



# OBSERVATORIO ESTRATÉGICO DE LOS MARES DE CHINA



## ENSAYANDO LA INTERCAMBIABILIDAD EN EL INDO-PACIFICO



# ÍNDICE

BOLETIN N°6 - SEPTIEMBRE 2021

- 4** Ensayando la intercambiabilidad en el Indo-Pacífico  
Por Maria Celina Castoldi



- 5** ¿El Chengdu J-20 una aeronave de clase mundial?  
Por Capitán Giménez, Jorge David (FAA) y Raffaini Ernesto Martin

- 10** Estados Unidos y la CONVE-MAR: lo viejo, lo malo, lo bueno y lo nuevo  
Por Silvana Elizondo

- 16** Britania Global como Gran Estrategia  
Por Horacio Esteban Correa

## EDITORIAL

## ANÁLISIS

- 18** Australia - Destrotores de clase Hobart alcanzan capacidad operativa final.
- 18** India y Australia adoptan una Guía Conjunta para Cooperación Naval.
- 19** EE.UU.- La Vicepresidente Kamala Harris visitó un buque de la 7ma Flota amarrado en Singapur.
- 20** China - Ministerio de Defensa protesta por el paso de buques de la Armada y la Guardia Costera de EE.UU. por el Estrecho de Taiwán.
- 21** China - Fuerza Aérea del ELP mostrará sus logros en transformación estratégica en Airshow China.
- 21** Japón - Ministerio de Defensa denuncia presunta presencia de submarino chino próximo a aguas territoriales.
- 22** EE.UU.- Lidera ejercicio SEACAT con las Armadas del Sudeste Asiático.
- 22** China - Destructor ingresa al Mar de Japón y envía una advertencia a los militaristas.
- 23** China realiza ejercicios navales en Pacífico Occidental.
- 23** India, Estados Unidos, Japón y Australia - Ejercicio MALABAR 2021.
- 23** EE.UU.- Buque de guerra y de la Guardia Costera pasan por el Estrecho de Taiwán, en medio de tensiones con China.
- 24** EE.UU., Reino Unido, India, Japón y Australia - Seis Grupos de Tareas Navales se encuentran operando en el Pacífico.
- 24** Rusia y China - Concluyen los entrenamientos "Seaborne Assault" y "Sea Cup" 2021.
- 25** India y Australia - Armadas de ambos países realizan ejercicio para promover la estabilidad en el Indo-Pacífico.
- 25** China - Buques de guerra navegan aguas japonesas.

**26** EE.UU. - apuesta por los buques de combate litoral para las turbulentas aguas del Mar de China Meridional.

**26** China debería estar atenta a que India se convierta en el "sexto ojo".

**TENDENCIAS E  
INNOVACIONES  
TECNOLÓGICAS**

## ENSAYANDO LA INTERCAMBIABILIDAD EN EL INDO-PACIFICO

Maria Celina Castoldi



Analizando los acontecimientos del mes de agosto observamos a grandes rasgos que el escenario de los mares de China se ha mantenido sin mayores variaciones. Mientras Estados Unidos y el Reino Unido de Gran Bretaña persisten en su estrategia de libertad de navegación, la República Popular de China se afianza en ese entorno negando el acceso y el espacio a las Armadas occidentales.

A los despliegues y operaciones de desafío que ejecutan Estados Unidos y sus aliados le han seguido -al igual que años anteriores- quejas y advertencias de parte de China que, además, este mes desplegó una flotilla de destructores en el Mar de Japón y permitió que la Fuerza de Autodefensa Marítima japonesa detectara la presencia, aparentemente, de un submarino en la zona contigua a su mar territorial, frente a la isla Amami Oshima, en el Mar de China Meridional.

Otro elemento que cabe destacar, aunque tampoco es novedoso, es el acercamiento que se ha venido registrando entre las Armadas de India y Australia. Durante el mes que pasó, ambas fuerzas no solo realizaron una serie de ejercicios bilaterales y multilaterales con las Armadas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón, sino que adoptaron una guía para la cooperación naval bilateral.

Ambos componentes de defensa se han consolidado progresivamente como piezas centrales de la estrategia de contención a China que Estados Unidos desarrolla, predominantemente, en el Pacífico Sudoccidental y en el Océano Índico.

Aunque la Armada india viene llevando adelante un proceso de modernización sostenido, la Armada australiana ha dado evidencias de estar un paso adelante. A mediados de mes, tras la puesta en operaciones

de tres nuevos destructores clase Hobart, el Jefe de esta fuerza declaró que la Armada de su país estaba en condiciones de alcanzar la capacidad de intercambiabilidad con la Armada de Estados Unidos, lo que inauguraba una nueva era para la Marina Real.

Para los estrategas navales estadounidenses y británicos, la intercambiabilidad es lo que viene después de la interoperabilidad. Trasciende lo operativo. Va más allá de lograr objetivos tácticos, operativos y estratégicos de manera combinada en forma eficaz y eficiente, sino que además implica la manifestación de voluntad de estar dispuestos ir a la guerra por el objetivo del otro.

La capacidad de intercambiabilidad se vislumbra como la meta de las mayores Armadas occidentales. Ha sido presentada como la mejor forma de organizar la cooperación y también como la mejor forma de concentrar el esfuerzo colectivo en un poder marítimo combinado contundente que opere en múltiples escenarios de guerra.

Por ello, siendo Australia país miembro del Commonwealth, considerando su posición geográfica y la percepción de la amenaza que representa el accionar de China en el entorno Pacífico Sudoccidental y Antártico, no sorprende que esté abocada a alcanzar esa capacidad para poder operar con las Armadas aliadas en todos los entornos de interés, más allá del estrictamente regional.

