UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y JURIDICAS

SEMINARIO SOBRE APORTACIONES TEORICAS Y TECNICAS RECIENTES

TITULO: ¿El hundimiento del Crucero ARA General Belgrano fue un crimen de guerra?

Apellido y Nombres del/los alumno/s Bertal Birola Juan Pablo - Pieraligi Martín

Asignatura sobre la que se realiza el Trabajo: Adaptación Profesional de Procedimientos Penales

Encargado de Curso Prof.: Aguirre Eduardo Luis

Año que se realiza el trabajo: 2013

SUMARIO:

I.-INTRODUCCION.

II.-ANTECEDENTES HISTORICOS DE MALVINAS.

III.-HISTORIA DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO:

-Construcción en EE.UU.

-El crucero USS Phoenix en la 2° Guerra Mundial.

-Ingreso a la Armada Argentina.

-El crucero General Belgrano en la guerra de Malvinas.

IV.-DISTINTAS OPINIONES Y ARGUMENTOS:

-Fernando Morales

-Armada Argentina: Jefe del Estado Mayor, Almirante Molina Pico

-Enciclopedia Wikipedia

-Delicia R. de Giachino

-Pablo Bacaro

-Juan Natalizio

V.-ANALISIS DEL DERECHO INTERNACIONAL DE GUERRA.

-Leyes de la guerra

-Primeras fuentes

-Fuentes modernas

-Propósito de las leyes

-Aplicabilidad a los estados e individuos

-Declaraciones, Convenios, Tratados y Sentencias de la guerra

VI.-ANALISIS DE LOS HECHOS A LA LUZ DEL DERECHO.

VII.-COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS.

VIII.-CONCLUSIÓN.

XIX.-BIBLIOGRAFIA.

INDICE:

I.-INTRODUCCION…… p. 5

II.-ANTECEDENTES HISTORICOS DE MALVINAS…… p. 7

III.-HISTORIA DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO:…….. p. 11

-Construcción en EE.UU……. p. 11

-El crucero USS Phoenix en la 2° Guerra Mundial…….. p. 12

-Ingreso a la Armada Argentina…….. p. 13

-El crucero General Belgrano en la guerra de Malvinas…….. p. 15

IV.-DISTINTAS OPINIONES Y ARGUMENTOS:…….. p. 21

-Fernando Morales…….. p. 21

-Armada Argentina: Jefe del Estado Mayor, Alte. Molina Pico…….. p. 23

-Enciclopedia Wikipedia…….. p. 25

-Delicia R. de Giachino…… p. 29

-Pablo Bacaro…….. p. 34

-Juan Natalizio…….. p. 38

V.-ANALISIS DEL DERECHO INTERNACIONAL DE GUERRA…….. p. 51

-Leyes de la guerra…… p. 51

-Primeras fuentes…….. p. 52

-Fuentes modernas…… p. 53

-Propósito de las leyes…….. p.54

-Aplicabilidad a los estados e individuos…….. p.55

-Declaraciones, Convenios, Tratados y Sentencias de la guerra..... p. 55

VI.-ANALISIS DE LOS HECHOS A LA LUZ DEL DERECHO…… p. 69

VII.-COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS…….. p. 82

VIII.-CONCLUSIÓN…… p. 86

XIX.-BIBLIOGRAFIA…….. p. 88

I.-INTRODUCCION

El presente trabajo intentará dilucidar si hubo accionar ilegítimo de parte de la armada inglesa al provocar el hundimiento del torpedero, crucero A.R.A General Belgrano, en el año 1982. Dicho ataque llevó a la nave a las profundidades del Océano Atlántico, acabó con la vida de 323 ciudadanos argentinos y dejó otros tantos heridos que se encontraban a bordo de la misma.

El planteamiento que existió desde entonces y ha cobrado más vigor, últimamente, es si hubo o no un accionar ilegítimo por parte de la armada Inglesa.

Para poder llegar a ver la legitimidad o ilegitimidad en el ataque es importante contextualizarlo.

En tal sentido, un breve desarrollo histórico sobre lo que fue la Guerra de Malvinas o Guerra del Atlántico Sur, tal como se la conoce en Europa, aportará elementos para llegar al por qué el Crucero en cuestión se encontraba en la zona oceánica donde se lo hundió, y el por qué del ataque.

Asimismo, conocer datos acerca del armado, de la vida náutica del General Belgrano, su infraestructura, equipamiento con que contaba, como también, cómo es que llega la nave a manos de la Armada Argentina.

El planteo se acompañará, además, de diferentes opiniones provenientes de notas periodísticas; tanto de medios nacionales como de británicos. Puntos de vista que sirvieron de base a los diferentes argumentos esgrimidos como justificativos de las posturas adoptadas.

Un vez recorridas estas etapas relativas al contexto, a la historia del Crucero y las opiniones periodísticas, el lector encontrará información relativa al derecho internacional de la guerra: cuáles deben ser los *modus operandi* en estado de guerra; cuál la normativa a observar por parte de los estados enfrentados, entre otros aportes que no pueden dejar de mencionarse.

Por último, el trabajo contendrá la conclusión con la opinión sobre si el hundimiento del crucero A.R.A General Belgrano fue o no un crimen de guerra.

II.-ANTECEDENTES HISTORICOS DE MALVINAS

Es oportuno y necesario, para la localización del hundimiento del crucero A.R.A General Belgrano, señalar qué son las Malvinas y cómo se llegó a aquella lamentable batalla.

Así es que presentamos un resumen de los principales precedentes históricos del conflicto de las Malvinas, según lo publicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina en el año 1998.

Las Islas Malvinas fueron descubiertas por navegantes españoles a principios del Siglo XVI. Durante los dos siglos siguientes, España ejerció actos de dominio en el archipiélago y mares vecinos.

Entre esos actos de dominio, merece destacarse el nombramiento de gobernadores de las Islas Malvinas. Desde 1766, año en que fue nombrado el primer gobernador, hasta 1810 se sucedieron en forma ininterrumpida 32 gobernadores que residían permanentemente en Puerto Soledad y dependían directamente de las autoridades residentes en Buenos Aires.

Al proclamar su independencia en 1816 y, en virtud del principio de sucesión de estados, las Provincias Unidas del Río de la Plata delimitaron sus territorios sobre la base de la antigua división administrativa colonial y se declararon herederas únicas y excluyentes de todos los títulos y derechos soberanos de España en los territorios del ex Virreinato del Río de la Plata. De esta manera, las Provincias Unidas continuaron en el ejercicio de la titularidad de las Islas Malvinas.

En noviembre de 1820, el Coronel de Marina David Jewett tomó posesión públicamente de las Islas en nombre de las Provincias Unidas, en presencia de ciudadanos de los Estados Unidos y de súbditos británicos, no registrándose al momento protesta británica por estos actos.

En 1825, con la firma del "Tratado de Amistad, Comercio y Navegación", el Reino Unido reconoció la independencia de Argentina y no efectuó reservas de soberanía con respecto a las Islas Malvinas. Durante la década de 1820 y hasta 1833, la Argentina realizó actos concretos y demostrativos de ocupación efectiva de las Islas Malvinas. El nombramiento de gobernadores y comandantes políticos y militares, el otorgamiento de concesiones territoriales, la legislación para la

protección de los recursos naturales de esos territorios y sus aguas circundantes, fueron indicadores de ello.

El 3 de enero de 1833, los británicos tomaron por la fuerza Puerto Soledad y al año siguiente ocuparon el resto del archipiélago.

La oposición argentina fue inmediata. El 16 de enero de 1833, el Ministro de Relaciones Exteriores pidió explicaciones al Encargado de Negocios, británico, en Buenos Aires.

La disconformidad fue reiterada en Buenos Aires el 22 de enero, y el 17 de junio del mismo año en Londres, por parte del Ministro Plenipotenciario de las Provincias Unidas ante Gran Bretaña.

Desde entonces y hasta el presente, Argentina ha reivindicado de manera permanente su justo reclamo a nivel bilateral y en los foros internacionales competentes, entre ellos las Naciones Unidas y la Organización de los Estados Americanos (OEA).

Posteriormente, en el marco del programa de descolonización de las Naciones Unidas y, luego de la adopción de la Resolución 2065 (XX) del 16 de diciembre de 1965, que invitaba a la Argentina y al Reino Unido a proceder a negociaciones a fin de encontrar una solución

pacífica al problema de las Islas Malvinas, se inició un proceso de negociaciones bilaterales que duró hasta 1982. Durante ese período, ambos países analizaron diferentes hipótesis de solución a la disputa, sin poder arribar a un acuerdo.

En 1982, tuvo lugar el conflicto armado entre la Argentina y el Reino Unido y la consecuente ruptura de relaciones diplomáticas.

Fue allí que tuvo participación el crucero A.R.A General Belgrano, que terminó con su hundimiento el día 2 de mayo de 1982.

III.-HISTORIA DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO

Construcción en EE.UU

Hacia el año 1929, la Armada de EE.UU autorizó la construcción de siete cruceros livianos: el USS Broooklyn, USS Philadelphia, USS Savannah, USS Nashville, USS Boise, USS Honolulu, y entre ellos se encontraba el USS Phoenix (que posteriormente sería el A.R.A General Belgrano).

Estos cruceros fueron creados ante la necesidad de brindarle a la Armada de EE.UU naves dóciles y poderosas; el armamento de los mismos se componía de cinco torres triples de cañones, de seis pulgadas con un alcance de veinte kilómetros; ocho cañones de cinco pulgadas y veinticinco calibres (cuatro por banda); cuatro montajes cuádruples y, seis dobles de cuarenta milímetros y, varios montajes de ametralladoras de 12,7 mm y 20 mm (luego modernizados, en el año 1943, con el agregado de nuevos radares).

La construcción del USS Phoenix fue autorizada el 13 de febrero de 1929, se inició el 15 de abril de 1935 y entró en servicio en la Armada estadounidense, el 18 de marzo de 1939, cuyo destino fue la base

naval de Pearl Harbor en Honolulu. Por lo visto, el destino preveía que las aguas argentinas fueran protagonistas de su primer y último viaje.

Poseía una potencia de 100.000 hp que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 32 nudos. La autonomía era de 15.000 millas a una velocidad crucero de 15 nudos; los tanques de combustible contenían 2.100 Tn de fuel oil.

El crucero USS Phoenix en la 2° Guerra Mundial

Este crucero -USS Phoenix- tuvo participación en la segunda Guerra Mundial. Precisamente, el 7 de diciembre de 1941 se sorprendió al navío en la Bahía de Pearl Harbor, cuando sucedió el ataque japonés que marcó la entrada de los EE.UU a la Segunda Guerra Mundial.

Había sido enviado al sur del Océano Pacífico para escoltar buques de transporte, próximos a Australia, y brindó cobertura a la evacuación de la isla de Java que estaba próxima a caer en manos japonesas.

