

ANÁLISIS 1

LA CHISPA QUE INICIE UN CONFLICTO EN LOS MARES DE CHINA, ¿PODRÍA SER UN ACCIDENTE O ERROR INVOLUNTARIO?

Cap. de Navío (R) Daniel G. Chaluleu

“El Mar de la China Meridional¹, no Taiwán, es la chispa más probable del conflicto entre Estados Unidos y China, dice un ex coronel chino”, reza el título de un artículo recientemente publicado por el medio The Japan Times², haciendo alusión a conceptos vertidos por el Coronel (R) Zhou Bo, del Ejército Popular de Liberación Nacional de China (EPLN). Zhou es actualmente miembro principal del Centro de Seguridad y Estrategia Internacional de la Universidad Tsinghua de Beijing.

En el artículo, Zhou destaca que si bien la idea generalizada es que el Estrecho de Taiwán sería el lugar más probable para que estallara una guerra entre Estados Unidos y China, la chispa del conflicto podría encenderse en otro lugar. Al respecto, hace referencia a los cada vez más frecuentes “encuentros peligrosamente cercanos en el mar y en el aire”, en el Mar de la China Meridional, dado que en el mismo “barcos y aviones militares estadounidenses y aliados se despliegan regularmente para desafiar los reclamos de soberanía china en la región, particularmente en las disputadas islas Paracel y Spratly” (ubicadas a gran distancia, unas 800 millas náuticas, de la zona central del Estrecho de Taiwán). Zhou menciona como ejemplo un reciente encuentro entre un avión de combate chino y otro de reconocimiento de la Fuerza Aérea de EE.UU. Ambas aeronaves se acercaron a solo tres metros una de otra mientras volaban sobre el Mar de la China Meridional, arriesgándose por poco a una colisión, intercambiando luego acusaciones sobre la responsabilidad de una maniobra tan insegura. Desde Washington se argumentó que el RC-135 estadounidense estaba “realizando operaciones de rutina de manera legal” en el espacio aéreo internacional, y Beijing respondió que el avión estaba realizando un “reconocimiento cercano” en la costa sur de China continental y en las islas Paracel / Xisha, reclamadas por Beijing. “El verdadero desafío para China y EE.UU no es evitar una nueva “Guerra Fría”, sino evitar un conflicto probablemente desencadenado por un accidente o error de cálculo”, dijo Zhou. Suena lógico, no por nada China y Japón establecieron hace poco tiempo una “línea directa” entre sus funcionarios de Defensa, para “evitar accidentes o colisiones no intencionales”, la cual fue utilizada recientemente por primera vez³.

Resulta útil, entonces, evaluar situaciones en las cuales un hecho fortuito, accidente, error, equivocación o errónea interpretación de un acontecimiento generaron, o podrían haber generado, un conflicto. También, a modo de conclusión o enseñanza, evaluar medidas preventivas.

Beijing reclama para sí parte del Mar de la China Meridional⁴, y se opone a cualquier participación de los estados no reclamantes en disputas territoriales, incluidos Estados Unidos, Canadá, Australia y Japón. Por su parte, EE.UU. y otras naciones como Canadá realizan habituales “Operaciones de Ejercicio de la Libertad de Navegación” (FONOPs)⁵, consistentes en el paso inocente por la zona⁶. Por supuesto, los otros estados ribereños también tienen unidades militares y embarcaciones civiles en la zona. Es así que hubo recientes incidentes cercanos a la colisión entre embarcaciones chinas, filipinas y vietnamitas, que motivaron al Ministro de Defensa de Singapur, Ng Eng Hen, a “pedir a los líderes regionales que renovaran su compromiso con un orden basa-

1 También se hace referencia a este espacio marítimo, en distintos lugares del mundo, como Mar del Sur de China, Mar del Este o Mar de Filipinas Occidental.

2 Domínguez, G. (11 de mayo de 2023). “South China Sea — not Taiwan — more likely spark of U.S.-China conflict, former Chinese colonel says”. The Japan Times. <https://www.japantimes.co.jp/news/2023/05/11/asia-pacific/zhou-bo-china-us-south-china-sea-conflict/>

3 Nippon News, (16 de mayo de 2023). “Japan, China use Defense Hotline for 1st Time”, <https://www.nippon.com/en/news/yjj2023051600908/>

4 Un fallo de un tribunal arbitral de 2016 motivado por una disputa ocurrida entre China y Filipinas establece que tales reclamos son incompatibles con las zonas económicas exclusivas dispuestas en la CONVEMAR.

5 U.S. INDOPACOM (21 de abril de 2023), “DoD Releases Fiscal Year 2022 Freedom of Navigation Report”, <https://www.pacom.mil/Media/News/News-Article-View/Article/3372427/dod-releases-fiscal-year-2022-freedom-of-navigation-report/>

6 ONU (1982), Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Art. 17 “Derecho de paso inocente”. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

do en reglas para guiar las interacciones en el dominio marítimo”, destacando que “accidentes o incidentes podrían provocar respuestas más duras y prolongadas”. En particular, el ministro recordó⁷ que en 2001 en la zona de la isla Hainan una aeronave EP-3 de la Armada de los EE.UU. y un caza chino F-8 colisionaron en vuelo⁸.