En este sentido, muchos son los indicios de que esa poderosa coalición naval que se está configurando ya alcanzó el Pacífico Sur de la mano, entre otras, de la Armada australiana que desde 2016 ha incrementado sensiblemente sus contactos y estrechado la cooperación con la Armada de Chile.

### ¿EL CHENGDU J-20 UNA AERONAVE DE CLASE MUNDIAL?

Capitán Giménez, Jorge David (FAA) y Raffaini, Ernesto Martin

*"Las máquinas voladoras más pesadas que el aire son imposibles."*<sup>1</sup>

Desde el primer vuelo de los hermanos Wright en 1903 las aeronaves han tenido una continua evolución y en lo que a sistemas aéreos militares se refiere los ingenieros han buscado el dominio del espacio aéreo.

Los países prominentes del sistema internacional son quienes tienen capacidad económica e I+D (investigación y desarrollo) para llevar adelante proyectos y programas destinados a obtener dominio del entorno y así contrarrestar la denegación de área o anti acceso en la guerra aérea moderna (también llamadas estrategias de A2/D2).

En este sentido, el desarrollo tecnológico constituye un ámbito que determina los factores de poder de un Estado. Por ello el poder aéreo debe adaptarse al desarrollo tecnológico, tal es así que, después de casi 120 años del primer vuelo tripulado de la historia, estamos frente a sistemas aéreos de combate de 5ta generación.

Los desafíos del entorno actual que deberá enfrentar una aeronave de 5ta generación están definidos por:

- Sistemas aéreos con capacidades similares (competencia tecnológica);
- Sistema de defensa aérea más avanzados e integrados diseñados para denegar acceso al área;
- Un espectro electromagnético altamente saturado;
- Un entorno de batalla altamente informatizado y con gran cúmulo de información.

Es por ello que, para que una aeronave pueda operar en este entorno deberá tener características especiales, a saber:

- Sistemas aéreos con mayor velocidad (súper crucero) y alta maniobrabilidad;
- Aviónica y sensores integrados;

<sup>1</sup> Lord Kelvin, matemático y físico británico, Presidente de la Royal Society, 1895

- Capacidad de operar en todo tiempo;

- Capacidad de operar de manera integrada en redes cibernéticas.

Definido el entorno operacional y las características que debe tener una aeronave de 5ta generación, surge la necesidad de establecer el empleo del mismo, que estará caracterizado por: obtener y mantener el acceso al área operacional; denegar y evitar el acceso de amenazas a dicha aérea, lograr superioridad para operaciones aire a aire y capacidad para desarrollar misiones aire superficie de precisión.

#### El entorno operacional

El entorno de batalla actual está determinado por la multidimensionalidad de la amenaza y el multidominio operacional.<sup>2</sup>

Es decir, la aeronave debe tener capacidad para realizar "operaciones multidominio" (Multi Domain Operations - MDO) entendidas como "la capacidad de usar estructuras de mando con acceso a la información y capacidades de combate a través de un conjunto de dominios, para presentar múltiples y simultáneos dilemas a un adversario con el objetivo de desbordarlo"<sup>3</sup>.

Por ello, las nuevas concepciones tales como: las "operaciones de zona gris" crean un entorno estratégico volátil integrado con altos niveles de incertidumbre y violencia estructural, determinada por una amenaza dinámica y heterogénea cuyas mutaciones, desmembraciones y reorientaciones son difíciles de verificar en la vanguardia del hecho social.

#### Los sistemas aéreos de quinta generación

Para lograr el dominio del área y denegar el acceso

<sup>2</sup> Operar estos no tan nuevos espacios, que van más allá de los tradicionales "espacios físicos" relativos con el agua, aire y tierra, a los que se le adiciona el "espacio" (propriadamente dicho) y los virtuales, tales como ciberespacio / espectro electromagnético.

<sup>3</sup> "Las operaciones multidominio desde la perspectiva de la Alianza Atlántica" Ruben C. Garcia Servet - Francisco J. Hidalgo Rivero

so, las aeronaves de 5ta generación deben poseer tecnología furtiva, es decir, poseer baja firma electromagnética o "Radar Cross Sección" (baja detección radar), limitada emisión de calor o baja firma infrarroja, para permitir la sorpresa en el ataque o "aletargar" el ciclo de reacción de los sistemas defensivos del enemigo u oponente.

Otras de las características de estas aeronaves, es la de ser multipropósito, poseyendo sensores multi-espectrales y carga útil flexible para lograr no solo la versatilidad en las misiones asignadas sino la superioridad aérea, entendiendo al "dominio" como cumplimiento de la "misión" asignada.

Respecto al "entorno virtual" implica que la aeronave posea un sistema de integración de la información por medio de procesamiento de datos que le permita tomar decisiones oportunas y eficientes al piloto/operador y a las estructuras de comando y control.<sup>4</sup>

Con lo hasta aquí enunciado, podríamos concluir que, aquel país que no posea sistemas aéreos de 5ta generación no tendrá oportunidad para obtener el dominio del espacio aéreo. Es decir que la superioridad tecnológica que poseen estos sistemas de armas tornaría casi imposible a un enemigo u adversario, que no posea aeronaves de 5ta generación, realizar operaciones aéreas eficaces.

Esta afirmación es relativa y hasta los mismos estrategas de los EEUU han desarrollado conceptos operaciones en los cuales no existen sistemas de armas de 5ta generación.

Este concepto operacional llamado "mosaico" implica que cualquier subsistema (o unidad) que tenga ciertas características funcionales podría combinarse con otros para proporcionar la capacidad de combate necesaria en el momento y lugar decidido por el "mando", integrados al igual que las baldosas o mosaico que conforman todo un piso.<sup>5</sup>

Los países con sistema aéreos avanzados

Como mencionamos anteriormente, los países con gran desarrollo en tecnología militar tienen capacidad de producir ingenios aeroespaciales de 5ta generación. EEUU tiene operativos dos sistemas de 5ta generación el F 22 y el F 35, pero este último ha sido desarrollado cooperativamente con diferentes países.