Su primera acción de importancia fue en 1943 con la destrucción de instalaciones en Nueva Bretaña, usando su artillería principal. También tuvo participación en la batalla del Golfo de Leyte, donde fue destruido

el grueso de la flota japonesa del sur. Luego de la invasión a Filipinas, participó en Corregidor, Bataan y Balik Papan antes de la victoria norteamericana.

Como reconocimiento a sus logros en la contienda, recibió nueve estrellas de plata. En marzo de 1946, el Crucero fue desafectado del servicio activo y amarrado en la base naval de Filadelfia.

Ingreso a la Armada Argentina

La Armada Argentina, por decreto secreto n° 222 del 11/01/1951, compró el Phoenix y el Boise por U$ 7.800.000 cada uno. Este costo representaba el 21% del valor original de U$ 37.000.000.

El 12 de abril de 1951, en Philadelphia, el Phoenix fue entregado a la Armada Argentina donde fue bautizado “17 de Octubre” y “C4” afirmándose el pabellón nacional por primera vez. Su gemelo Boise paso a llamarse “9 de Julio - C5”.

El “17 de Octubre” zarpó el 16 de noviembre de 1951 hacia la Base Naval de Puerto Belgrano, donde arribó el 5 de diciembre; integrado a

la flota, participó de diferentes ejercicios navales. El primero de ellos de gran magnitud, fue denominado “La invasión a Mar del Plata”.

El 16 de septiembre de 1955 zarpó, hacia el Río de la Plata junto a otras unidades, integrando una poderosa flota que conformó luego la Revolución Libertadora, que derrocó al general Perón.

El 20 de septiembre, en la cámara del “C4”, se firmó el acta de traspaso del gobierno del general Perón al Contralmirante Rojas.

El 22 de septiembre, se dispuso el cambio de nombre del crucero “17 de Octubre” por el de “General Belgrano”.

En el año 1968, para modernizar su poder antiaéreo, le fueron instalados dos montajes cuádruples de misiles *sea cat* uno por banda. El 4 de noviembre de ese año, se hicieron las primeras pruebas quedando el sistema plenamente operativo y, de ese modo, se convirtió en la primera nave de la Armada Argentina en estar equipada con misiles. También fueron modernizados los radares principales instalándose “SQ” de Philips.

En 1969, dado que el portaviones “Independencia” fue radiado del servicio, el crucero “General Belgrano” comenzó a embarcar, en forma regular, a cadetes de la escuela Naval Militar para su instrucción.

El año 1981 marcó un hito importante en la vida del Crucero, al cumplirse el 30° aniversario de su incorporación a la Armada Argentina.

En enero de 1982, el *C4* zarpó de viaje de instrucción de cadetes navales argentinos y extranjeros. Después de llegar a Puerto Madryn siguió hasta arribar a Ushuaia para, luego de unos días, iniciar el viaje hacia el norte con destino Punta del Este donde permaneció dos días. El viaje de regreso marcó la fase final del adiestramiento durante el cual los ejercicios de tiro, con todos los calibres, fueron un excelente corolario de veintidós días de navegación y 5.000 millas recorridas, para arribar a Puerto Belgrano el 12 de febrero de 1982.

El crucero General Belgrano en la guerra de Malvinas

A principios de marzo de 1982, el Crucero entró en fase de mantenimiento naval y a mediados del mismo mes, debido a los incidentes ocurridos en las islas Georgias del Sur entre Argentina e Inglaterra, se ordenó el alistamiento de todos los buques de la Armada Argentina, entre los que se encontraba el “General Belgrano”.

El 28 de marzo, el grueso de la flota zarpó para llevar a cabo el desembarco en las islas Malvinas que se efectuó el 2 de abril de 1982.

El crucero “General Belgrano” no participó de esta misión, porque aún estaba en reparaciones con importantes equipos desarmados, quedando operativo, en forma completa, en la primera semana de abril.

De todos modos, zarpó el 16 de abril hacia el teatro de operaciones, con una tripulación de 1.093 hombres, compuesta por 56 oficiales, 627 suboficiales y marineros, 408 marineros conscriptos y dos civiles, al mando del Capitán de Navío Hector Elias Bonzo.

Como grupo de tareas 79-3, al buque, se le asignaron las siguientes tareas:

- Defensa de la línea de costa ante eventuales intentos de desembarco;
- la vigilancia de los accesos sur al teatro de operaciones;
- la intercepción de naves enemigas.

El 22 de abril, el Crucero entró al puerto de Ushuaia para reaprovisionamiento de combustible, víveres y municiones y, zarpó el 24 de abril a la hora 8:00, porque se había recibido la información que desde el Océano Pacífico se acercaba lo que podría ser el primer objetivo del Crucero. Una fragata y un buque logístico ingleses, que

según informaciones de inteligencia, habían cruzado el Canal de Panamá días antes.

El 28 de abril, el General Belgrano se reunió con los destructores “Piedra Buena” y “Bouchard”, ambos armados con misiles Exocet “MM38”. También con el petrolero “Puerto Rosales” y el aviso “Gurruchaga” con los que conformaron el grupo de tareas 79-3, al norte de la Isla de los Estados.

El 1 de mayo de 1982, Inglaterra inició las hostilidades sobre Malvinas bombardeando la pista de aterrizaje durante la madrugada, seguido de cañoneo naval sobre las posiciones argentinas.

Argentina replicó con ataques aéreos que produjeron graves daños en varias unidades navales enemigas. Ese día, el “General Belgrano” completó el reaprovisionamiento de combustible en alta mar y, con su helicóptero “Alouette III”, se dedicó a buscar buques enemigos más allá del horizonte radar. Si bien, el Crucero tenía un radar, cuyo alcance era de 100 km, debía encenderse solo en cortos períodos por pocos segundos para no ser detectado.

La mañana del 1 de mayo, el submarino inglés, “Conqueror” confirmó mediante su periscopio, lo que durante la noche habían detectado en

sus sonares, la figura del Crucero A.R.A General Belgrano, aunque no tenían orden de atacarlo.

El “Conqueror” comenzó a seguirlo a una distancia que lo hacían indetectable para los equipos electrónicos de los buques argentinos.

El General Belgrano navegaba hacia el este. El propósito era realizar, desde el sur, un ataque a la flota inglesa estacionada al este de las islas, conjuntamente, con otro grupo de tareas encabezado por el portaviones A.R.A “25 de Mayo” -que lo haría desde el norte- conformando así un ataque en pinza.

La noche del sábado 1 de mayo, el Crucero siguió su rumbo este pasando por el borde sur del Banco Burwood con mar bravo surcando olas de ocho metros.

Al comenzar el día 2 de mayo, se envió a los destructores, un mensaje, que disponía adoptar, a partir de la hora 05:30, rumbo en dirección a la flota enemiga. Pero faltando poco para esa hora, se recibió un mensaje del Comando Superior que cambiaba el rumbo hacia el oeste, en dirección a una área de espera.

Al amanecer, el cielo se presentaba con grandes nubarrones que presagiaban un temporal en el curso del día. A media mañana del

domingo 2 de mayo, el buque salió del radio de acción de la aviación enemiga y se ordenó a la tripulación pasar de condición de “combate” a “crucero de guerra”.

A la hora 16:01, una poderosa explosión sacudió al buque, cesó la energía y la iluminación y, cuando parecía que la nave se elevaba en el aire, se produjo una segunda explosión proveniente de la proa. El submarino “Conqueror” había atacado.

Inmediatamente, comenzó la inclinación a babor; el buque tenía 72 balsas salvavidas (con capacidad para 20 personas cada una), de las cuales, 62 eran necesarias y 10 de reserva.

A las 16:23, las balsas de babor estaban a nivel de la borda y las de estribores estacionadas varios metros debajo de la cubierta, junto al casco.

Luego de una tensa espera, cuando ya no quedaba alternativa posible, el capitán dio la orden que ningún marino desearía dar jamás: “Abandonar el Buque”.

A las 16:40, el capitán se arrojó al agua siendo el último hombre con vida a bordo. Diez minutos después, la escora de 60° preanunciaba el hundimiento. Muchos ojos nublados de lágrimas fueron testigos de los

últimos minutos del crucero “General Belgrano”. ¡VIVA LA PATRIA!, ¡VIVA EL BELGRANO! Fueron las voces que lo despidieron, al sumergirse su proa a la hora 17:00.

Los saldos fueron los siguientes: el 84% de las bajas (272) se produjo por el efecto inmediato de los torpedos. El 9% de las bajas 28 (veintiocho) corresponde a desaparecidos a partir del abandono del buque. El 7% de las bajas 23 (veintitrés) fue recuperado -muerto o falleció en el continente-. El total de las bajas fue de 323 tripulantes.

IV.-DISTINTAS OPINIONES Y ARGUMENTOS

Un análisis de diferentes medios periodísticos referidos a si el hundimiento del crucero A.R.A General Belgrano fue o no un crimen de guerra, da cuenta de opiniones divididas.

Al respecto, hemos decidido en principio volcar dichas opiniones ordenadas en dos grupos; por un lado la de quienes consideran la cuestión en disputa un crimen de guerra y por otro, quienes estiman que no lo fue.

En primer lugar, se exponen los argumentos que tienden a afirmar que el hundimiento del ARA General Belgrano no constituye un crimen de guerra sino un acto legítimo.

Fernando Morales: incorpora el tema de los "relatos"[1]. En tal sentido, considera que la historia de nuestro país detenta infinidad de ellos que de ser repetidos de forma constante y, ante la ausencia de otras explicaciones, se transforman en "la verdad".

[1]Infobae.com- Fernando Morales, análisis 20-04-2013.

Aborda el tema del Crucero luego de la muerte de Margaret Tatcher; y ante la proximidad del 2 de Mayo se revitaliza uno de esos tantos “relatos” que -según Morales asegura que los ciudadanos lo han “comprado masivamente”- encuadra al hundimiento como un “crimen de guerra” cometido por la ex *premier* británica. Y agrega que la población cree que de esta manera se exalta aún más la figura de cada uno de los tripulantes.

Distante del “relato oficial”, está la postura de analistas internacionales y la de nuestra Armada, el ex comandante del Crucero y la mayoría de los sobrevivientes, quienes opinan que lo sucedido el 2 de Mayo de 1982, constituye una acción legítima de guerra: cruel, como todo acto de guerra, letal y sorpresiva, pero alejada de constituir un crimen.

Un segundo argumento, en que Morales funda su postura, consiste en tomar el sentimiento de los sobrevivientes, entre los que él se ubica; indicando que en el hipotético caso que se declare el suceso como un crimen de guerra, ellos dejarían de ser ex combatientes y pasarían a ser víctimas. (Por el contrario, cada uno de ellos se considera ex combatiente y de ninguna manera víctima).

Su tercer argumento consiste en que si bien en el momento en el que fueron hundidos no estaban en combate, sí lo estaba en “acción de guerra”, puesto que se dirigían a la Isla de los Estados para agruparse con otras naves y emprender así una misión contra el enemigo.