Planteado el tema y su estado actual, surge la preocupación de que, a pesar de los numerosos mecanismos de diálogo, líneas telefónicas directas, procedimientos operativos y Reglas de Empeñamiento existentes (RdE o ROE, por su sigla en inglés, o “Reglas de Comportamiento”, como se explicitan en el memorando firmado al efecto por China y EE.UU.⁹) la guerra podría desencadenarse “sin querer”. Un accidente, error de cálculo, o aún la interpretación errónea de una situación podrían desatar la crisis, ¿Ha pasado algo así en otras ocasiones? Cabe hacer una enumeración retrospectiva de algunas situaciones análogas.

El caso de la Primera Guerra Mundial

Es comúnmente aceptado que el inicio de la Primera Guerra Mundial fue detonado por el asesinato del archiduque Francisco Fernando de Austria. La “chispa” que inició el conflicto. ¿Una muerte, comienzo del hasta entonces mayor enfrentamiento bélico de la historia de la humanidad? ¿Pudo haber alguna interpretación equivocada de lo que eso significó? Sin el objetivo de analizar el conflicto en sí, y aceptando que el citado magnicidio inició una secuencia de represalias y activación de alianzas, más de cien años después hay aún diferentes interpretaciones sobre causas y responsabilidades de esa guerra. En una serie de entrevistas publicadas por la BBC, se reproducen argumentos elaborados por académicos y estudiosos, que no siempre coinciden¹⁰. Para Max Hastings, la responsabilidad recae mayoritariamente sobre Alemania por haber ofrecido un respaldo casi irrestricto a Austria. Para sir Richard J. Evans, profesor de historia en Cambridge, fue responsabilidad de Serbia, marcada por un extremo nacionalismo, y también Austria y Hungría (en menor medida) por una sobre-reacción ante el asesinato del Archiduque. Evans destaca también la actitud generalmente positiva hacia la guerra en sí que tenían los líderes europeos de la época, entre muchos de los cuales primaban nociones de “honor” y expectativas de una rápida victoria, las cuales se demostró cuán lejos se hallaban de la realidad. Para la doctora Heather Jones, profesora de historia internacional (University College of London), la responsabilidad recae sobre un grupo de belicosos líderes políticos y militares de Austria-Hungría, Alemania y Rusia. Esta última es mencionada en particular porque en su apoyo a Serbia, puso el instrumento militar a disposición antes de agotar otras opciones pacíficas. John Rohl, profesor emérito de historia de la Universidad de Sussex, responsabiliza a Austria-Hungría y Alemania. Lo destacable de su opinión, para este trabajo, es que afirma categóricamente que la Primera Guerra Mundial “no comenzó por accidente o por un fracaso diplomático”. Entonces, la posibilidad de un comienzo por accidente es, por lo menos, admitida y razonable. Para Gerhard Hirschfeld, profesor de historia moderna y contemporánea de la Universidad de Stuttgart, fueron responsables Austria-Hungría, Alemania, Rusia, Francia, Gran Bretaña y Serbia. Hirschfeld opina que desde hacía tiempo las élites alemanas veían a una guerra como oportunidad para ampliar sus dominios coloniales. No obstante, señala que “un error de interpretación” (de todos los participantes de un complejo sistema de alianzas) de una crisis “relativamente menor” como el asesinato en Sarajevo fue lo que desencadenó masivamente la guerra. Annika Mombauer, profesora de historia europea (The Open University, Londres) se pregunta, cien años después, si (la Primera Guerra Mundial) “fue un accidente o el diseño inevitable o planeado de un grupo de sonámbulos y pirómanos”. Concluye que no fue un accidente, y que la promesa de apoyo irrestricto alemán a Austria-Hungría fue el factor determinante. Sean McMeekin -profesor de historia en Koc University- Estambul, cree que responsabilizar a Alemania es “la solución simple” a un interrogante complejo. Desde su punto de vista Austria-Hungría, Alemania, Rusia, Francia, Gran Bretaña y Serbia comparten responsabilidades por igual. En particular McMeekin responsabiliza a Rusia, por movilizarse militarmente antes que Alemania. Gary Sheffield, profesor de Estudios de Guerra en la Universidad de Wolverhampton, señala indudablemente como responsables a Austria-Hungría y Alemania. “Lo mejor que se puede decir de los líderes alemanes y austríacos es que asumieron riesgos criminales con la paz mundial”, dice Sheffield. Para finalizar con este caso, la opinión de David Stevenson, de la London School of Economics, quien afirma que el mayor grado de responsabilidad por el inicio de esa guerra recae sobre las autoridades de Alemania, pero sin eximir a otros por su actitud belicosa en algunos casos, y pasiva en otros. En resumen, y retomando el tema central de este análisis, concluimos que en el caso de la Primera Guerra Mundial, y según la opinión de diez prestigiosos historiadores, no hay coincidencia sobre