## Global Production System



### Empresas que participaron en el desarrollo y construcción de componentes del F 35<sup>6</sup>

La importancia que tienen estos sistemas de armas para los EE.UU. ha quedado demostrado, en marzo de 2021, cuando el Almirante Philip S. Davidson, entonces jefe del Comando Indo-Pacífico de EE.UU., dijo al Comité de Servicios Armados del Senado que: "las Aeronaves de 5ta generación "son la columna vertebral de cualquiera de nuestros planes para una crisis en el teatro" y los llamó "fundamental para cualquier lucha de guerra futura que podamos tener".<sup>7</sup>

Ambos sistemas de armas fueron concebidos para operar en forma conjunta, el F-22 como plataforma para el dominio del combate aire-aire y el F-35 para misiones Aire - Superficie, aunque también con capacidades de combate aire-aire.



Futuro Avión de Combate Europeo AIRBUS<sup>8</sup>

Así también, el Ministro de Defensa Español, en ocasión de firmar el Protocolo para el desarrollo del programa Sistema de Armas de la Siguiete Generación (NGWS) dentro del proyecto Futuro Sistema de Combate Aéreo (FCAS) en abril de 2021, destacó la necesidad estratégica de fortalecer la base de la industria de Defensa Nacional y la europea para hacer frente a los nuevos riesgos. "Fortalecer la base de la industria de defensa es algo que forma

<sup>4</sup> Keijsper, Gerard (2003). Saab Gripen, Sweden's 21st Century Multi-role Aircraft (en inglés). Surrey: Aerofax, Hinckley. ISBN 1 85780 137 7.)

<sup>5</sup> [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/defensa+y+seguridad/ari13-2020-fojon-nuevos-paradigmas-militares-era-competicion-estrategica-caso-operaciones-anfibias-guerra-mosaico](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/defensa+y+seguridad/ari13-2020-fojon-nuevos-paradigmas-militares-era-competicion-estrategica-caso-operaciones-anfibias-guerra-mosaico)

<sup>6</sup> <https://www.slideshare.net/andycosterton/f-35-production>

<sup>7</sup> <https://www.businessinsider.com/f22-f35-russia-su57-china-j20-5th-gen-fighter-comparison-2021-5>

<sup>8</sup> <https://www.larazon.es/espana/20200616/sumksfw5dbded-nbgsspegzeom.html> consultado el 06 de mayo de 2021

parte de la estructura del Ministerio de la Defensa y el programa NGWS es uno de los pilares fundamentales para sustentar la consecución de una mayor autonomía estratégica en el ámbito nacional y europeo para colaborar en nuestros compromisos con Naciones Unidas y la OTAN”.

Por su parte, la Federación Rusa, en diciembre de 2020 puso oficialmente en servicio su nuevo avión de 5ta generación, el Su-57 Felon, (avión T-50C-2, número de serie 51002), la segunda aeronave de serie en ser entregada. Se estima que para finales del 2021 serán entregadas otras cuatro totalizando para el 2028 unas 76.



Fotografía del primer Su 57 en servicio<sup>9</sup>

Otros países vienen desarrollando proyectos, el RUGBIN con el programa “TEMPEST” y Corea del Sur con el “KAI KF-X” (desarrollo estimado para el 2028) entre otros.



Proyecto “Tempest” del RUGBIN, en el Salón Aeronáutico de Farnborough en el RUGBIN, el 16 de julio de 2018 Reuters

La aeronave de quinta generación china en operaciones, el Chengdu J-20.

El primer avión de 5ta generación no americano que entro en servicio fue el Chengdu J-20, desarrollado desde el 2017 por la empresa Chengdu Aircraft Industry Group de la República Popular China.

<sup>9</sup> <https://www.aviacionline.com/2020/12/la-fuerza-aerea-rusa-recibe-su-primer-su-57-felon-de-serie/>

Posee un diseño “furtivo” (stealth) que se basa en la aplicación tanto del concepto LO (Low Observability) como del LPI (Low Probability of Interception) esto es, una forma aerodinámica que “deflecte” las ondas radar y baja firma infrarroja (se estima que este sistema no posee tan baja firma infrarroja dadas las características de su motor), conceptos antes desarrollados.

Estaban equipados con los motores rusos AL-31. Se estima que en la actualidad los sistemas poseen una planta motriz de desarrollo nacional, el WS-10C, aunque el proyecto es dotarlo del motor WS-15 que se encuentra en desarrollo.<sup>10</sup>

Una deficiencia de los actuales motores WS-10 es su relativa poca potencia y carencia de empuje vectorial, es por ello que los motores WS-10C han sido utilizados como una solución provisional hasta que entre en servicio el WS-15.



Proyecto “Tempest” del RUGBIN, en el Salón Aeronáutico de Farnborough en el RUGBIN, el 16 de julio de 2018 Reuters.<sup>11</sup>

Una deficiencia de los actuales motores WS-10 es su relativa poca potencia y carencia de empuje vectorial, es por ello que los motores WS-10C han sido utilizados como una solución provisional hasta que entre en servicio el WS-15.

El South China Morning Post, con sede en Hong Kong, informó en junio de 2020 que la nueva versión el Chengdu el J-20B, está entrando en “producción en masa” con nuevos sistemas, como el Thrust Vector Control (TVC), que mejora significativamente la maniobrabilidad para “cumplir con los criterios originales” en los cuales ha sido desarrollado.