Agrega, no solo era parte de la mencionada misión, sino que además su peligrosidad, para el enemigo, surge del armamento que transportaba.

El cuarto y último argumento consiste en afirmar que cuando un país entra en guerra, lo hace en su integralidad territorial; con lo cual no puede alegarse que el hundimiento del crucero ARA General Belgrano haya sido un crimen de guerra por haber estado en ese momento fuera del circulo de exclusión y menos si se acepta que el límite fue trazado por el mismo enemigo.

Armada Argentina:

Jefe de Estado Mayor General, almirante Enrique Molina Pico

En 1995 la Armada Argentina, a través del Jefe de Estado Mayor General también tomó posición frente al tema que nos ocupa.

Enrique Molina Pico[2] afirmó que el hundimiento del crucero ARA General Belgrano no se encuadraba en un crimen de guerra sino que todo había sido parte de una acción legítima.

Los argumentos que el Almirante utilizó para defender la posición de la Armada, en parte coinciden con los enumerados *ut supra* por Fernando Morales; no obstante los mencionamos a continuación:

* Todos los comandantes de unidades navales -él lo era de la unidad más moderna de la Flota de Mar argentina, el destructor "Santísima Trinidad"- sabían que estar fuera de la zona de exclusión no implicaba retirarse de la guerra. Todos habían leído la advertencia británica.

* El hundimiento del "Belgrano" no fue un crimen de guerra sino una acción de combate. Los 323 tripulantes que murieron en esa acción no fueron asesinados: murieron en combate por nuestro país.

* El hundimiento no fue una violación al derecho internacional. Fue un acto de guerra. Triste, sí, pero un acto de guerra. Pensar que fueron

[2]Jefe de Estado Mayor General, Almirante Enrique Molina Pico. Río Negro. Online.

pobremente asesinados y que no murieron en combate es ofender la memoria de quienes lucharon por su país.

* Se seguirá así debatiendo cuánto peligro entrañaban el "Belgrano" y sus viejos escoltas para la flota británica. Hay consenso, entre ingleses y argentinos (estudiosos de la guerra donde el grupo del "Belgrano" formaba parte de un ataque, mediante una clásica operación de pinzas), acerca de que la Flota de Mar argentina iba a descargar sobre la británica en los primeros días de mayo del 82; atacar antes de que la Royal Navy reuniera todos sus elementos en el Atlántico Sur. Los británicos conocían esta decisión que, a juzgar por lo que han escrito sobre el tema, les demolió los nervios. Pero el ataque no se dio por una razón insólita para el Atlántico Sur: la calma chicha del mar impidió que aviones navales -esenciales para la operación- levantaran vuelo desde el portaaviones "25 de Mayo".

Enciclopedia Wikipedia.

Resulta importante recurrir a la consulta de la enciclopedia virtual “Wikipedia”, para ver cuál era la postura al respecto y qué información

brinda sobre el Crucero; por ser una de las fuentes más consultadas en el mundo.

La enciclopedia virtual, en cuestión, ha tomado posición frente al tema.

En uno de sus informes acerca del ARA General Belgrano desarrolla, entre otras, la discusión jurídica acerca de si el hundimiento del Crucero implicaba un crimen de guerra o una acción legítima.

Comienza afirmando que Margaret Thatcher buscó un gran golpe al torpedear al Crucero argentino; y así fue, que cuando el 30 de abril de 1982 recibe la noticia de que el submarino HMS Conqueror lo había localizado, inmediatamente, da la orden para que sea torpedeado.

Agrega, que el debate sobre la legitimidad del ataque comienza cuando un mapa de la época de la inteligencia estadounidense marca que la última posición del Belgrano fue a treinta millas náuticas al sudeste del cordón de seguridad (un perímetro de 200 millas alrededor de las Islas) trazado por Londres.

Hipótesis desestimada aún hoy, tanto por altos mandos de la Armada Argentina como por parte de la Royal Navy Británica.

Seguidamente, cita la declaración de Pedro Luis Galazi[3], quien consideró **legítima** la acción del submarino HMS Conqueror.

También cita la posición del segundo comandante del Crucero General Belgrano, quien justificó esa acción al señalar que se encontraban en guerra y no tenía sentido decir que los británicos no debían atacar porque el buque argentino se hallaba fuera de la zona de exclusión; como sostienen quienes cuestionan la legitimidad del ataque. Explica, asimismo, que la flota argentina también podía entrar en combate. Revela que no poseían misiles, pero sí estaban acompañados por dos destructores, que el Belgrano contaba con cañones de 20 km de alcance y, aclara que "la zona de exclusión" es un diagrama geográfico importante en situaciones de bloqueo, pero no en un conflicto de guerra.

Por parte de los británicos, cita a Sandy Woodward, el entonces jefe de la Fuerza de Tareas Británicas, quien aclaró que no podían permitir que un buque de guerra argentino se acercara a la zona de exclusión en forma arbitraria para que los atacara cómodamente desde allí.

[3] Segundo en jerarquía en el buque. Declaración realizada al periódico argentino “La Capital”, 2005.

La enciclopedia, en última instancia y con una intención clara de pronunciarse por la tesis de la acción legitima de guerra, cita dos casos de denuncias rechazadas, llevadas a cabo por familiares de los caídos en el hundimiento.

En 1993, el hundimiento del Crucero ARA General Belgrano fue denunciado por los familiares de las víctimas ante la Comisión Investigadora de las Violaciones a los Derechos Humanos, dependiente del Ministerio de Defensa de la República Argentina como un crimen de guerra innecesario. La Comisión Investigadora, con fallo dividido resolvió que la investigación del hundimiento del Crucero Belgrano no era el objeto de la investigación.

La denuncia se basó en cuanto se describe en el Manual de San Remo sobre Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, y por el cual se rigen los conflictos armados en el mar.

La última fue la del 2 de julio de 2000. Familiares de los Caídos, denunciaron a Thatcher por el hundimiento del Belgrano. La ex primera ministra del Reino Unido fue acusada por los familiares de "homicidio calificado" ante el Tribunal Internacional de Derechos Humanos de Estrasburgo. En julio de 2000, el caso fue rechazado por este Tribunal.

Expuestas las opiniones y respectivos argumentos de aquellos que consideran al hundimiento como una acción legitima, pasamos a detallar las de aquellas personas que afirman lo contrario.

Giachino

Delicia R. de Giachino[4], madre del capitán Pedro Edgardo Giachino, oficial de la Armada Argentina, el primer soldado caído por la recuperación de las islas Malvinas el 2 de abril de 1982.

En esa oportunidad, la señora Delicia R. de Giachino expuso su opinión con la intención de contestarle al Almirante Enrique Molina Pico y dejar en claro su posición de que fue un crimen de guerra.

En esa oportunidad, comienza aludiendo al Almirante Enrique Molina Pico quien días previos y, en respuesta a una nota de Alicia Pierini, deja clara su posición de que el hundimiento del Crucero ARA General Belgrano no había sido un crimen de guerra, e indica que el almirante

[4]Entrevista de *La Nación* (8 de Mayo del 2005).

no argumenta en derecho, sino que emplea lo que se denomina un argumento de autoridad.

Agrega que un análisis jurídico correcto de la cuestión debe partir por considerar que:

- El artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas prohíbe el uso de la fuerza salvo en la legítima defensa.

- El Reino Unido había reconocido la vigencia legal de esta prohibición no sólo al tiempo de elaborarse la resolución 502 del organismo, proceso en el que tuvo un rol protagónico, sino también manifestando expresamente, al tiempo de enviar su fuerza de tareas, que actuaba en observancia y sobre la base de la norma mencionada.

- Teniendo en cuenta lo indicado *ut supra*, la justificación del hundimiento del Crucero ARA General Belgrano sólo puede fincar, en demostrar que el mismo representaba una amenaza inminente para las fuerzas británicas. Y en relación a esto último, es posible afirmar, en términos concretos, no a través de la retórica genérica del peligro que usa en su carta el almirante Molina Pico -y que utilizara Margaret Thatcher (primera ministra

británica) en su defensa-, el Crucero argentino se hallaba a una distancia superior a las 400 millas del grueso de las fuerzas inglesas y a más de 250 millas de sus unidades más cercanas, en tanto el alcance de sus cañones no superaba los 40 kilómetros. Y se encontraba navegando a una velocidad de once nudos rumbo a la isla de los Estados; es decir no se dirigía ni hacia la zona de exclusión ni hacia las unidades británicas.

Aunque ello fuese suficiente en derecho -que no lo es-, debió observarse la regla que manda a evitar causar matanzas y sufrimientos innecesarios. Esto no se hizo ya que, atento a la posición del ARA General Belgrano, hubiera bastado con inutilizarlo y sin embargo, se actuó deliberadamente a los fines de asegurar su hundimiento, llegando a emplear fuego letal contra una nave que participaba del rescate de los náufragos.

- Estos extremos, a los que no dedica consideración la carta del almirante, tampoco pueden omitirse en un examen jurídico bien formulado, ya que el derecho de la guerra prohíbe el empleo de recursos que, por su naturaleza, causen males superfluos o sufrimientos innecesarios.

- También y aunque intente negárselo es relevante la cuestión de que el ataque se llevara a cabo fuera de la zona de exclusión.

- El almirante se refiere al derecho internacional sin hacer la más mínima mención de las normas aplicables a los conflictos armados en el mar, que definen con precisión las reglas que corresponden al establecimiento de bloqueos, incluso que los mismos deben ser declarados y notificados especificándose con exactitud sus límites temporales y geográficos.

- **Son éstas, entre otras, las razones por las que el máximo consejero jurídico del Estado británico desaconseja a la primera ministra la acción que ella ordena de todos modos.** Y también las razones por las que el capitán del submarino se hace repetir esa orden tres veces, incluyendo al final una pregunta inequívoca: "¿Confirma usted que me está diciendo que el General Belgrano constituye una amenaza inminente para las fuerzas británicas y que por eso debo proceder a hundirlo?".

Por último, la señora Delicia R. de Giachino reflexiona “más allá de los desaciertos de la aproximación jurídica, resulta inadmisible la insinuación final de la carta del almirante”. Lo que parece postular es: o

se adopta la tesis que sustentamos o se habilita la descalificación a los caídos en el hundimiento del ARA General Belgrano.

> “Por supuesto -continúa Delicia- que los hombres del Belgrano partieron conscientes y decididamente, hacia el cumplimiento de su deber. Por supuesto que estaban dispuestos a morir por la patria. Y lo hicieron. Y por eso son héroes y lo serán siempre, más allá de cualquier especulación”.
>
> “Pero lo que omite considerar el almirante, es que a estos hombres valientes se los privó de la posibilidad de defenderse por una decisión criminal que se adoptó en el campo enemigo; sin duda pero también, probablemente, porque entre sus propios mandos hubo quienes cayeron en torpezas que permitieron que tal decisión fuese de ejecución posible”.
>
> “Y es este último el punto cuyo esclarecimiento resulta dilatado por posiciones como las que se adoptan en la carta en respuesta”.