⁷ ONU (1982), Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Art. 17 “Derecho de paso inocente”. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

⁸ Ministerio de Defensa de Singapur, 3 de mayo de 2023, “Speech by Minister for Defence, Dr. Ng Eng Hen, at the opening ceremony of IM-DEX Asia”, https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2023/May/03may23_speech

⁹ BBC (5 de abril de 2001), “Who caused the crash?”, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/1260290.stm>

¹⁰ Departamento de Defensa de EE.UU., 9 de noviembre de 2014, “Memorandum of Understanding on the Rules of Behavior for Safety of Air and Maritime Encounters Between the Department of Defense of the United States of America and the Ministry of National Defense of the People’s Republic of China”, https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/141112_MemorandumOfUnderstandingRegardingRules.pdf

quien inició el conflicto, el cual detonó por un incidente relativamente menor, ocurrido a cientos de kilómetros de zonas que fueron luego escenario de los combates más intensos. Se considera también que la interpretación errónea de señales, actitudes o hechos determinados, por parte de quienes tomaron decisiones, contribuyó a la escalada que culminó en guerra.

Otro error: Operación Cartago

“Shell House, en la esquina de Nyropsgade y Kampmandsgade, Copenhague, era la sede del Cuartel General de la Gestapo durante la ocupación alemana de Dinamarca y fue destruido como resultado de la Operación Cartago, un bombardeo de precisión con aviones De Havilland “Mosquito” de la Segunda Fuerza Aérea Táctica, el 21 de marzo de 1945”¹¹, se lee en el sitio web del Museo Imperial de Guerra en Londres. ¿Un bombardeo de precisión? Parece que no todos coinciden con ese punto de vista.

En una entrevista del periodista Rubén Guillemi a la señora Elisabeth Lyneborg, una de las pocas sobrevivientes de ese ataque de la aviación británica a Copenhague, cuenta algunos detalles¹². Primero, que se encontraba en la escuela francesa Jeanne d’Arc (no en el Cuartel General de la Gestapo). “Lo que recuerdo es que luego de la primera explosión bajé las escaleras hacia el sótano de la escuela de la mano de mi compañerito Peter, también del Kindergarten. Todo a oscuras. Yo sobreviví, Peter no”, describe la entrevistada, refiriéndose a las bombas lanzadas por las aeronaves británicas. ¿Empiezan a aparecer contradicciones entre lo publicado en el sitio del Museo Imperial y lo que podría haber sucedido? La respuesta es un contundente “sí”.

Según la entrevista publicada, “El objetivo era destruir la Shellhus (“Casa Shell”) originalmente propiedad de la compañía petrolera, pero requisada por las fuerzas de ocupación como sede de la Gestapo. La petición de bombardearla procedía de la propia resistencia danesa, a pesar de que se sabía que el último piso del edificio estaba siendo utilizado para albergar ciudadanos locales a modo de escudo humano, y torturarlos allí”. Los altos mandos británicos evitaron en lo posible acceder a la petición, dado el riesgo de que lo que hoy se denomina “daño colateral” fuera inaceptable. Luego construyeron maquetas del lugar para familiarizar a los pilotos con el entorno en el que se encontrarían. Deberían volar a muy baja altura, pero el azar les jugó una mala pasada. Uno de los bombarderos chocó contra un poste de luz, y se estrelló contra el edificio de la Escuela Jeanne D’Arc. Como su misión era indicar al resto del escuadrón la ubicación de la Shellhus, los demás pilotos británicos interpretaron erróneamente que la escuela era el edificio de la Gestapo (que en realidad estaba a un kilómetro y medio de distancia) y comenzaron a lanzar sus bombas sobre la misma. “Cuando se produjo la primera explosión, la monja que estaba a cargo de nosotros nos ordenó bajar al sótano, y yo me tomé entonces de la mano de mi compañerito Peter”, recuerda Lyneborg en la entrevista. Si bien finalmente el cuartel de la Gestapo fue atacado, y del mismo escaparon 18 prisioneros, también hubo que pagar el alto costo de 125 civiles daneses fallecidos en la Escuela Jeanne D’arc. Si bien este hecho no desencadenó ninguna guerra por error, fue un accidente paradigmático en la historia militar, suficientemente elocuente acerca de cómo un hecho fortuito podría ser la chispa desencadenante de una conflagración mayor.

El conflicto por las Islas Malvinas

En 1982 la República Argentina y el Reino Unido, dos países con valores universales similares y profundos lazos comerciales y culturales, se enfrentaron en una guerra de casi tres meses de duración cuya sola ocurrencia sorprendió al mundo entero. ¿Cómo comenzó esa guerra? ¿Cuál fue el detonante? ¿Hubo algún accidente, error de cálculo, o interpretación errónea de las señales enviadas por uno y otro bando?