El TVC o empuje vectorial es la capacidad para redirigir el empuje de los motores para controlar la velocidad angular. Tecnología que China utiliza desde el 2018 en su caza polivalente J-10C.

<sup>10</sup> El motor WS-15 tendría capacidad de desplegar velocidad “super crucero sostenido”.

<sup>11</sup> <https://twitter.com/RupprechtDeino/status/1400804345520836618?s=20> consultado el 04 de junio 2021



Fotografías del 24 de junio de 2021 en el que presumiblemente un J 20 con motores WS - 15<sup>12</sup>



Diez cazas J-20 fueron vistos en la Base Aérea de Quzhou a mediados de noviembre de 2020. También hay al menos dos entrenadores JL-10 visibles.<sup>15</sup>

Se tiene conocimiento que solo tres unidades áreas de la Fuerza Aérea del Ejército popular de Liberación Nacional operan el Chengdu J-20. Dos de ellos son unidades de prueba y adiestramiento, el 172o Regimiento de Aviación en la Base Aérea de Cangzhou y la 176ª Brigada de Aviación en la Base Aérea de Dingxin; la tercera es una unidad de combate, la Novena Brigada de Aviación, que según el Instituto de Estudio Aeroespaciales China<sup>13</sup>, está basado temporalmente en la Unidad aérea de Quzhou.

Esta aeronave porta una variedad de sistemas electrónicos avanzados, de los cuales existen publicaciones que hablan de ellos, pero ninguna puede ratificar efectivamente qué sistemas posee.

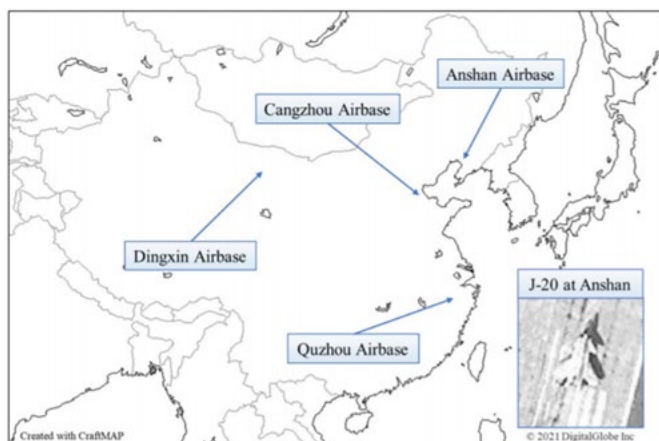


Imagen pública del cockpit del J-20 (izquierda) y del frontal del avión (derecha) en la que puede observarse no solo el HUD de gran angular<sup>16</sup>

En la imagen, un J-20 parece estar rodando desde la pista del aeropuerto de Anshan, un aeropuerto militar-civil de doble uso en el noreste de China que es la base de operaciones de la 1ª Brigada de Aviación de la Fuerza Aérea del Ejército Popular de Liberación de China (PLAAF) y presumiblemente podría ser la próxima unidad de combate en donde se desplegara este sistema de combate.<sup>14</sup>



Display del HUD<sup>17</sup> imagen pública del cockpit del J-20 (izquierda) y del frontal del avión (derecha) en la que puede observar-

Se estima que el Chengdu J-20 posee un sistema de control de vuelo digital Fly By Wire que le permite el desarrollo óptimo de los sistemas aerodinámicos de vuelo, logrando maniobras y tasas de giro propias de un sistema de 5ta generación.

<sup>12</sup> <https://twitter.com/RupprechtDeino/status/1408104406080438274?s=20> consultado el 24 de junio de 2021

<sup>13</sup> <https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/CASI/documents/Research/CASI%20Articles/2021-05-03%20Second%20PLAAF%20Combat%20Brigade%20Gets%20Stealth%20Fighter.pdf?ver=y95ih0ULPrPO4VKIC6BPA%3d%3d> consultado el 04 de junio de 2021

<sup>14</sup> Op cit 12

<sup>15</sup> <https://twitter.com/RupprechtDeino/status/1339454511744765954> consultado el 04 de junio de 2021

<sup>16</sup> REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA / Abril 2017

<sup>17</sup> <http://news.jstv.com/a/20161104/1478254463608.shtml>





y seguimiento de objetivos localizados en el prototipo 2015 (Fotografía: Modificaciones por Javier-Sánchez-Horneros Pérez Ingeniero Mecánico, sobre imagen de chinamilitary.net)<sup>18</sup>

## A modo de conclusión

No existe consenso entre los analistas sobre el rol del J-20 como un caza de superioridad aérea (aire-aire) (F 22 de los EEUU) o un avión de ataque (aire-tierra) (rol asignado a los F35 de los EEUU).

Hay cierto consenso en que su diseño y baja firma electrónica frontal lo convierte en un interceptor de largo alcance. Hay que hacer una consideración en cuanto a que no se posee información respecto a que, si porta cañones, esto sería un limitante en el combate cercano "dog fight" (también hay que tener presente que es muy poco probable un enfrentamiento a tan corta distancia entre esos sistemas debido a sus misiles).

Un informe RAND de 2015 señaló que la "combinación de sigilo hacia adelante y largo alcance del J-20 podría poner en riesgo los activos de superficie de la Marina de los EE. UU., y que una capacidad de ataque marítimo de largo alcance puede ser motivo de mayor preocupación que un caza de superioridad aérea de corto alcance como el F-22".<sup>19</sup>

<sup>18</sup> El dragón poderoso. El Chengdu J-20 Op. Cit 15

<sup>19</sup> Cita extraída de <https://chinapower.csis.org/china-chengdu-j-20/> consultado el 04 de junio de 2021

También no hay consenso sobre su radio de acción. Air Power Australia señala que el J-20 sería una opción adecuada de aeronave para operar dentro de la "primera cadena de islas" y la "segunda cadena de islas" de China<sup>20</sup>. Hay que tener presente su capacidad de reabastecimiento en vuelo y los desarrollos de aeronaves cisternas que viene haciendo China y que fueron desarrollados en el Boletín N 3 de mayo de 2021 por uno de los autores.