Pablo E Bacaro[5]

En su libro *Fuego 612. El hundimiento del Belgrano: del hecho y la ley de La guerra* (2012), comienza el desarrollo del tema, indicando que el examen jurídico de un caso presupone el juego de dos elementos. Las normas de aplicación y los hechos relevantes.

En el caso del Belgrano, opina que debe tenerse en cuenta por un lado, la norma contenida en el art. 51 de la carta de las UN, que reconoce el derecho de autodefensa y por otro lado, en el ámbito de los hechos, debe tenerse en cuenta la orden dada para hundir el Crucero.

Luego, indica que Inglaterra durante la guerra fundó su accionar en el mencionado derecho de autodefensa, lo cual fija un límite bien definido a sus posibilidades de justificar el hundimiento en el ámbito jurídico. Y es así porque el derecho internacional determina condiciones claras para la validez de un ataque efectuado en autodefensa; entre las que puede mencionarse que el blanco debe constituir un peligro real e inminente.

[5]Abogado. Representante legal de los Familiares de los Héroes Caídos del Crucero A.R.A. “General Belgrano”.

Continúa, con el aporte de distintos documentos desclasificados por Gran Bretaña cuando se cumplen tres décadas del conflicto de Malvinas, que ratifican este aserto.

Los fundamentos utilizados para sostener su posición son los siguientes:

- En la minuta que da cuenta de la reunión del Gabinete británico del 30 de abril de 1982, se consigna una explicación brindada por un funcionario del *Foreign Office*, de la que se extraen tres significativos señalamientos a saber: Primero, que actuando sobre la base del derecho de autodefensa previsto por el Art. 51 de la Carta, Inglaterra estaba legalmente habilitada para usar la fuerza contra unidades navales argentinas que presentasen un peligro real, para las fuerzas británicas o su territorio. Segundo, que la real presencia de ese peligro podría ser claramente demostrada si, por ejemplo, el portaaviones argentino *25 de Mayo* estuviera, suficientemente, cerca de cualquier unidad británica como para ser capaz de atacarla con sus aviones. Y para remarcar, que podría ser difícil construir cualquier justificación legal para el uso de la fuerza, en caso de que la presencia real del peligro no pudiera ser demostrada.

- Pasando al ámbito de los hechos, afirma que lo relevante es la orden de dar hundimiento al Crucero. Y en relación con ello cita la minuta del 2 de Mayo, relativa a la reunión celebrada en Chequers.

  En la misma se da cuenta de la existencia de la decisión de atacar a cualquier nave argentina que se hallare fuera de sus aguas territoriales. Y de la misma manera, no se había hecho referencia a la peligrosidad del crucero ARA General Belgrano.

Dicho esto, Bacaro se pregunta si los ingleses habían renunciado a la aplicación del mencionado derecho o no; rápidamente, se contesta indicando que de los documentos desclasificados no surge un apartamiento.

En la reunión del Gabinete del 5 de Mayo, agrega, tres días después del hundimiento del Belgrano, una voz, innegablemente, autorizada para emitir opiniones jurídicas en el seno del gobierno británico, cual es la del Procurador General de la Corona, dice que aun fuera del límite de las doce millas un ataque sobre el portaaviones argentino podría ser

difícil de justificar, legalmente, si como resultado de un movimiento hacia el Norte, éste quedase demasiado lejos como para representar un peligro inmediato para las fuerzas británicas.

A propósito, Bacaro considera que no puede dejarse de lado que el Belgrano -distaba de tener el alcance ofensivo de un portaaviones- había sido hundido cuando hacía horas que navegaba con rumbo al continente, alejándose así de las naves que componían el grupo de tareas británico.

Y, para cerrar con el tema, indica que el hundimiento del Belgrano generó y sigue generando controversia. Gran Bretaña, siempre, ha intentado justificar su accionar desde el punto de vista legal, acudiendo a la tesis de la peligrosidad de la nave argentina, en tanto ello resulta necesario desde la perspectiva jurídica de la autodefensa.

Pero como bien hemos indicado, no surge de la documentación oficial desclasificada por Gran Bretaña que haya existido una discusión acerca de si el Crucero representaba o no un peligro para la flota inglesa, y como consecuencia, no es posible justificar su accionar en el derecho de autodefensa.

Juan Natalizio[6]

Juan Natalizio retomó a Pablo Bacaro -abogado de los Caídos en el crucero General Belgrano- quien, en la obra citada, reconstruye el proceso de decisiones a través del cual el gabinete de guerra británico, el 2 de Mayo de 1982, dio la orden de atacar al crucero General Belgrano, causando 323 muertes, la pérdida de un buque y la deriva de 770 hombres, que resistieron en la soledad del mar durante casi dos días antes de ser rescatados.

¿A qué se denomina reglas de empeñamiento?

Las reglas de empeñamiento son las que cada Estado establece para señalar, a sus unidades militares, las condiciones que debe reunir una situación determinada para habilitarlas a usar la fuerza. Solo si estas condiciones están presentes en la circunstancia de que se trate, los efectivos que la enfrenten pueden recurrir a las armas. Podría decirse que estas reglas son de una naturaleza más próxima a la conducción militar que a la regla jurídica. Al punto que es posible analizar si una

[6] Entrevista para el diario Clarín, (5 de Mayo de 2012).

regla de empeñamiento dada se ajusta o no a las normas del derecho de aplicación al caso.

¿Cuáles eran las reglas de empeñamiento en el conflicto de Malvinas? Las reglas de empeñamiento establecidas por Gran Bretaña al momento cuando el Belgrano es detectado por el Conqueror, habilitaban a los submarinos para usar la fuerza en su propia defensa y para atacar aquellas naves que se encontraran en la Zona de Exclusión. Lo interesante es que estas reglas de empeñamiento coincidían con la posición que la propia Gran Bretaña había adoptado frente a la crisis, en aspectos que son muy relevantes al Derecho Internacional.

Según esta posición, usaría la fuerza estrictamente necesaria para retomar las islas. Precisamente, esto explica la razón para determinar una Zona de Exclusión. Las hostilidades se confinan dentro de la misma, ya que los objetivos de la campaña militar están situados exclusivamente en esa área.

Pero aquí surge algo que determinará una toma de posiciones muy interesante en el seno del propio gobierno inglés. En los días,

inmediatamente anteriores al hundimiento del Belgrano, en Gran Bretaña se produce una discusión relativa a estas reglas de empeñamiento respecto al caso particular del portaviones argentino 25 de Mayo. Hay quienes avanzan en la idea de establecer una excepción para las reglas de empeñamiento que permitiera atacarlo fuera de la Zona de Exclusión, en atención a que la capacidad ofensiva del mismo era mensurable en función del alcance de sus aviones.

Lo que aducen es que este factor lo hace peligroso aun situado fuera de la Zona de Exclusión. Frente a eso, el procurador general inglés plantea que para ello es necesaria una comunicación que permitiera hacer saber al gobierno argentino que podría efectuarse tal ataque.

O sea que el propio abogado del gobierno inglés, respecto de una nave que pudiera generar, eventualmente, un peligro súbito para su fuerza de tareas, consideraba que era necesaria una declaración previa para atacar fuera de la Zona de Exclusión.

Lo que puede extraerse, entonces, es que si para atacar fuera de la Zona de Exclusión, a un portaviones desde el que podía lanzarse un ataque rápido y directo sobre la fuerza de tareas británica, era necesaria una advertencia previa, cuanto más esto era debido en caso

de que la decisión fuera atacar una nave desde la que no podía efectuarse un ataque de esa naturaleza.

¿Tomando las reglas de empeñamiento se podría afirmar que en la guerra no vale todo?

Como puede advertirse a partir de lo desarrollado, ni el mismo abogado del gobierno inglés, consideraba que el derecho permite que las reglas de empeñamiento puedan establecerse como “vale todo”.

¿Cómo fue detectado el crucero General Belgrano?

El submarino tiene al Crucero en el sonar de banda ancha a las 3:20 de la mañana del 1 de mayo.

¿Qué paso una vez que el submarino detecta al Crucero?

El Conqueror sigue la señal y avista al grupo del Belgrano a las 9:49 del 1 de mayo. Trece minutos después lo tiene identificado y lo sigue durante alrededor de treinta horas. El submarino realiza este

prolongado seguimiento del Belgrano y no lo ataca, porque las reglas de empeñamiento no se lo permiten. Está autorizado a usar la fuerza sólo si el Belgrano penetra en la Zona de Exclusión.

De modo que va tras él dispuesto a dispararle una vez que entre en la Zona. Pero se encuentra con que durante la madrugada el Crucero vira y toma, nuevamente, la dirección del continente, de modo que continúa siguiéndolo durante horas, sin disparar. Hasta que se le comunica que sus directivas para el uso de la fuerza han cambiado, recién entonces abre fuego.

¿Quién da la orden de atacar al Crucero General Belgrano?

La decisión se toma en la residencia campestre de la primera ministra en Chequers, donde el Gabinete de Guerra británico ha quedado en almorzar; a partir de un breve intercambio de ideas que mantienen, el jefe del Estado Mayor, el secretario de Defensa y la primera ministra, antes de sentarse a comer. Luego la someten al Gabinete de Guerra y así queda adoptada.

¿Entonces, se cambiaron las reglas de empeñamiento?

Se cambian y no es un aspecto menor, porque un cambio de las reglas de empeñamiento no se compadece con el intento de encuadrar el hundimiento del Belgrano en las normas que permiten reprimir un ataque concreto y actual, configurante de peligro inminente.

¿Por qué se decide su torpedeo?

Sobre cómo se llega a la orden de atacar al Belgrano y en definitiva el por qué de las razones por las cuales se lo decidió, se ha señalado que ello podría haberse hecho para impedir el progreso del plan de paz que aquel momento proponía el entonces presidente del Perú Belaúnde Terry.

Como puede apreciarse, muy lejano a la autodefensa aducida para justificar legalmente el hecho. Pero el conocimiento por quienes adoptan la decisión, de ese plan en particular, fue negado por ellos y devino controvertible.

Uno de los caminos de reflexión que Bacaro señala, sobre lo actuado por el gobierno británico a lo largo del conflicto, es el de plantear hasta

qué punto es necesario demostrar el conocimiento particular del plan de Belaúnde, en la medida en que cualquiera de los planes de paz, cuyo surgimiento era previsible en aquel momento, era considerado como un peligro para la subsistencia política del gobierno.

Y alude, también, al aspecto vinculado a la intención de producir una operación de desgaste; que produjera el retiro de las unidades navales de superficie argentinas, algo que tampoco se compadece con las justificaciones aducidas por los británicos. Remitimos a información surgida en Inglaterra al tiempo de publicarse la historia oficial británica.