Constantino Davidoff era un empresario argentino dedicado al comercio de chatarra. En 1981 concurrió a la embajada del Reino Unido en la Argentina, y firmó un contrato por U\$S 270.000 con los propietarios escoceses de una estación ballenera abandonada en Puerto Leith, Islas Georgias del Sur, para desmantelarla y vender lo recuperado como chatarra. Después, volvió para reunirse con el embajador británico y cerciorarse de que no hubiera trámites pendientes. Los operarios contratados por Davidoff fueron hasta Puerto Leith en un buque de la Armada, dado que no había servicios comerciales regulares. Una versión es que izaron la bandera argentina y cantaron el Himno Nacional. Pero Davidoff lo desmiente. “No había militares entre mis trabajadores. Ni izaron la bandera ni cantaron ningún himno nacional. Era un acuerdo comercial. Habría tenido que estar loco para permitir que me lo arruinaran. Todo lo que hacía falta era una llamada de la embajada británica y habría retirado a mis trabajadores, habría cancelado mi contrato”, dice Davidoff. “Se podría haber evitado una guerra”¹³.

¹¹ Imperial War Museum (consultado el 17 de mayo de 2023). “Operation Carthage: The Attack on Shell House, Copenhagen, 21 March 1945”, <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205229985>

¹² Guillemi, Rubén (30 de mayo de 2022). “El bombardeo ‘por error’ durante la Segunda Guerra que dejó 86 niños muertos en Dinamarca”. La Nación, <https://www.lanacion.com.ar/el-mundo/el-bombardeo-por-error-durante-la-segunda-guerra-que-dejo-86-ninos-muertos-en-dinamarca-baje-al-nid30052022/>

Una versión oficial británica interpreta los hechos de otra manera, y lo contradice: “¿Creyó alguno que Davidoff era solo un emprendedor comercial, actuando en solitario? No, él era parte de la conspiración. Visitó instalaciones navales, y se trasladó hasta las Georgias del Sur en un buque de la Armada. Entonces, el incidente de los mercaderes de chatarra fue parte de un proceso que se fue desarrollando durante los meses previos a la invasión”¹⁴.

Ampliando las fuentes de información, en el Informe Rattenbach se puede leer lo siguiente:

- El Bahía Buen Suceso con los obreros de Davidoff realizó la travesía con destino a las Georgias, arribando a Puerto Leith el 19 de marzo de 1982.

- La información periodística consignó que los obreros descendieron del barco y enarbolaron la bandera nacional en un mástil, aunque Davidoff negó este hecho, aduciendo que cuando sus hombres desembarcaron, la bandera ya ondeaba en el lugar. Por otra parte, si bien los obreros llevaban una bandera argentina, ésta se hallaba en el contenedor, en esos momentos aún a bordo del buque. De cualquier forma, el izamiento de la bandera no provocó problemas mayores, habida cuenta de que la enseña fue arriada poco después, a pedido del personal británico.

- Poco más tarde, personal británico perteneciente al British Antarctic Survey (BAS), que se hallaba observando el desembarco (4 personas), dieron la novedad al jefe de Base de Grytviken, quien informó al gobernador Rex Hunt en las Islas Malvinas que un grupo de civiles y militares argentinos había invadido la Isla San Pedro¹⁵.

Respecto a la errónea interpretación de las señales o actitud del oponente (errónea en ambos contendientes), es muy explícita la explicación del capitán de Corbeta Jeff Vandenengel, quien dice: “A principios de 1982, las tensiones sobre las islas eran especialmente altas, pero ninguna de las partes pensó que llevaría a la guerra. Gran Bretaña no creía que Argentina sería tan descarada como para invadir, mientras que Argentina creía que Gran Bretaña, en la era de la descolonización, no estaba dispuesta a luchar por las islas. Había pocas razones financieras o estratégicas para luchar por las Malvinas, siendo su atractivo principal su valor político y simbólico”¹⁶.

Sin necesidad de un análisis más detallado, puede apreciarse que ambos países equivocaron su apreciación sobre lo que iba a hacer el otro, y que un incidente menor, ocurrido también a gran distancia de donde se disputaron los combates, sobre el cual no hay siquiera coincidencia en cuanto a su ocurrencia, desencadenó una guerra de más de dos meses y numerosas bajas.



Imagen publicada en la red Tweeter que se atribuye al izado de la bandera argentina en las Islas Georgias del Sur el 19 de marzo de 1982. Fuente: @WatkinsMarine

¹³ Schweimler, Daniel (5 de abril de 2010). “El vendedor de chatarra que provocó accidentalmente la guerra del Atlántico Sur”. BBC Mundo, https://www.bbc.com/mundo/economia/2010/04/100405_1503_malvinas_falknads_chatarra_cr

¹⁴ Parlamento del Reino Unido (25 de enero de 1983). Testimonio de Mr. George Bruce en el debate sobre el Informe Franks, [https://hansard.parliament.uk/commons/1983-01-25/debates/cb86a076-f37e-4441-a2fa-24a669aff0dd/FalklandIslands\(FranksReport\)](https://hansard.parliament.uk/commons/1983-01-25/debates/cb86a076-f37e-4441-a2fa-24a669aff0dd/FalklandIslands(FranksReport))

¹⁵ Informe Rattenbach, II Parte (Antecedentes del Conflicto) - Capítulo IV - La decisión estratégica militar - El incidente de las islas Georgias del Sur, Ítem N° 193.