Sin perjuicio de lo anteriormente enunciado, se posee poca información sobre las características técnicas específicas de este sistema de armas, por lo que solo pueden enunciarse conjeturas de acuerdo a sistemas similares occidentales. Dicho lo anterior, la capacidad de desarrollar y operar una aeronave como el Chengdu J-20 denota el alto desarrollo y tecnológico que posee la industria aeroespacial china.

Si consideramos que Xi Jinping dijo<sup>21</sup>, "El Ejército chino se convertirá en una potencia moderna para 2035 y tiene como meta de largo plazo, convertirse en una Fuerza Armada de clase mundial 2050 para combatir y ganar guerras, vemos con estos desarrollos que está trabajando en el cumplimiento de esos objetivos.<sup>22</sup>

**"A fin de materializar el gran rejuvenecimiento de la nación china, debemos perseverar en la combinación del desarrollo de un país próspero con el impulso de un potente ejército", Xi Jinping.**

<sup>20</sup> <http://www.ausairpower.net/APA-J-XX-Prototype.html> consultado el 05 de junio de 2021

<sup>21</sup> En el XIX Congreso Nacional del PCCh en el año 2017.

<sup>22</sup> Para ampliar el concepto puede acceder a <https://espanol.cgtn.com/n/2020-07-31/DeFelA/xi-jinping-visualiza-un-ejercito-chino-de-clase-mundial-en-la-nueva-era/index.html> consultado el 05 de junio de 2021

# ESTADOS UNIDOS Y LA CONVEMAR: LO VIEJO, LO MALO, LO BUENO Y LO NUEVO

Silvana Elizondo

Una vez más, el debate sobre la conveniencia de ratificar la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) se vuelve a poner en debate en Estados Unidos (EE.UU.). En mayo de este año, tres senadores volvieron a introducir una resolución para la aprobación de la CONVEMAR por parte del Senado<sup>1</sup>; en junio, la revista *Proceedings* del U.S. Naval Institute publicó un artículo titulado "Es hora de que EE.UU. firme la CONVEMAR"<sup>2</sup>; en julio, oficiales navales expresaron en un webinar de la Navy League's Sea-Air-Space Prequel que el futuro del poder marítimo del país estaba condicionado a la firma de la CONVEMAR<sup>3</sup>; en agosto, la American Bar Association, que reúne los principales estudios de abogados de EE.UU., publicó una nueva resolución en favor de su ratificación<sup>4</sup>; la Fundación Heritage, por su parte, alertó nuevamente este año sobre los riesgos de ratificarla.<sup>5</sup>

Los argumentos en favor y en contra de la ratificación de la CONVEMAR parecen ser los mismos de siempre, pero el contexto estratégico de la discusión ha cambiado significativamente. El fenómeno que emerge entre líneas es que EE.UU. ya no tendría el liderazgo suficiente para imponer globalmente su interpretación de la Ley del Mar sin formar parte de ella. Muchos entienden que, hoy más que nunca, necesita acompañar su política global de proyección militar con el respaldo jurídico correspondiente.

Esta realidad es particularmente relevante en espacios en disputa, como el Mar de China Meridional, el Ártico, el Mar Negro, donde interpretaciones alternativas de la CONVEMAR respaldan políticas contrarias a los intereses norteamericanos. La res-

puesta que EE.UU. viene desplegando para imponer su interpretación, las Operaciones de Libertad de Navegación, implica riesgos cada vez mayores en términos de militarización de los conflictos. Para muchos analistas y funcionarios, EE.UU. tiene que dar la pelea desde adentro del sistema del derecho internacional, a través de los mecanismos jurídicos y de solución de controversias previstos en la Convención, y no de forma unilateral.

Por otro lado, la cuestión de los recursos en alta mar y la Zona ha adquirido una relevancia más ostensible. Tanto para acceder a los recursos de los fondos como para participar en la configuración de las reglas de juego de alta mar, es necesario formar parte del sistema.

No obstante ello, hay un núcleo duro de sectores conservadores que se oponen férreamente a su ratificación, y también ofrecen buenos argumentos para ello.

En este artículo abordaremos cuatro cuestiones:

-Lo viejo: en particular, la relación histórica de EE.UU. con la CONVEMAR y los intentos de ratificación.

-Lo malo: los argumentos sostenidos históricamente en contra de la ratificación de la Convención.

-Lo bueno: las razones esgrimidas por los impulsores de la ratificación.

-Lo nuevo: los argumentos, a favor y en contra, a la luz de los desafíos del nuevo entorno internacional.<sup>6</sup>

### Lo viejo

Aunque EE.UU. tuvo una intensa participación en la redacción de la Convención<sup>7</sup> durante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, sus objeciones iniciales a la Parte XI, referida a los fondos marinos, llevaron a que se considerara inconveniente su firma. EE.UU. cumple igualmente con el contenido de su articulado como parte de la costumbre internacional. El Statement on United Sta-

<sup>6</sup> Los principales argumentos de ambas posiciones pueden rastrearse en "UNCLOS debate.com", una plataforma que hace el seguimiento de la discusión pública, y en múltiples publicaciones y testimonios

<sup>7</sup> La CONVEMAR, también llamada Constitución de los mares, regula una gran diversidad de cuestiones marítimas, de orden económico, ambiental, militar y jurisdiccional, entre otras. Firmada en 1982 en Montego Bay, Jamaica, entró en vigor en 1994. Ha sido firmada por 167 países más la Unión Europea.