¿Alguien se opuso a la orden de atacar al Belgrano?

Si nos remitimos al jefe del Estado Mayor, al secretario de Defensa y a la primera ministra conversando en aquella corta reunión de Chequers, debemos entender que no. Si tomamos en cuenta la opinión que había vertido el procurador general al discutirse el caso del 25 de Mayo, resulta muy difícil pensar que de haber sido consultado hubiese estado de acuerdo.

¿Era una amenaza para la flota británica el Crucero?

A los fines de la ley aplicable al hundimiento del Belgrano, lo que interesa es la peligrosidad de la nave en el momento y lugar en que sucedió. No su capacidad ofensiva en abstracto. Inglaterra basa la justificación del hecho en la autodefensa; la cual en el caso requiere de un ataque actual o inminente. Ni el Belgrano se hallaba llevando adelante un ataque, ni estaba en una ubicación desde la que pudiera lanzarlo de modo inmediato.

Ahí está el requisito de “necesidad” (…) ¿Se aplicaba al caso?

En el libro se analiza este punto, desde antecedentes muy significativos en el desarrollo del derecho de aplicación a esta clase de situaciones. Un requisito, para que proceda un ataque de este tipo, es el de necesidad.

En un caso, reiterado y citado por la doctrina jurídica -el de “La Carolina”-, se señala que esta necesidad debe ser “urgente, irresistible”. Y de inmediato se agrega algo que no deja dudas sobre las condiciones de inminencia requeridas para que el ataque justifique la medida defensiva; al decirse que la acción a enfrentar debe ser de un tipo “que

no deja opción sobre los medios, ni tiempo para deliberar." El peligro a suprimir mediante la acción defensiva debe ser presente, actual, viabilizado a través de un ataque en desarrollo o de inminente lanzamiento.

El Belgrano no se encontraba accionando sus armas en un ataque, ni se hallaba a una distancia de las unidades inglesas que permitiera considerar que se hallaba a punto de hacerlo. Obsérvese que la misma Gran Bretaña, al trazar la Zona de Exclusión, está fijando una posición clara y definida sobre la distancia a la que podría considerarse peligrosa una unidad argentina. Dado este factor, ¿cómo podría luego sustentarse que de pronto se consideró que el Belgrano constituía un peligro actual e inminente, en momentos que se hallaba fuera de esa Zona y alejándose de las unidades británicas?

¿Cómo justificó Londres el ataque?

La defensa de la legalidad de un hecho, normal y –básicamente- seguirá dos posibles líneas de argumentación.

La primera se centra en negar el derecho que intenta esgrimirse para señalar como ilícito al hecho. En sostener que no existe una norma que

se refiera al mismo, o alegar que si bien hay una norma, la misma es jurídicamente inválida por alguna razón.

La otra línea defensiva, concentra sus negativas no en el derecho, sino en el hecho; sostiene que el mismo no existió o si existió, sus características no fueron las que la norma requiere para ser aplicable al mismo para sancionarlo.

Algo que Bacaro destaca en su libro y nos parece importante, es que los ingleses no negaron la existencia de las reglas jurídicas aplicables al caso. Tener en cuenta esto es sustancial, por cuanto hay gente que señala como toda dispensa de culpa, que “en la guerra estas cosas pasan”; que son naturales. Ni los británicos sostuvieron tal cosa. Lo que trataron de negar es la antijuricidad del hecho, no la existencia del derecho.

¿Qué alegaron entonces los británicos?

Pasando a las defensas esgrimidas, lo que se sustentó es que el hundimiento del Belgrano se ajustaba al derecho de autodefensa. Así, se sostuvo al tiempo del ataque; que el Crucero fue torpedeado cuando se dirigía a atacar las naves británicas y, que fue atacado poco después

de su avistamiento por el submarino. Ideas que se compadecen con un caso de peligro inminente. Y lo cierto es que estas afirmaciones con el tiempo fueron siendo desplazadas; un dato no menor es que este desplazamiento, en gran parte, se produjo en el marco de investigaciones que tuvieron lugar en el mismo Parlamento británico.

¿Se investigó en Londres el hundimiento del Crucero?

En efecto, una importante tarea tuvo lugar en el Parlamento inglés. En el seno del mismo se iniciaron inquisiciones que llevarían a destruir las explicaciones que se habían proporcionado al informarse el ataque.

Así se supo que el Belgrano no fue hundido en momentos en que se dirigía a atacar a las unidades inglesas, sino cuando se hallaba navegando en dirección al continente desde hacía varias horas y, que no fue atacado al ser sorprendido en una incursión, sino después de un prolongado seguimiento por el submarino. Y en el marco de esta inquisición sucedió algo conmocionante. Un funcionario, al ver que no se estaba suministrando al Parlamento toda la información sobre el caso, remitió documentación a un miembro de la Cámara de los Comunes. Ante esto, el gobierno pidió su procesamiento por violación

de secretos, lo que motivó un juicio en el que resultó absuelto. Todo ello con el consiguiente impactó en el público británico.

¿El hundimiento del General Belgrano es un crimen de guerra?

La calificación del hundimiento del Belgrano como un crimen de guerra ha sido sostenida por distintas personas, e incluso recientemente por la presidenta de la Nación. Pero los ingleses tienen una “historia oficial” según la cual fue un hecho de guerra legítimo.

En ese marco, lo que al autor del libro, que venimos refiriendo, le ha interesado exponer es la ley de aplicación y el modo cómo las explicaciones tendientes a justificar el hecho a su amparo fueron desplazadas, al tiempo que quedaban expuestos los componentes que concurren a su señalamiento como ilegal y cuáles son las normas de las que se deriva ese señalamiento. La exposición del hecho a la luz del derecho. Un derecho que por lo demás prevé como delitos de guerra a las violaciones a las leyes o usos de la guerra. Sin duda, las conclusiones a las que llegó Bacaro son muy distintas a las de aquella versión oficial británica.

¿Hay una causa legal sobre el ataque?

El inicio de acciones contra Gran Bretaña, en razón del hundimiento del Belgrano es una aspiración que desde hace tiempo vienen sosteniendo Familiares de los Caídos, en aquel hecho.

La Comisión de Familiares de Caídos en Malvinas e Islas del Atlántico Sur brega intensamente en ese sentido.

V.-ANALISIS DEL DERECHO INTERNACIONAL DE GUERRA

Habiendo expuesto las diferentes opiniones, tanto a favor de la tesis de que fue un crimen de guerra, como en su contra, se hace necesario y lógico realizar un análisis del derecho internacional de guerra; para poder determinar de acuerdo a este que sucedió con el ARA General Belgrano.

Se cree necesario porque es el objetivo del presente trabajo y lógico porque para lograrlo es imprescindible atender a dos cuestiones; por un lado, los hechos del caso, y por otro, las normas aplicables. Como los hechos ya han sido expuestos se pasa al análisis del derecho.

Leyes de la guerra.

Las “Leyes de la Guerra” son un conjunto de “disposiciones” relativas a las justificaciones aceptables para participar en una “guerra” (*Ius ad bellum*) y de los límites aceptables para la conducta durante la guerra dentro del Derecho Internacional Humanitario. Por lo tanto, los estados, a la hora de verse inmiscuidos en conflictos armados, deben de ajustar su accionar a estas normas.

El derecho de la guerra se considera un aspecto del “Derecho Internacional Público” (las leyes de las naciones), y se distingue de otros cuerpos de leyes, tales como el derecho interno de un país beligerante, en particular en un conflicto, que también puede proporcionar límites legales a la conducta o a la justificación de la guerra.

Entre otras cuestiones, las modernas leyes de la guerra contemplan las declaraciones de guerra, la aceptación de la rendición militar y el tratamiento de los prisioneros de guerra, la necesidad militar, junto con la *distinción* y *proporcionalidad*, y la prohibición de ciertas armas, que pueden causar un sufrimiento innecesario.

Primeras Fuentes.

Los intentos de definir y regular la conducta de los individuos, las naciones, y otros agentes en la guerra y para mitigar los terribles efectos de la misma tienen una larga historia. Los primeros casos conocidos se encuentran en la Biblia hebrea (Antiguo Testamento).

Por ejemplo, *Deuteronomio* (20:19-20) limita la cantidad aceptable de daños colaterales y del daño ambiental.

En la Europa medieval, la Iglesia católica también comenzó a promulgar las enseñanzas de la guerra justa, que se reflejan, en cierta medida, en movimientos tales como la Paz y tregua de Dios. El impulso para restringir la extensión de la guerra, y sobre todo la de proteger la vida y las propiedades de los no combatientes continuó con Hugo Grocio y sus intentos de escribir las leyes de la guerra.

Fuentes Modernas.

Las modernas leyes de la guerra derivan de dos fuentes principales:

Legislación mediante Tratados Internacionales (o *convenciones*).

Costumbres. No todas las leyes de la guerra derivan o han sido incorporadas en esos tratados que pueden hacer referencia a la importancia que sigue teniendo el derecho consuetudinario.

Este “derecho internacional consuetudinario” está establecido por la práctica general de las naciones, junto con su aceptación de que esa práctica es requerida por la ley.

Propósitos de las leyes

Algunos de los principios centrales que subyacen en las leyes de la guerra son:

Las guerras deben limitarse a la consecución de los objetivos políticos que la iniciaron (por ejemplo, control territorial), y no deben incluir la destrucción innecesaria.

Las guerras deben ser llevadas a su fin lo más rápidamente posible.

Las personas y los bienes que no contribuyen al esfuerzo de guerra deben ser protegidos contra la destrucción y penurias innecesarias.

Con este fin, las leyes de la guerra están destinadas a mitigar las penurias de la guerra:

- Protección tanto de los combatientes y no combatientes del sufrimiento innecesario.
- Salvaguardar ciertos derechos humanos fundamentales de las personas que caen en las manos del enemigo, sobre todo prisioneros de guerra, heridos y enfermos, y de la población civil.
- Facilitar la restauración de la Paz.

Aplicabilidad a los estados e individuos

Las leyes de guerra obligan no sólo a los Estados como tales, sino también a los individuos y, en particular, a los miembros de las Fuerzas Armadas. Las partes están obligadas por las leyes de guerra en la medida en que dicho cumplimiento no interfiere con el logro de objetivos legítimos militares. Por ejemplo, se ven obligados a hacer todo lo posible para evitar dañar las propiedades de las personas que no participan en el combate, pero no son culpables de un crimen de guerra si una bomba, por error, llega a una zona residencial.

De la misma manera, los combatientes que *intencionalmente*, utilicen a personas protegidas, como escudos o a sus propiedades como camuflaje, son culpables de violaciones de las leyes de guerra y responsables de los daños a lo que debieran haber protegido.

Declaraciones, Convenios, Tratados y Sentencias de la guerra:

- 1864: Primera Convención de Ginebra para la "Mejora de la Condición de las Fuerzas Armadas heridos y enfermos en el campo de batalla."