¹⁶ Vanengel, Jeff (2020). “Fighting Along a Knife Edge: The Falklands and Senkakus Wars”, Naval History and Heritage Command, <https://www.history.navy.mil/get-involved/essay-contest/2019-winners/vandenengel-cno-essay.html#2>

El caso del USS Vincennes

El 3 de julio de 1988 el crucero USS Vincennes se encontraba navegando en aguas del Golfo Pérsico, en medio del conflicto entre Irán e Irak, en el cual el gobierno de EE.UU apoyaba a Irak. Dado el intenso tráfico marítimo de la zona, el valor estratégico de la carga de los petroleros y las condiciones de inestabilidad regionales, EE.UU y otros países protegían a sus buques tanque con unidades militares. En ese contexto, poco tiempo antes (mayo de 1987), la fragata USS Stark había sido atacada y puesta fuera de combate por misiles disparados desde una aeronave de combate iraquí, en un incidente en el cual el piloto creyó equivocadamente que le estaba disparando a un buque iraní¹⁷. Eso generó cambios en las Reglas de Empeñamiento (de las fuerzas estadounidenses y, según información disponible, también de otros países), las cuales se volvieron más laxas en cuanto a las condiciones para el uso del armamento.

El Vincennes, cuyo comandante era el capitán de Navío William Rogers III, estaba envuelto en una confusa escaramuza con embarcaciones iraníes, persiguiéndolas hasta ingresar en sus aguas territoriales, haciendo caso omiso a la orden de cambiar el rumbo¹⁸. Fue entonces cuando detectó en su radar un contacto que despegó del aeropuerto de Bandar-e Abbas, utilizado por aeronaves tanto comerciales como militares, cuya trayectoria (en acercamiento al Vincennes) generó confusión a bordo. El horario no coincidía con alguno de los vuelos preestablecidos. Se le efectuaron llamadas por radio que no fueron respondidas (también el USS Sides, que navegaba en las cercanías, efectuó llamadas radiales). La aeronave, un Airbus A-300, resultó ser el vuelo 655 de Iran Air, que había despegado 20 minutos después de lo programado y fue erróneamente identificada como un caza F-14 “Tomcat” iraní. En el muy corto lapso disponible y mientras continuaba la escaramuza con las embarcaciones ligeras, el Comandante del Vincennes decidió disparar dos misiles que derribaron al Airbus y provocaron la muerte de 290 personas. En el momento del lanzamiento de los misiles la distancia era de solamente 10 millas náuticas, y la altitud del A-300 unos 12.950 pies y en ascenso¹⁹. La distancia a la cual se le habían lanzado los misiles al USS Stark era de 22,5 millas náuticas.

El tema de la falta de respuesta a las llamadas, una de las muchas dudas surgidas en la investigación, ha sido largamente debatido, y es de gran valor el texto siguiente:

“El Anexo 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del que Irán es parte, establece que las aeronaves comerciales ‘cubrirán continuamente la frecuencia de emergencia VHF 121,5 MHz en áreas o rutas donde exista la posibilidad de interceptación de aeronaves u otras situaciones peligrosas, y se haya establecido un requisito por la autoridad correspondiente’. La OACI confirmó que el Estrecho de Ormuz en 1988 era una zona de este tipo y que en septiembre de 1987 se había promulgado una advertencia, y que desde el 16 de septiembre de 1986, las tripulaciones de vuelo de Iran Air que operan en el área del Golfo... deben monitorear la frecuencia de 121,5 MHz... en todo momento”. Resulta entonces extraño imaginar por qué el piloto del vuelo 655 no se identificó, ya que la frecuencia de 121,5 MHz fue utilizada en los requerimientos de identificación. Esto generó dudas en las naves de EE.UU. A bordo del Vincennes consideraron que el patrón de vuelo podría ser el de un ataque dirigido a ellos. Mientras, el tiempo disponible para tomar una decisión corría a gran velocidad.

Al intentar explicar cómo un crucero de última generación había identificado erróneamente el vuelo 655 de Iran Air, las autoridades citaron “estrés... y distorsión inconsciente de los datos”. Por otro lado, el sumario posterior dejó muchas dudas acerca de su objetivo de revelar con precisión la verdad de lo sucedido. Se observó, entre otras anomalías, que los investigadores no entrevistaron, en particular, al Comandante del USS Sides, parte de cuyo personal había clasificado a la nave como un avión comercial²⁰. En cuanto al posicionamiento del buque, el almirante Crowe declaró el 21 de julio de 1992 ante el Comité de Servicios Armados de la Cámara de Representantes que las cintas Aegis extraídas del Vincennes mostraban definitivamente y con precisión su cruce hacia aguas territoriales iraníes. En declaraciones hechas años después el entonces Comandante del Vincennes, admitió también que el buque se encontraba en el mar territorial iraní (y no en aguas internacionales, como se había informado inicialmente). Poco tiempo después, Irán e Irak acordaron un alto el fuego, en 1988; y en 1996, EE.UU expresó su “profundo pesar” e indemnizó a los familiares de las víctimas por un total de 61,8 millones de dólares, e Irán retiró la demanda que había hecho ante la Corte Internacional de

