 del Manual de San Remo y las limitaciones establecidas en el Manual Naval de los EEUU, podemos afirmar que el análisis de la situación del bloqueo naval desplegado en Gaza no resiste su comprobación de legalidad basada en los estándares del derecho internacional humanitario, por lo que se concluye que el accionar bélico israelí fue, en definitiva, contrario al derecho internacional.

## **Bibliografía y documentos** [arriba] -

### *1. Bibliografía:*

- de Saussure, Ferdinand, Curso de lingüística general, Losada, 2008.
- Doswald-Beck, Louise, “El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar”, Revista Internacional de la Cruz Roja, 01-11-1995.
- Kelsen, Hans, Teoría pura del Derecho, México, Ed. Porrúa, 1993.
- Lapidot, Ruth, “The Legal Basis of Israel’s Naval Blockade of Gaza”, Jerusalem Center for Public Affairs, Vol. 10, No. 4, July 18, 2010.
- SPELMAN, Elizabeth, “The Legality of the Israeli Naval Blockade of the Gaza Strip”, en Web Journal of Current Legal Uses, Vol 19, No 1, 2013.
- Von Heinegg, Wolff H., “Naval Blockade”, en: Michael N. Schmitt (ed.), International Law Across the Spectrum of Conflict: Essays in Honor of Professor L. C. Green on the Occasion of his Eightieth Birthday, Naval War College, Newport, 2000, pp. 203-230.

## 2. Documentos.

- Comunicación NO. 1/2009 “Blockade of Gaza Strip”, State of Israel Ministry of Transport.
- Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, 1994.
- The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations, Edition July 2007.

## Notas [arriba] -

*\* Leonel Szyrman es estudiante avanzado de la carrera de Abogacía en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires (UBA). El presente trabajo es un desarrollo de la investigación realizada en el Curso Profesional Orientado “Instituciones de Derecho del Mar”, a cargo del Profesor Leopoldo M. A. Godio, durante el segundo semestre del año 2014. Contacto: leonel.szyrman@gmail.com*

[1] Declaración de París del 16 de abril de 1856, artículo 4: “Los bloqueos, para obligar, deben ser efectivos, es decir, mantenidos por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo”.

[2] The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations, Edition July 2007, Chapter 7.7.5 Contemporary Practice.

[3] *Ibidem.*, Chapter 7.7.1 General.

[4] Spelman, Elizabeth, “The Legality of the Israeli Naval Blockade of the Gaza Strip”, Web Journal of Current Legal Uses, Vol 19, No 1, 2013. Disponible en: <http://webjcli.org/article/view/207/277> (última consulta realizada el 23/11/2014).

[5] *Idem.*

[6] Comunicación NO. 1/2009 “Blockade of Gaza Strip”, State of Israel Ministry of Transport. Disponible en: <http://asp.mot.gov.il/en/shipping/notice2mariners/547-no12009> (última consulta realizada el 23/11/2014).

[7] *Idem.*

[8] Von Heinegg, Wolff H., “Naval Blockade”, en: Michael N. Schmitt (ed.), *International Law Across the Spectrum of Conflict: Essays in Honor of Professor L. C. Green on the Occasion of his Eightieth Birthday*, Naval War College, Newport, 2000, pp. 203-230.

[9] *Idem.*

[10] Conf. Lapidoth, Ruth, “The Legal Basis of Israel’s Naval Blockade of Gaza”, Jerusalem Center for Public Affairs, Vol. 10, No. 4, July 18, 2010. Disponible en: <http://jcpa.org/article/the-legal-basis-of-israel%E2%80%99s-naval-blockade-of-gaza/> (última

consulta realizada el 23/11/2014).

[11] Ídem.

[12] Declaración de París del 16 de abril de 1856, artículo 4: “Los bloqueos, para obligar, deben ser efectivos, es decir, mantenidos por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo”.

[13] Conf. Spelman, Elizabeth,, supra nota 4.

[14] Ídem.

[15] Conf. Spelman, Elizabeth,, supra nota 4.

[16] Doswald-Beck, Louise, “El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar”, en: Revista Internacional de la Cruz Roja, 01-11-1995. Disponible en: <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdlgr.htm> (última consulta realizada el 23/11/2014). Estas discusiones llevadas a cabo por expertos en esta rama del derecho internacional, recopila la costumbre internacional, los manuales militares al respecto, la jurisprudencia y la doctrina.

[17] de Saussure, Ferdinand, Curso de lingüística general, Losada, 2008.

[18] Kelsen, Hans, Teoría pura del Derecho, México, Ed. Porrúa, 1993,

[19] Doswald-Beck, Louise, supra nota 16.

[20] von Heinegg, Wolff, supra nota 8.

[21] The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations Edition July 2007, Chapter 7.7.4.

[22] Íbidem, Chapter 7.7.2.2

[23] The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations Edition July 2007, Chapter 7.7.2.5 Limitations.

[24] Y se complementa con el 104: “El beligerante que imponga el bloqueo deberá permitir el paso de suministros médicos para la población civil y para los militares heridos o enfermos, sin perjuicio del derecho a fijar las condiciones técnicas, incluido el registro, bajo las cuales se permitirá dicho paso.”