- 1868: Declaración de San Petersburgo, Prohibir el uso, en tiempo de guerra, de proyectiles explosivos de peso inferior a 400 gramos.
- 1899: La Conferencia de Paz de la Haya constaba de cuatro secciones principales y tres declaraciones adicionales (la sección principal final es, por alguna razón, idéntica a la declaración adicional primera):
    - I - Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales
    - II - Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre
    - III - Adaptación a la Guerra Marítima de los Principios del Convenio de Ginebra del año 1864
    - IV - Prohibición del Lanzamiento de Proyectiles y Explosivos desde Globos
    - Declaración I- Sobre el Lanzamiento de proyectiles y Explosivos desde Globos
    - Declaración II- Sobre el Uso de Proyectiles Cuyo Objeto es la difusión de gases asfixiantes o gases tóxicos
    - Declaración III- Sobre el Uso de balas que se Expanden o Aplastan Fácilmente el Cuerpo Humano.

- 1907: Conferencia de Paz de la Haya tenía trece secciones, de las cuales doce fueron ratificadas y están en vigor, y dos declaraciones.

  I- Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales.

  II- La Limitación del Empleo de la Fuerza Para el Cobro de Deudas Contractuales.

  III- La Apertura de Hostilidades.

  IV- Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre.

  V- Los Derechos y Deberes de las Potencias y Personas Neutrales en Caso de Guerra Terrestre.

  VI- El Status de los Buques Mercantes Enemigos al Comienzo de las Hostilidades.

  VII- La Conversión de Buques Mercantes en Naves de Guerra.

  VIII- La Colocación de Minas Submarinas de Contacto.

  IX- Bombardeo por Fuerzas Navales en Tiempo de Guerra.

X- La Adaptación de la Guerra Marítima a los Principios de la Convención de Ginebra.

XI- Ciertas Restricciones en Cuanto al Ejercicio del Derecho de Captura en la Guerra Naval.

XII- La Creación de un Tribunal Internacional de Presas Marítimas [No Ratificado].

XIII- Los Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en la Segunda Guerra Naval.

Declaración I- Extender la II Declaración de la Conferencia del Año 1899 a Otros Tipos de Aviones.

Declaración II- En el Arbitraje Obligatorio.

- 1929: Convención de Ginebra, relativa al tratamiento de prisioneros de guerra.
- 1929: Convención de Ginebra sobre el mejoramiento de la condición de los heridos y enfermos.
- 1945: Carta de las Naciones Unidas (entró en vigor el 24 de octubre del año 1945).

- 1946: Sentencia del Tribunal Militar de Nüremberg.
- 1947: Principios de Nüremberg formulados bajo Resolución 177 de la Asamblea General de las Naciones Unidas 21 de noviembre del año 1947.
- 1948: Naciones Unidas Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio.
- 1949: I Convenio de Ginebra Para la Mejora de la Condición de las Fuerzas Armadas de Heridos y Enfermos en el Campo de Batalla.
- 1949: II Convenio de Ginebra Para el Mejoramiento de la Condición de los Heridos, Enfermos y Náufragos de las Fuerzas Armadas en el mar.
- 1949: III Convenio de Ginebra Relativo al Trato Debido a los Prisioneros de Guerra.
- 1949: IV Convenio de Ginebra Relativo a la Protección de Personas Civiles en Tiempo de Guerra.
- 1954: Convenio de La Haya para la Protección de los Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado.

- 1977: Primer Protocolo de Ginebra, Adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto del año 1949, Relativos a la Protección de las Víctimas de los Conflictos Armados Internacionales.
- 1977: Segundo Protocolo de Ginebra, Adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto del año 1949, Relativos a la Protección de las Víctimas de los Conflictos Armados No Internacionales.
- 1978: Reglas Fundamentales de la Cruz Roja del Derecho Internacional Humanitario Aplicables en los Conflictos Armados.
- 1994: Manual de San Remo Sobre Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar.
- 1998: Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional entró en vigor el 1 de julio del año 2002.

Hasta aquí se han expuesto conceptos mínimos tales como, concepto de leyes de guerra, fuentes antiguas del derecho de guerra, fuentes modernas, propósitos del derecho de guerra, aplicabilidad y una lista de declaraciones, convenios, tratados y sentencias de guerra. Creemos oportuno indicar qué convenios o declaraciones son aplicables al caso

del crucero, para ser más precisos, qué normas de esos convenios o declaraciones son aplicables al caso que nos ocupa.

Siguiendo con tal idea y luego del análisis de los convenios y declaraciones enumeradas, pasamos a exponer en el orden que corresponde las normas aplicables al caso.

En primer lugar la Carta de NU de 1945, más precisamente su art. 51, que expresa:

"Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales. Las medidas tomadas por los Miembros en ejercicio del derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad, y no afectarán en manera alguna la autoridad y responsabilidad del Consejo conforme a la presente Carta para ejercer en cualquier momento la acción que estime necesaria con el fin de mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales".

En segundo lugar, corresponde citar la Resolución 177 de la Asamblea General de las NU del 21 de Noviembre de 1947, la cual ordena al

órgano mencionado la tarea de enumerar los principios consagrados en el juicio de Nüremberg (considerado el más importante del siglo XX).

Son siete, los principios directrices, que tienden a determinar qué constituye un crimen de guerra:

Principio I: Cualquier persona que cometa actos que constituyan un crimen bajo las leyes internacionales será responsable y por consiguiente sujeto a castigo.

Principio II: El hecho de que las leyes internas no impongan castigo por un acto que constituya un crimen bajo las leyes internacionales no exime a la persona que cometió el acto de su responsabilidad bajo las leyes internacionales.

Principio III: El hecho de que una persona que ha cometido un acto que constituye un crimen bajo las leyes internacionales sea Jefe del Estado o un oficial responsable del Gobierno no le exime de la responsabilidad bajo las leyes internacionales.

Principio IV: El hecho de que una persona actúe bajo las órdenes de su Gobierno o de un superior no le exime de la responsabilidad bajo las leyes internacionales, siempre que se demuestre que tenía posibilidad de actuar de otra forma.

Principio V: Cualquier persona acusada de un crimen bajo las leyes internacionales tiene el derecho de un juicio justo ante la ley.

Principio VI: Los crímenes que se enumeran a partir de aquí son castigables como crímenes bajo las leyes internacionales:

(a) Guerra de agresión:

(i) La planificación, preparación, iniciación o comienzo de una guerra de agresión, o una guerra que viole los tratados internacionales, acuerdos o promesas; (ii) La participación en un plan común o conspiración para el cumplimiento de cualquiera de los actos mencionados en (i).

(b) Crímenes de Guerra:

Las violaciones de las leyes o costumbres de la guerra que incluyen, pero no están limitadas a, asesinato, trato inhumano o deportación como esclavos o, para cualquier otro propósito de la población civil de un territorio ocupado, asesinato o trato inhumano a prisioneros de guerra, a personas sobre el mar, asesinato de rehenes, pillaje de la propiedad pública o privada, destrucción injustificada de ciudades, pueblos o villas, o la devastación no justificada por la necesidad militar.

(c) Crímenes contra la humanidad: Asesinato, exterminio, esclavitud, deportación y cualquier otro acto inhumano contra la población civil, o persecución por motivos religiosos, raciales o políticos, cuando dichos

actos o persecuciones se hacen en conexión con cualquier crimen contra la paz o en cualquier crimen de guerra.

Principio VII: La complicidad en la comisión de un crimen contra la paz, un crimen de guerra o un crimen contra la humanidad tal y como fueron expuestos en los Principios VI, es un crimen bajo las leyes internacionales.

En tercer lugar, se añade el II Convenio de Ginebra para el mejoramiento de la condición de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar del año 1949, en especial los artículos 12 y 13.

Artículo 12: refiere a la protección, trato y asistencia de los heridos, enfermos y náufragos en el mar, indicando lo siguiente:

Los miembros de las fuerzas armadas y las demás personas mencionadas en el artículo siguiente que, encontrándose en el mar, estén heridos o enfermos o sean náufragos, deberán ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, debiendo entenderse que el término "naufragio" será aplicable a todo naufragio, sean cuales fueren las circunstancias en que se produzca, incluido el amaraje forzoso o la caída en el mar.

Serán tratados y asistidos con humanidad por la Parte en conflicto que los tenga en su poder, sin distinción desfavorable basada en el sexo, la raza, la nacionalidad, la religión, las opiniones políticas o en cualquier otro criterio análogo. Está estrictamente prohibido todo atentado contra su vida y su persona, en particular matarlos o exterminarlos, someterlos a tortura, efectuar en ellos experimentos biológicos, dejarlos deliberadamente sin atención médica o sin asistencia, o exponerlos a riesgos de contagio o de infección causados con esa finalidad.

Sólo razones de urgencia médica autorizarán una prioridad en el orden de la asistencia.

Se tratará a las mujeres con las consideraciones debidas a su sexo.

Artículo 13: el mismo refiere a las personas protegidas, enumerándolas.

El presente Convenio se aplicará a los náufragos, a los heridos y a los enfermos en el mar pertenecientes a las categorías siguientes:

1) Los miembros de las fuerzas armadas de una Parte en conflicto, así como los miembros de las milicias y de los cuerpos de voluntarios que formen parte de estas fuerzas armadas;

2) los miembros de las otras milicias y de los otros cuerpos de voluntarios, incluidos los de movimientos de resistencia organizados, pertenecientes a una de las Partes en conflicto y que actúen fuera o dentro del propio territorio, aunque este territorio esté ocupado, con tal de que estas milicias o estos cuerpos de voluntarios, incluidos estos movimientos de resistencia organizados, reúnan las siguientes condiciones:

a) estar mandados por una persona que responda de sus subordinados;

b) tener un signo distintivo fijo y reconocible a distancia;

c) llevar las armas a la vista;

d) dirigir sus operaciones de conformidad con las leyes y costumbres de la guerra;

3) los miembros de las fuerzas armadas regulares que sigan las instrucciones de un Gobierno o de una autoridad no reconocidos por la Potencia detenedora;

4) las personas que sigan a las fuerzas armadas sin formar realmente parte de ellas, tales como los miembros civiles de tripulaciones de

aviones militares, corresponsales de guerra, proveedores, miembros de unidades de trabajo o de servicios encargados del bienestar de los militares, a condición de que hayan recibido autorización de las fuerzas armadas a las cuales acompañan;

5) los miembros de las tripulaciones, incluidos los patrones, los pilotos y los grumetes de la marina mercante, y las tripulaciones de la aviación civil de las Partes en conflicto que no se beneficien de un trato más favorable en virtud de otras disposiciones del derecho internacional;

6) la población de un territorio no ocupado que, al acercarse el enemigo, tome espontáneamente las armas para combatir contra las tropas invasoras, sin haber tenido tiempo para constituirse en fuerzas armadas regulares, si lleva las armas a la vista y respeta las leyes y costumbres de la guerra.