17 Sam Lagrone, “The Attack on USS Stark at 30” (17 de mayo de 2017). USNI News, <https://news.usni.org/2017/05/17/the-attack-uss-stark-at-30>

18 Samuel J. Cox (julio de 2018), “The Fog of War: USS Vincennes Tragedy—3 July 1988”, Naval History and Heritage Command. <https://www.history.navy.mil/about-us/leadership/director/directors-corner/h-grams/h-gram-020/h-020-1-uss-vincennes-tragedy--.html>

19 David Lynnan, “Iran Air Flight 655 and beyond: Free passage, Mistaken Self Defense and State Responsibility” (Summer 1991). The Yale Journal of International Law, <https://core.ac.uk/download/pdf/72837409.pdf>

20 David Evans, “Vincennes, a Case Study”. Internet Archive, <https://web.archive.org/web/20050320015844/http://dolphin.upenn.edu/~nrotc/ns302/20note.html>

Justicia.

Si bien este caso no fue un disparador, “la mecha que encendió un conflicto”, tiene gran valor desde el punto de vista de la importancia de las Reglas de Empeñamiento, las cuales deben estar diseñadas para, entre otros efectos, “evitar un conflicto probablemente desencadenado por un accidente o error de cálculo”, como dijo el CR Zhou en referencia a Taiwán y los mares de China. También es un caso paradigmático del fenómeno conocido como “la niebla de la guerra”, aplicable en toda su amplitud a situaciones de crisis, y referente a las dudas que se plantean en situaciones de conflicto confusas, con información insuficiente o contradictoria, y poco tiempo para tomar una decisión. Estas dudas pueden llevar a decisiones erróneas, “accidentes” u otras situaciones análogas a las que se refiere Zhou. El caso del Vincennes provocó 290 muertes.



Imagen de la fragata USS Stark luego de ser impactada por un misil lanzado desde una aeronave iraquí.
Fuente: <https://www.navylookout.com/uss-stark-hit-by-exocet-missile-gulf/>

Un ejemplo más: “El juego de la gallina ciega”

Corría el año 1974, cuando el submarino nuclear USS James Madison zarpaba de la base de Holy Loch, 30 millas al noroeste de Glasgow. Lo que no se sabía a bordo del James Madison era que un submarino de la entonces Unión Soviética se encontraba a muy poca distancia, con intenciones de seguirlo una vez en inmersión, una práctica habitual. Según se supo recién en enero de 2017, cuando los documentos fueron desclasificados, los submarinos colisionaron. El soviético volvió a sumergirse y abandonó el lugar. El James Madison aparentemente continuó con su rutina. No obstante, hubo sospechas desde entonces, cuando en 1975 el periodista de investigación Jack Anderson, del Washington Post, informó que la supuesta colisión dejó una marca de 9 pies en el costado del James Madison y que “los dos submarinos estuvieron a centímetros de hundirse uno al otro”²¹. También pudo haber pasado que la nave estadounidense haya sido llevada a dique seco para efectuarle reparaciones. Cuando la CIA reveló la información, el medio digital “Forces.Net” tituló: “Accidente de submarinos nucleares estadounidense y soviético frente a Gran Bretaña podría haber llevado a la Tercera Guerra Mundial”²². Otra vez, un conflicto que hubiese sido desencadenado por un accidente o error de cálculo.

Los documentos desclasificados incluyen información vital, tal como un cable enviado por Brent Scowcroft (asesor de seguridad nacional en EE.UU.) a Henry Kissinger, con el texto “Me han avisado desde el Pentágono que uno de nuestros submarinos Poseidón acaba de chocar con un submarino soviético. El SSBN James Madison partía de Holy Loch para tomar su estación cuando chocó con un submarino soviético que esperaba fuera del puerto para seguirlo. Ambos submarinos salieron a la superficie y el barco soviético se sumergió de nuevo. Todavía no hay un informe sobre el alcance de los daños u otros detalles. Lo mantendré informado”.

El artículo publicado por The Guardian también reproduce los conceptos vertidos por Kate Hudson, secretaria general de la Campaña por el Desarme Nuclear, quien resaltó que “la historia de las armas nucleares es una historia de cuasi accidentes, accidentes, catástrofes potenciales y encubrimientos. Este último ejemplo se une a otros 25 “casi accidentes” que podrían haber llevado a una guerra nuclear”. “Chispas que probablen-

²¹ “Scottish cold war nuclear submarine collision kept secret for 43 years” (25 de enero de 2017). The Guardian, <https://www.theguardian.com/us-news/2017/jan/25/nuclear-submarine-collision-cold-war-cia-scotland>