<sup>1</sup> Senators Hirono, Murkowski, Kaine. (2021) Introduce Resolution Calling on the Senate to Ratify UN Convention on the Law of the Sea. May 18. <https://www.hirono.senate.gov/news/press-releases/senators-hirono-murkowski-kaine-introduce-resolution-calling-on-the-senate-to-ratify-un-convention-on-the-law-of-the>

<sup>2</sup> Malaver, Ensign Lara (2021) .It is Time for the United States to Ratify UNCLOS. *Proceedings*. June.

<sup>3</sup> Burgess, Richard (2021). Sea-Air-Space 2021 Prequel: Law Of Sea Convention Could be Negotiated to Overcome Constitutional Objections, *Analyst Says*. July 20. <https://seapowermagazine.org/sea-air-space-2021-prequelLaw-of-sea-convention-could-be-negotiated-to-overcome-constitutional-objections-analyst-says/>

<sup>4</sup> American Bar Association (2021). American Bar Association reaffirms its support that the United States accede to the United Nations Convention on the Law of the Sea. Adopted by the House of Delegates August 9-10.

<sup>5</sup> Groves, Steven (2021). Key Treaties That Threaten American Sovereignty, Which the Senate Must Oppose During the Biden Presidency. *The Heritage Foundation ISSUE BRIEF* No. 6045. January 28.



autocrática como China, la Convención no logra nada”, sintetizan Bromund, Carafano y Schaefer.

A pesar de la naturaleza técnica de los fundamentos mencionados, hay consenso respecto de que la resistencia a la ratificación tiene también motivos ideológicos.<sup>17</sup> El artículo de la Heritage Foundation sostiene, en este sentido, que “la convención es un mal negocio”. “Sus redactores estaban profundamente imbuidos de las malas ideas de la década de 1970, la principal de las cuales era un enfoque colectivista y estatista del desarrollo.”<sup>18</sup> Se refiere con esto al trade off desplegado a lo largo de la Conferencia entre las preferencias de EE.UU., centradas en la libertad de navegación –mayormente consagrada en la costumbre–, y la agenda de desarrollo de los países del denominado Tercer Mundo, que impulsaron el acceso a los recursos, la transferencia de tecnología y conceptos como los de “Patrimonio Común de la Humanidad”, aplicado a la Zona.

### Lo bueno

Entre los argumentos a favor, desarrollados en diferentes fuentes, se encuentran los siguientes:

- Fortalecería el liderazgo de EE.UU. en el sistema internacional a través de la participación activa en los organismos internacionales establecidos por la Convención y la protección de los derechos que ésta consagra. Actualmente EE.UU. no puede proponer jueces ni personal para actuar en foros de relevancia clave para los mares, como es la Autoridad de Fondos Marinos, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental o el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.<sup>19</sup>

-Afianzaría jurídicamente cuestiones que no necesariamente se encuentran en el derecho consuetudinario, como la jurisdicción del estado ribereño en la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, que debe ser analizada por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC). Numerosas consideraciones sobre la libertad de navegación son también innovaciones de la CONVEMAR. Futuras regulaciones sobre temas emergentes, como los vehículos no tripulados o la biodiversidad en alta mar, tampoco formarían parte de la costumbre.

-Un marco legal previsible es la base del discurso norteamericano sobre “el orden internacional basado en reglas” con el que busca posicionarse frente a las potencias revisionistas. El compromiso con dichas reglas sería más evidente siendo parte de la Convención.

<sup>17</sup> Malaver, op. Cit.

<sup>18</sup> Bromund, Ted, James Carafano, and Brett Schaefer (2018). “7 Reasons US Should Not Ratify UN Convention on the Law of the Sea. Daily Signal, June 2.

<sup>19</sup> ABA, op. Cit.

-La Convención representa la mirada norteamericana de la libertad de navegación. Defenderla está en línea con el interés de EE.UU.. Además, fortalecería el componente diplomático por sobre el componente militar del Programa de Libertad de Navegación, destinado a sostener su lectura de la CONVEMAR.

Finalmente, los defensores afirman que, si como dicen los críticos, EE.UU. ya cumple con la CONVEMAR sin ser parte de ella, ¿cuál sería el gran riesgo de ratificarla?

### Lo nuevo

El empate estratégico entre ambos cuerpos de argumentos lleva a una situación de inmovilidad. Como afirma Malaver, “a casi 40 años desde el inicio de la CONVEMAR, los dos lados del debate generalmente se reducen a: (a) “Este tratado no vale nada para los EE.UU., especialmente cuando ha logrado permanecer fuera de él durante tanto tiempo”; o (b) “Este tratado es más importante hoy de lo que fue inicialmente debido a los desarrollos internacionales”.

Ciertamente, el actual contexto de competencia estratégica con Rusia y China, pone en el centro de la escena tres escenarios en los que la CONVEMAR juega un papel de relevancia: el Mar de China Meridional, el Ártico y los bienes comunes globales.