Por último, se considera importante citar el Protocolo I, Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales de 1977 que contiene dos artículos importantes para el tema de análisis.

En el artículo 8 apartado “b” deja en claro qué se entiende por náufrago de la siguiente manera:

Para los efectos del presente Protocolo:

b) se entiende por náufragos las personas, sean militares o civiles, que se encuentren en situación de peligro en el mar o en otras aguas a consecuencia de un infortunio que las afecte o que afecte a la nave o aeronave que las transportaba, y que se abstengan de todo acto de hostilidad. Estas personas, siempre que sigan absteniéndose de todo acto de hostilidad, continuarán considerándose náufragos durante su salvamento, hasta que adquieran otro estatuto de conformidad con los Convenios o con el presente Protocolo.

En el artículo 10 se afirma que los heridos, enfermos y náufragos deben ser protegidos y asistidos. A saber:

1. Todos los heridos, enfermos y náufragos, cualquiera que sea la Parte a que pertenezcan, serán respetados y protegidos.

2. En toda circunstancia serán tratados humanamente y recibirán, en toda la medida de lo posible y en el plazo más breve, los cuidados médicos que exija su estado. No se hará entre ellos ninguna distinción que no esté basada en criterios médicos.

Consideramos ahora que es tiempo de analizar los hechos citados a la luz de las mencionadas normas.

VI.-ANALISIS DE LOS HECHOS A LA LUZ DEL DERECHO

En esta etapa como bien se ha afirmado, compete observar cómo se dieron los hechos a la luz de las normas.

Para eso es importante recurrir, en primer lugar, al art. 51 de la Carta de NU, el cual ha sido el eje central de la defensa esgrimida por Inglaterra, según surge de los documentos desclasificados del mencionado estado.

Pero, antes de analizar el contenido del mismo, es necesario saber que en la carta de la ONU de 1945 rige un principio fundamental denominado “Prohibición del uso de la fuerza”, el cual deja en claro que los estados parte en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier estado, o en cualquier forma incompatible con los propósitos de las N.U.

Es también la misma Organización Internacional quien en su carta prevé excepciones a este principio. Los casos en que expresamente se prevé el uso de la fuerza son: el uso de la fuerza en legítima defensa (art. 51), la acción mediante fuerzas armadas necesarias para

mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales decidida por el Consejo de Seguridad (art 42) y la acción contra estados enemigos para reprimir el rebrote de hostilidades al fin de la Segunda Guerra Mundial (art 107). En virtud de la práctica de la organización, habría que añadir los casos de autorización del uso de la fuerza por las N.U.

Concretamente, para el caso es de relevancia solo el mencionado artículo 51 y, por ello, hay que verificar si se cumplió o no por parte de Inglaterra con los requisitos que exige esta legítima defensa, a la hora del ataque al Crucero.

En primer lugar, el ataque del estado agresor debe ser actual o inminente.

Y en segundo lugar, según el derecho internacional consuetudinario la Legítima Defensa del estado agredido debe ser respuesta inmediata, necesaria y proporcional al ataque. Estas condiciones fueron reconocidas en el S XIX a raíz del incidente del Caroline entre los EE.UU y el Reino Unido.

El hecho de que el Belgrano no estaba atacando está más que probado y en cuanto a la inminencia del ataque se dirá que:

- Se encontraba en una ubicación, latitud 55º 25´S y longitud 61º 32´O, es decir fuera de la zona de exclusión, o sea del perímetro de 200 millas alrededor de las islas trazado por Londres, desde la cual y en base a su poder ofensivo no podía atacar.

  Recordemos para ello que el Belgrano contaba con cañones de 20 km de alcance y que según inteligencia estadounidense de la época marca que la ultima ubicación fue a treinta millas del cordón de seguridad.
- Por otra parte, según surge de investigaciones realizadas por el mismo parlamento inglés, el Belgrano no fue hundido en momentos en que se dirigía a atacar a las unidades inglesas, sino cuando se hallaba navegando en dirección al continente desde hacía varias horas y, que no fue atacado al ser sorprendido en una incursión sino después de un prolongado seguimiento por el submarino.

Desde el punto de vista jurídico, lo dicho, sería suficiente para demostrar como bien afirmamos que no existió ataque concreto ni tampoco inminente por parte del Crucero ARA General Belgrano, por ende, no sería necesario analizar si el accionar de Inglaterra encuadraba en legítima defensa. Pero suponiendo que existiera un

ataque inminente, como afirma Inglaterra, más precisamente Sandy Woodward, jefe de las fuerzas de tareas británicas, quien aclaró que ellos no podían permitir que un buque de guerra argentino se acercara a una zona de exclusión en forma arbitraria para que los atacara cómodamente desde allí, deberíamos constatar si los elementos que componen la legítima defensa han quedado a salvo o no.

Con respecto a la proporcionalidad del accionar que debe existir como respuesta a un ataque, al no haber ocurrido por parte del crucero, no existe parámetro para medir la proporcionalidad del accionar de Inglaterra.

En relación a la necesidad de la respuesta, tampoco tiene lugar aquí porque como se ha señalado, por la ubicación del Belgrano y el alcance de sus cañones se puede decir que, no había riesgo de generar daño alguno a la armada inglesa y como consecuencia de esto no había necesidad de accionar. Por otra parte, es de importancia citar aquí una de las reuniones celebradas por el gabinete británico en donde se discutía la posibilidad de atacar al portaviones “25 de Mayo” fuera de la zona de exclusión. Respecto de ello, se optó por el no ataque; siguiendo el consejo del máximo asesor jurídico del estado quien afirmó que si bien se podía atacar fuera de la zona de exclusión, haciendo una

excepción a la regla que ellos mismos habían fijado, sería muy difícil desde el punto de vista jurídico justificar que el mencionado portaviones importaba una amenaza para la armada inglesa y así actuar en legítima defensa.

Entonces, como se desprende del libro de Bacaro, cuánto más difícil fuera para Inglaterra justificar la peligrosidad del ARA General Belgrano sabiendo que tenía un poder ofensivo mucho menor al del portaviones “25 de Mayo”.

Por último, y continuando dentro de este hipotético caso de considerar la inminencia en el ataque del Crucero argentino, se podría afirmar que el accionar de Inglaterra sí cumple con el requisito de inmediatez; pero al no cumplirse los restantes requisitos, como ya se indicó, también queda desacreditada que en el accionar inglés haya existido una defensa legítima.

Otro de los argumentos de gran relevancia, para la cuestión es la denominada Zona de Exclusión, que es un perímetro de 200 millas alrededor de las Islas el cual fue trazado por Gran Bretaña, como una delimitación para emprender cualquier tipo de ataque. Es decir, que mientras el enemigo no cruzara dicha zona no se lo atacaría.

Siendo esto coincidente con la postura adoptada por el Estado Inglés de autodefensa. Entonces se evidencia que, si el Crucero ARA General Belgrano se encontraba al momento de ser atacado a una distancia de 30 millas de este cordón de seguridad, tampoco Inglaterra respetó el propio límite fijado por ella.

Habiendo dicho esto puede afirmarse que Inglaterra no actuó en legítima defensa como manifiesta respecto del ataque al Belgrano.

Ahora, demostrada la violación al ordenamiento jurídico internacional, es oportuno determinar en qué figura penal encuadraría el accionar.

Para responder a ello, es preciso remitir a la resolución 177 de la Asamblea General de Naciones Unidas correspondiente al año 1947, la cual ordena la misión de enumerar una serie de principios consagrados en el juicio de Nüremberg.

Estos principios son un conjunto de directrices tendientes a determinar qué es un crimen de guerra; siendo en virtud de los mismos factible encuadrar el accionar de Inglaterra en la figura de crimen de guerra.

Según surge del Principio VI b) constituye un crimen de guerra: Las violaciones de las leyes o costumbres de la guerra que incluyen, pero

no están limitadas a, asesinato, trato inhumano o deportación como esclavos o para cualquier otro propósito de la población civil de un territorio ocupado, asesinato o trato inhumano a prisioneros de guerra, a personas sobre el mar, asesinato de rehenes, pillaje de la propiedad pública o privada, destrucción injustificada de ciudades, pueblos o villas, o la devastación no justificada por la necesidad militar.

¿Por qué el accionar de Inglaterra configura un crimen de guerra?

Porque fue violatorio de las leyes y costumbres de la guerra, más precisamente de uno de los principios fundamentales de la Carta de NU (a la cual tanto Argentina como Inglaterra han adherido como Estados partes), cual es, el principio de prohibición del uso de la fuerza.

Dado que su accionar no encuadró, como bien se dijo anteriormente, en ninguna de las tres excepciones que prevé la Carta para el uso legítimo de la fuerza por un Estado parte.

Haciendo responsable al Estado Británico por lo acontecido con el Crucero, no se puede pasar por alto quiénes fueron las autoridades que estaban al mando del mismo en aquella época y así indicar qué responsabilidad les cabría a estas.

Son responsables de este crimen la primera ministra, el Jefe de Estado Mayor y el Secretario de Defensa como consecuencia de lo que dicen los Principios I y III de Nüremberg.

Principio I: Cualquier persona que cometa actos que constituyan un crimen bajo las leyes internacionales será responsable y por consiguiente sujeto a castigo.

Principio III: El hecho de que una persona que ha cometido un acto que constituye un crimen bajo las leyes internacionales sea Jefe del Estado o un oficial responsable del Gobierno no le exime de la responsabilidad bajo las leyes internacionales.

Consideramos que el actuar de estas tres autoridades encuadra en ellos por cuanto fueron estos quienes tomaron la decisión en la residencia campestre de la primera ministra en Chequers, donde el Gabinete de Guerra británico había quedado en almorzar. Se tomó a partir de un intercambio de ideas muy breve que mantienen el jefe del Estado Mayor, el secretario de Defensa y la primera ministra, antes de sentarse a comer. Ellos la someten luego al Gabinete de Guerra y así queda adoptada.

Dentro de este plano de responsabilidades, consideramos que queda eximido el capitán del submarino Conqueror dado que su accionar no encuadra en el Principio IV de Nüremberg.

Principio IV: El hecho de que una persona actúe bajo las órdenes de su Gobierno o de un superior no le exime de la responsabilidad bajo las leyes internacionales, siempre que se demuestre que tenía posibilidad de actuar de otra forma.

Se ve que el comandante del Conqueror, al solicitar que se le repitiera de forma inequívoca la orden dada tres veces: "¿Confirma usted que me está diciendo que el General Belgrano constituye una amenaza inminente para las fuerzas británicas y que por eso debo proceder a hundirlo?" según surgió de los documentos desclasificados del parlamento inglés, intentó dejar en claro su intención de negarse a cumplir dicha orden en la medida de sus posibilidades y, dado su menor cargo jerárquico no pudo desacatar -tras la confirmación de la misma- dada reiteradas veces.