²² Forces.Net (25 de enero de 2017). “Accidente de submarinos nucleares estadounidense y soviético frente a Gran Bretaña podría haber llevado a la Tercera Guerra Mundial”, <https://www.forces.net/services/tri-service/us-soviet-nuclear-sub-crash-britain-could-have-led-wwii>

te podrían haber iniciado un conflicto”, diría el CR Zhou. Y es así, ya que según Sontag and Drew²³, se conocen diecinueve (19) incidentes que involucraron submarinos durante la “Guerra Fría” y aún después de la caída de la ex-URSS, a saber: USS Swordfish, (1960), USS Skipjack (sin confirmar) (1960), USS Medregal (1965), USS Barbel (1966), USS George C. Marshall (1967), un submarino estadounidense o británico no identificado (1968), USS Gato (1969), USS Sturgeon (1970), USS Tautog (1970), un submarino no identificado (1971), USS Dace (1971), USS Puffer (1972), USS Pintado (1974), USS James Madison (1974), HMS Sceptre (1981), USS Augusta (1986), HMS Splendid (1986), USS Baton Rouge (1992) y USS Grayling (1993), esto sin contar los reportes no confirmados procedentes de fuentes ex-soviéticas.

Un incidente reciente que marca la guerra en curso

“Rusia dice que derribó dos drones ucranianos dirigidos contra el Kremlin”, titula DW²⁴ a principios de mayo. Ciertamente, y según la información en video disponible en numerosos medios, hubo elementos no identificados sobrevolando el Kremlin en la madrugada del 3 de mayo de 2023, los cuales aparentemente –y siempre según las imágenes provistas desde Moscú–, fueron derribados (se aprecian explosiones). El Kremlin acusó a Ucrania de intentar asesinar a Vladimir Putin²⁵. Ucrania, por su parte, negó su intervención en el evento. “Por supuesto, Ucrania no tiene nada que ver con los ataques con aeronaves no tripuladas contra el Kremlin. No atacamos el Kremlin porque, en primer lugar, no resuelve ninguna tarea militar”, dijo el asesor presidencial ucraniano Mykhailo Podolyak. Las dudas persisten ya que no hubo bajas y el único video difundido es de una fuente oficial rusa. También se especula con un “auto-ataque” de las milicias conocidas como “Grupo Wagner” para generar la sensación de vulnerabilidad en la población de Moscú, y conseguir así más respaldo para su accionar²⁶. En cualquiera de estas elucubraciones, lo que abunda son contradicciones y confusión. La invasión rusa a Ucrania ha transcurrido durante más de 15 meses, limitada geográficamente a un teatro de operaciones en la zona fronteriza entre ambas naciones. Considerando el evento de los supuestos drones sobre el Kremlin, y volviendo al razonamiento del CR Zhou, ¿podrían estos últimos acontecimientos, interpretados de manera equivocada, o quizás ocurridos por accidente u error de cálculo, ser la chispa que desencadene un conflicto mucho más extendido geográficamente? ¿O podrían ser el primer síntoma de una peligrosa y deliberada extensión geográfica del conflicto Rusia – Ucrania? Una de las dos preguntas podría tener ya una respuesta, ya que al momento de escribir este artículo se ha dado a conocer un ataque de drones sobre Moscú²⁷, que da por tierra con la postura del gobierno ruso acerca de que el conflicto no afectará a los moscovitas.



En el gráfico se aprecian los impactos de drones en el ataque a Moscú del 30 de mayo. Fuente: The Guardian

Según pudo saberse, hasta 30 drones impactaron en proximidades de la capital rusa (lo informado por fuentes oficiales reduce el número a 8 drones).

²³ Sontag, Sherry y Drew, Christopher (1999), “Blind Man’s Bluff, The Untold Story of American Submarine Espionage”, Perennial.

²⁴ DW “Rusia dice que derribó dos drones ucranianos dirigidos contra el Kremlin” (3 de mayo de 2023). <https://www.dw.com/es/rusia-dice-que-derrib%C3%B3-dos-drones-ucranianos-dirigidos-contra-el-kremlin/a-65502989>

²⁵ BBC “Kremlin accuses Ukraine of trying to assassinate Putin” (5 de mayo de 2023), <https://web.archive.org/web/20230503122020/https://www.bbc.com/news/world-europe-65471904>

²⁶ Ana Alonso, “Las incógnitas del ataque con drones al Kremlin” (4 de mayo de 2023), El Independiente, <https://www.elindependiente.com/internacional/2023/05/04/las-incognitas-del-ataque-con-drones-al-kremlin/>

²⁷ Peter Beaumont, “Large-scale drone attack hits Moscow for first time in Ukraine war” (30 de mayo de 2023), The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2023/may/30/moscow-drone-attack-major-reports-minor-damage-to-buildings>

Siempre según lo informado por The Guardian, Rusia culpó del ataque con aviones no tripulados a Ucrania, que negó su responsabilidad, y amenazó con represalias. Por su parte, Mykhailo Podolyak, un asistente presidencial ucraniano negó que Kiev estuviera directamente involucrado, pero dijo que “Ucrania disfrutaba viendo los eventos” y predijo un aumento de este tipo de ataques.