En el caso del Mar de China Meridional, hemos analizado en diferentes oportunidades en este Observatorio los desafíos que encierra la interpretación de espacios jurisdiccionales que realiza China, firmante de la CONVEMAR. China considera como aguas territoriales los espacios comprendidos dentro de su reivindicación histórica del Mapa de los Nueve Guiones de 1947. El Fallo de 2016 del Tribunal Arbitral de la CONVEMAR, solicitado por Filipinas, no le reconoce estos derechos “históricos”, pero China no lo ha considerado válido<sup>20</sup>. A pesar de este antecedente con relación al sistema de solución de controversias de la CONVEMAR, China ha logrado en 2020 ocupar un lugar en el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, espacio al que EE.UU. no puede aspirar por no ser parte de la Convención.<sup>21</sup>

En el terreno, Beijing acompaña estos reclamos jurisdiccionales con normativa doméstica que también parece exceder la letra de la CONVEMAR. A la ley sobre la Guardia Costera de febrero de 2021 ha sumado en este mes de septiembre una nueva ley que establece condiciones especiales para la

<sup>20</sup> <https://pca-cpa.org/en/news/pca-press-release-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-the-philippines-v-the-peoples-republic-of-china/>

<sup>21</sup> <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3098818/chinese-diplomat-elected-maritime-disputes-tribunal-amid-south>

navegación en sus espacios marinos, que según su criterio comprende la totalidad del Mapa de los Nueve Guiones, en disputa con todos los países de la cuenca.<sup>22</sup>

Es decir, siendo parte de la Convención, China despliega sus propias interpretaciones acerca del alcance de su articulado, tendientes a consolidar el control sobre los espacios jurisdiccionales. En palabras del Almirante Greenert, ex jefe de operaciones navales de EE.UU., "China está comenzando a reinterpretar la CONVEMAR... Por ejemplo, está trabajando para cambiar la definición de "alta mar" a su favor. Además, está instalando la idea de que, según la CONVEMAR, las ZEE son controladas por la nación ribereña. Veintiocho países sin litoral la apoyan en este esfuerzo en las Naciones Unidas"<sup>23</sup>.



Fuente: USS Benfold (DDG-65): FONOP en el Mar de China Meridional. Sept. 8, 2021. US Navy Photo.

Se da allí la paradoja de que el actor que reclama el cumplimiento de la CONVEMAR no es parte de ella, mientras que el actor revisionista, siendo parte de la Convención, reinterpreta sus contenidos.

La respuesta que da EE.UU. a los reclamos de jurisdicción que considera excesivos son las Operaciones de Libertad de Navegación, operaciones asertivas de carácter militar que presentan un riesgo de escalada cada vez mayor.<sup>24</sup> El Senador Murkowski entiende que ratificar la Convención permitiría "impugnar las reclamaciones ilegales de China a través de un tribunal internacional en lugar de una escalada militar y de las peligrosas operaciones de libertad de navegación propensas a errores de cálculo"<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> Salmon, Andrew y Pao, Jeff (2021). China flexes sea power with new foreign ship law. Wide range of foreign vessels including oil tankers must now take on Chinese pilots when in Beijing's claimed waters. Asia Times. September 1. <https://asiatimes.com/2021/09/china-flexes-sea-power-with-new-foreign-ship-law/>

<sup>23</sup> Burgess, op. Cit.

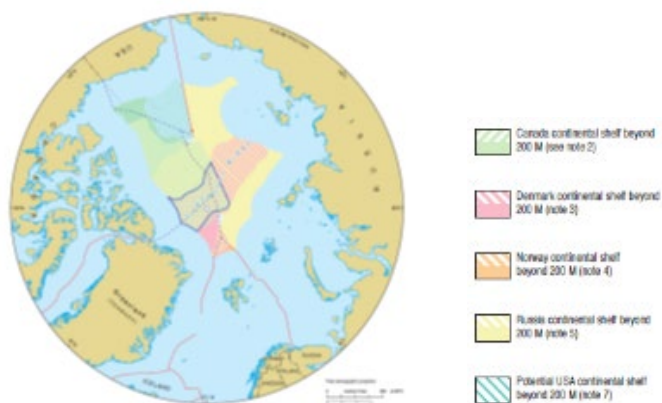
<sup>24</sup> La última FONOP, realizada en las Islas Spratly el 8 de Septiembre por el destructor USS Benfold, fue ocasión de una disputa de narrativas, ya que China sostiene que persiguió a la unidad, mientras EE.UU. lo niega. [https://news.usni.org/2021/09/08/destroyer-performs-fonop-u-s-navy-disputes-chinese-claim-that-it-ousted-warship?mc\\_cid=23f784c911&mc\\_eid=a6f768f409](https://news.usni.org/2021/09/08/destroyer-performs-fonop-u-s-navy-disputes-chinese-claim-that-it-ousted-warship?mc_cid=23f784c911&mc_eid=a6f768f409)

<sup>25</sup> Hirono, Murkowski, Kaine, op. cit.

Aunque EE.UU. promueve el cumplimiento de la normativa CONVEMAR a través de sus socios, como Japón o Filipinas, muchos países de la ASEAN le reclaman que ratifique la Convención para dar mayor claridad a las reglas de juego<sup>26</sup>.

El escenario del Ártico, por su parte, también presenta desafíos crecientes para EE.UU.. Por un lado, el derretimiento de los hielos está habilitando nuevas rutas de navegación, al tiempo que los estados que proyectan plataformas continentales más allá de las 200 millas están realizando sus presentaciones a la Comisión de Límite Exterior de la Plataforma Continental (CLPC) creada en el marco de la CONVEMAR (ver mapa)<sup>27</sup>.

Noruega, Rusia, Dinamarca y Canadá ya han hecho numerosas presentaciones a la CLPC (Rusia realizó su última adenda en 2021), mientras EE.UU. no ha realizado manifestación alguna por no ser parte de la CONVEMAR. Los que promueven la ratificación de la Convención sostienen que la plataforma continental más allá de las 200 millas no es parte del derecho consuetudinario, sino que ha sido producto de la CONVEMAR, por lo tanto EE.UU. debe ser parte de la Convención para que todos los Estados reconozcan su reclamación<sup>28</sup>.