Cabe agregar que los crímenes de guerra son imprescriptibles, según surge de la Convención sobre la imprescriptibilidad de los crímenes de guerra y de lesa humanidad. Adoptada y abierta a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2391 (XXIII), de 26

de noviembre de 1968 y entrada en vigor el 11 de noviembre de 1970, de conformidad con el artículo VIII.

La misma, en su artículo I indica: Los crímenes siguientes son imprescriptibles, cualquiera que sea la fecha en que se hayan cometido: a) Los crímenes de guerra según la definición dada en el Estatuto del Tribunal Militar Internacional de Nüremberg, de 8 de agosto de 1945, y confirmada por las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 3 (I) de 13 de febrero de 1946 y 95 (I) de 11 de diciembre de 1946, sobre todo las "infracciones graves" enumeradas en los Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949 para la protección de las víctimas de la guerra.

Hemos dicho hasta aquí que el Estado inglés y las autoridades mencionadas son responsables por la comisión de un crimen de guerra a consecuencia de la violación del principio de prohibición del uso de la fuerza.

No obstante eso, consideramos que han violado otras normas del ordenamiento jurídico internacional, más precisamente del derecho internacional humanitario.

En primer lugar citamos el II Convenio de Ginebra para el mejoramiento de la condición de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar del año 1949, más precisamente sus artículos 12 primer párrafo y 13 en su apartado 1.

Artículo 12. Párrafo 1: los miembros de las fuerzas armadas y las demás personas mencionadas en el artículo siguiente que, encontrándose en el mar, estén heridos o enfermos o sean náufragos, deberán ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, debiendo entenderse que el término "naufragio" será aplicable a todo naufragio, sean cuales fueren las circunstancias en que se produzca, incluido el amaraje forzoso o la caída en el mar.

Teniendo en cuenta el accionar del Estado inglés, se puede afirmar que no se respeto ni protegió a los heridos, enfermos y náufragos, ya que no solo se torpedeo al Crucero sino también a una nave que participaba del rescate.

Por su parte, el Artículo 13: refiere a las personas protegidas y reza así.

El presente Convenio se aplicará a los náufragos, a los heridos y a los enfermos en el mar pertenecientes a las categorías siguientes:

1) los miembros de las fuerzas armadas de una Parte en conflicto, así como los miembros de las milicias y de los cuerpos de voluntarios que formen parte de estas fuerzas armadas.

Claramente, las personas que se encontraban en el Crucero encuadran en este apartado 1 por ser parte de las Fuerzas Armadas.

En segundo y último lugar, el Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales de 1977, el cual también consideramos que ha sido transgredido por el accionar inglés, principalmente en los artículos 8 apartado “b” y 10 apartado 1.

En el artículo 8 apartado “b” deja en claro qué se entiende por naufrago y lo expresa así:

Para los efectos del presente Protocolo:

b) se entiende por náufragos las personas, sean militares o civiles, que se encuentren en situación de peligro en el mar o en otras aguas a consecuencia de un infortunio que las afecte o que afecte a la nave o aeronave que las transportaba, y que se abstengan de todo acto de hostilidad. Estas personas, siempre que sigan absteniéndose de todo acto de hostilidad, continuarán considerándose náufragos durante su

salvamento, hasta que adquieran otro estatuto de conformidad con los Convenios o con el presente Protocolo.

Es evidente que quienes estaban a bordo del Belgrano eran militares y por ende encuadran en este artículo, es decir eran náufragos.

En el artículo 10 se afirma que los heridos, enfermos y náufragos deben ser protegidos y asistidos. El mismo expresa:

1. Todos los heridos, enfermos y náufragos, cualquiera que sea la Parte a que pertenezcan, serán respetados y protegidos.

Finalmente, esta norma también resulta violada en cuanto y como se ha dicho no se actuó con respeto y tampoco se protegió a heridos, enfermos y náufragos.

VII.-COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS

Tras el análisis jurídico de la cuestión, la exposición de hechos, normas y aplicación, surge claramente que el resultado al que arribamos coincide en gran parte con la postura de personas como Delicia R. de Giachino y la del Dr. Bacaro.

Del mismo modo, puede afirmarse la discrepancia con las opiniones de Fernando Morales y con la del Capitán Enrique Molina Pico.

En consecuencia, manifestamos expresamente en qué consisten las diferencias con las mismas.

Vale recordar que, Morales y Molina Pico, para sostener que el accionar de Inglaterra fue legítimo concluyeron:

> *"En el hipotético caso de que se declare el suceso como un crimen de guerra ellos dejarían de ser ex combatientes y pasarían a ser víctima; agrega que cada uno de ellos se considera ex combatiente y de ninguna manera víctima".*

Con respecto a este argumento en particular, oponemos que se acude al sentimiento y no a un análisis jurídico de la cuestión para determinar si fue un crimen de guerra o no.

Sí adherimos a lo que dice la señora Delicia R. de Giachino, en el sentido de que no argumentan en derecho sino que se utilizan un argumento de autoridad.

> *"Si bien en el momento en el que fueron hundidos no estaban en combate, si estaban en "acción de guerra", ya que se dirigían a la isla de los estados para agruparse con otras naves y emprender así una misión contra el enemigo".*

Cabe señalar que si desde el punto de vista militar, estar en acción de guerra exige tomar conciencia de que en cualquier momento pueden ser atacados, no ocurre lo mismo en el plano jurídico, donde rigen diferentes normas que manifiestan que en la guerra no todo es válido.

Formar parte de una misión que en algún momento iba a atacar, no implica "atacar" ni "ataque inminente", como bien afirman diferentes doctrinarios internacionales.

> *“No solo era parte de la mencionada misión, sino que además su peligrosidad para el enemigo surge del armamento que transportaba”.*

Es absurdo considerar la peligrosidad del ARA General Belgrano basándose únicamente en el armamento que poseía, el cual, vale aclarar se centraba principalmente en cañones con un alcance máximo de 20 km. Y, que para determinar la peligrosidad, es necesario tener en cuenta otros factores tales como la ubicación dónde se encontraba y, en base a ella, verificar la posibilidad de hostilidad alguna para las naves inglesas.

> *“Cuando un país entra en guerra, lo hace en su integralidad territorial; con lo cual no podemos alegar que el hundimiento de nuestro crucero ARA General Belgrano haya sido un crimen de guerra por haber estado en ese momento fuera del circulo de exclusión y menos aun si aceptamos que el mencionado limite fue trazado por el mismo enemigo”.*

Según surge de la normativa internacional, en la guerra no todo es válido, a modo de ejemplo, vale citar los convenios de Ginebra de 1949 que diferencian entre objetivos militares y objetivos civiles. Además, la zona de exclusión como ya hemos dicho, fue delimitada por el estado ingles siendo lógico esto con su postura de autodefensa.

VIII.-CONCLUSIÓN

En este trabajo se ha recurrido a diferentes opiniones de personas relevantes, de amplios conocimientos sobre el tema en cuestión y se ha coincidido con aquellas que señalan la postura del hundimiento del Crucero ARA General Belgrano como propio de un accionar ilegítimo por parte del Estado Británico, más precisamente dentro de la figura de crimen de guerra.

Y, no solo la coincidencia con argumentos de personas, sino y principalmente, con las consideraciones que surgen de la normativa internacional, a la cual tanto Argentina como Inglaterra habían adherido, en especial, la Carta de Naciones Unidas, los principios del Tribunal de Nüremberg y los Convenios de Ginebra.

Tampoco se puede dejar de mencionar el argumento que relaciona el resultado del análisis jurídico con el título de héroes a quienes dejaron sus vidas aquel 2 de Mayo de 1982 en las aguas del Océano Atlántico como consecuencia del ataque perpetrado por el submarino inglés “Conqueror”.

El hecho de considerar a quienes estaban a bordo del Belgrano no como héroes, sino víctimas, si se considerase lo acontecidolo como un crimen de guerra, es una cuestión que excede lo estrictamente jurídico.

No obstante, la incursión en el plano afectivo, cabe dejar en claro que el título de HÉROE no se los quitará nadie. Se trató de personas que en un contexto como el que se estaba viviendo, contexto de guerra, zarparon con gran valía decididos en la defensa de su patria y pagaron con sus vidas aquel viaje sin retorno.

Solo cabe preguntarse, si el valor, la energía y voluntad que se requieren para afrontar situaciones de dificultad y tremenda adversidad como es una guerra no son suficientes para otorgar el título de héroes, ¿qué es lo que lo determina?

XIX.-BIBLIOGRAFIA:

BACARO, Pablo E. (2012), *Fuego 6,1,2. El hundimiento del Belgrano: el hecho y la ley de La guerra*. Colección Observatorio Malvinas. Remedios de Escalada, Ediciones UNLa.

DIEZ de VELASCO, Manuel (2006), *Instituciones de derecho Internacional Público.* Madrid, Tecnos. Décimosexta edición.

---------- (2006), *Las Organizaciones internacionales*. Madrid, Tecnos. Décimocuarta edición.

I.- Documentos consultados y citados para el análisis de los hechos a la luz del Derecho:

(1945), Carta de las Naciones Unidas (entró en vigor el 24-10-1945).

(1946), Sentencia del Tribunal Militar de Nüremberg.

(1947), Principios de Nüremberg formulados bajo Resolución 177 de la Asamblea General de las Naciones Unidas 21 de noviembre del año 1947.

(1949), II Convenio de Ginebra para el Mejoramiento de la Condición de los Heridos, Enfermos y Náufragos de las Fuerzas Armadas en el mar.

(1864), Primera Convención de Ginebra para la "Mejora de la Condición de las Fuerzas Armadas heridos y enfermos en el campo de batalla."

(1977), Primer Protocolo de Ginebra Adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto del año 1949, Relativos a la Protección de las Víctimas de los Conflictos Armados Internacionales.

II. Otras fuentes electrónicas y periodísticas:

a) Tema. Islas Malvinas:

1) www.portalplanetasedna.com.ar/guerra_malvinas.htm ;

2) http://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_de_las_Malvinas.

b) Tema. Historia del Crucero:

1) camne.com.ar/cruceroarabelgrano/cbresenahistorica/cbresenahistorica.htm

2) www.cibernautica.com.ar/gralbelgrano/

3) http://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_del_Belgrano

c) Opiniones y argumentos:

http://opinion.infobae.com/fernando-morales/2013/04/20/crimen-o-accion-de-guerra/ (corresponde a Fernando Morales).

http://www.lanacion.com.ar/702414-el-hundimiento-del-belgrano-fue-un-crimen-de-guerra (Delicia R. de Giachino).

Juan Natalizio: malvinas30mvs.blogspot.com.ar

http://www1.rionegro.com.ar/diario/debates/2011/01/14/27122.php (Molina Pico).

http://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_del_Belgrano (wikipedia).