La Casa Blanca dijo el martes que todavía estaba recopilando información sobre lo que sucedió en Moscú, repitiendo sus declaraciones anteriores de que “no apoya los ataques dentro de Rusia”. Nuevamente, la confusión abunda.

La importancia de las Reglas de Empeñamiento

El Coronel Zhou se muestra muy preocupado ante la posibilidad de que un accidente u error de cálculo se constituya en la chispa que inicie un conflicto a gran escala entre EE.UU. y la República Popular China. No le faltan argumentos, teniendo en cuenta la volatilidad de la situación, y los antecedentes existentes en diversos lugares y momentos de la historia. ¿Cómo prevenir una situación no deseada de esas características? Si bien el tema central de este artículo no son las Reglas de Empeñamiento (RdE), las mismas pueden ser parte de la respuesta a los interrogantes existentes. Las Reglas de Empeñamiento surgen de la necesidad de regular la manera de aplicar la fuerza (cómo, cuándo, dónde, contra quién, con qué intensidad, etc). Deben ser compatibles con el derecho internacional y los tratados vigentes. Existen múltiples definiciones; en EE.UU. hay RdE permanentes, para escenarios de paz o crisis (SROE) y otras para situaciones en las cuales el conflicto ya se ha desencadenado (WROE).

Algunas definiciones, tanto en la República Argentina como en otras naciones, son²⁸:

- “Instrucciones establecidas por el Poder Ejecutivo Nacional, que determinan con precisión y claridad los criterios relativos al uso efectivo del Instrumento Militar, en consonancia con las normas del derecho internacional y nacional. Las mismas constituyen una interrelación entre la política nacional, el derecho y los requerimientos propios de las operaciones militares”.
 - “Instrucciones particulares que los comandantes militares deben recibir para delimitar con toda precisión y claridad los criterios relativos al uso efectivo de la fuerza”.
 - “Normas o directivas impuestas por el nivel estratégico militar a los comandantes de los teatros de operaciones que regulan el empleo de las fuerzas”.
 - “Órdenes de mando que determinan cómo y contra quién se emplea la fuerza durante una operación militar. Refieren las instrucciones que da el Estado para trazar claramente las circunstancias y los límites en los que sus fuerzas terrestres, navales y aéreas pueden emprender o proseguir operaciones militares contra grupos hostiles”.
 - “Conjunto de normas emitidas por la autoridad militar competente y de rango superior, que señalan con precisión la oportunidad, circunstancias, facultades y limitaciones bajo las cuales las Fuerzas Militares podrán emplear la fuerza, para enfrentar las amenazas externas e internas contra la institucionalidad y el Estado”.
 - “Directivas emitidas por la autoridad militar competente que delimitan las circunstancias y limitaciones en que las fuerzas estadounidenses iniciarán y/o continuarán un enfrentamiento militar en contra de otras fuerzas”.
 - “Órdenes emitidas por una autoridad militar que definen las circunstancias, condiciones, nivel, manera y limitaciones dentro de las cuales la fuerza o acciones que pudieran ser consideradas como provocativas, pueden ser empleadas para alcanzar los objetivos militares de acuerdo con las políticas y leyes nacionales”
 - “Directivas emanadas por la autoridad militar para especificar las circunstancias y limitaciones en las que las fuerzas iniciarán o continuarán un enfrentamiento con otras fuerzas. Definen las circunstancias, condiciones, grado y forma bajo las que se puede o no aplicar la fuerza. Están redactadas en forma de prohibiciones, limitaciones y autorizaciones, que regulan la aplicación controlada de la fuerza”.
 - “Directivas dirigidas a las fuerzas militares (incluidos los soldados), en las que se definen las circunstancias, las condiciones, el grado y los procedimientos para el empleo de la fuerza o de acciones que podrían considerarse como provocaciones”.
- La última de las definiciones reproducidas corresponde a la OTAN y quizás contenga las palabras clave refe-

²⁸ Trama, Gustavo, Reglas de empeñamiento, historia, definición y objetivos. Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas (2013). <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/8/3/REGLAS%20DE%20EMPE%C3%91AMIENTO%201%20TRAMA.pdf>

rentes al tema central de este artículo, al mencionar acciones que “podrían considerarse como provocaciones”. Esto nos lleva nuevamente al planteo del coronel Zhou, en cuanto a “accidentes u errores de cálculo”, que, en una cadena de interpretaciones equivocadas, “podrían considerarse como provocaciones”. Entonces, volviendo al interrogante que titula este artículo, analizados incidentes de la historia desde principios del siglo XX hasta el presente, la respuesta es un contundente “SI”. La chispa que inicie un conflicto en los Mares de China podría ser un accidente u error involuntario.

¿Cómo evitarlo? Así como los accidentes suelen producirse por una secuencia de factores, también deberían evitarse con una secuencia de aciertos, a saber: criterio, objetivos claros, directivas coherentes, planificación detallada, procedimientos seguros, profesionalismo de quienes participan en las operaciones, etc. Todos ellos son aspectos contribuyentes a la elaboración y cumplimiento de adecuadas RdE que no dejen lugar a errores o accidentes.