Fuente: Polar Perspectives N°3, Wilson Center, Nov 2020

Otra cuestión es la superposición de reclamaciones, que afecta un gran porcentaje de las PC en el Ártico (ver mapa). Se estima que la plataforma estadounidense se superpondría con el reclamo canadiense, mientras la frontera con Rusia se regiría por el acuerdo bilateral de 1990. En tanto la CLPC no analiza presentaciones en conflicto, la definición de los límites en áreas superpuestas se establece por negociaciones diplomáticas, siendo la CON-

<sup>26</sup> Congressional Research Service (2021). U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress. Updated August 4. <https://crsreports.congress.gov>

<sup>27</sup> Polar Perspectives N°3, Wilson Center, Nov 2020. <https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/uploads/documents/Polar%20Perspective%203.pdf>

<sup>28</sup> Hirono, Murkowski, Kaine, op. cit.

VEMAR el marco de referencia<sup>29</sup>. Cuando EE.UU., como miembro del Consejo Ártico, refuta reclamaciones excesivas sobre la base del derecho internacional, Rusia y China señalan que no tiene capacidad legal de oponerse porque no ha ratificado la CONVEMAR.<sup>30</sup>

Asimismo, en el plano operativo se vienen presentando dificultades asociadas a esta cuestión. El comandante de la Guardia Costera estadounidense Adm. Paul Zukunft advirtió en 2017 que la presencia de su servicio en el Ártico puede no ser suficiente para evitar los avances de China y Rusia, a menos que EE.UU. firme la Convención y valide su plataforma continental por fuera de las 200 millas a través del procedimiento de la CLPC. Afirma, a modo de ejemplo, que el rompehielos chino Xue Long se detiene habitualmente en la plataforma continental extendida reclamada por EE.UU. y realiza investigaciones sin autorización.<sup>31</sup>

Los detractores de la CONVEMAR entienden, en cambio, que EE.UU. puede fijar sus fronteras en la PC bilateralmente, como lo ha hecho con Rusia (1990) y con México (2000), y que la defensa de sus intereses corre por la superioridad militar, una realidad que en el Ártico puede ser puesta en duda. Allí Rusia despliega más de 40 rompehielos, contra las dos ya añosas unidades norteamericanas, a las que se sumarán próximamente 3 más.<sup>32</sup>

Un tercer factor de cambio potencial es la evolución de la situación en los comunes: por un lado, los plazos para que la minería de los fondos marinos sea una realidad se van acercando; por otro lado, se discute en el marco de la CONVEMAR un tratado vinculante sobre la biodiversidad más allá de las jurisdicciones nacionales.

La minería de los fondos marinos es una industria que avanza lentamente debido a su complejidad y las preocupaciones ambientales, pero los minerales disponibles en la Zona serán claves para la

**29** Antsygina, Ekaterina (2021) The Delimitation Of The Extended Continental Shelves In The Central Arctic Ocean. East West Center. April 23, <https://www.eastwestcenter.org/node/39811>; Polar Perspectives, op. Cit.

**30** Malaver, op. Cit.;

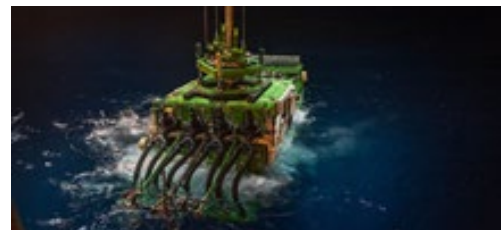
**31** Werner, Ben (2017). Zukunft: U.S. Presence in Arctic Won't Stop Chinese, Russian Encroachment Without Law of the Sea Ratification. August 1. Usni News.

**32** El Secretario de Defensa de EE.UU., Lloyd Austin anunció el 9 de junio de 2021 planes para establecer un nuevo Centro de Estudios de Seguridad del Ártico, para incrementar la colaboración con socios. Weitz, Rockford (2021). Competition heats up in the melting Arctic, and the US isn't prepared to counter Russia. The Conversation, June 11. <https://theconversation.com/competition-heats-up-in-the-melting-arctic-and-the-us-isnt-prepared-to-counter-russia-149341>

USCG Office of Waterways and Ocean Policy (CG-WWM) <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Office%20of%20Waterways%20and%20Ocean%20Policy/20170501%20major%20icebreaker%20chart.pdf?ver=2017-06-08-091723-907>

reconversión energética en curso. La Autoridad de Fondos Marinos ha adjudicado 18 contratos de exploración en la Zona, con licencias de 15 años en beneficio de China, Japón, Rusia, Francia, Reino Unido, Corea, Alemania, Polonia, Islas Cook, Nauru y Bélgica. Aún se están realizando estudios geológicos y ambientales, estimándose para 2027 los primeros trabajos de explotación. La resistencia de los sectores ambientalistas es sostenida, pero la industria afirma que el área a explotar sólo comprende un 0,1 o 0,2 % de la superficie de los fondos marinos, centrados especialmente en el área de Clarion Clipperton en el Pacífico.<sup>33</sup>

Aunque las compañías norteamericanas pueden participar a través de sus filiales radicadas en otros Estados que las auspicien, muchos consideran que EE.UU. debería entrar en este sector por derecho propio, cuestión que sólo sería posible como parte de la CONVEMAR. Los inversores no están dispuestos a realizar grandes inversiones sin la seguridad que ofrece la Autoridad de Fondos Marinos. La resistencia a pagar regalías, que ascienden a un 7% como tope, no debería ser un obstáculo, ya que "es mejor tener el 93% de algo que el 100% de nada", como señalan los defensores de la Convención.<sup>34</sup>



Fuente: prototipo de minería submarina Patania II. Bbc.com. <https://www.bbc.com/news/science-environment-57687129>

En relación al debate que está teniendo lugar en la ONU para la firma de un Tratado vinculante para la preservación de la biodiversidad en alta mar (conocido como BBNJ por su sigla en inglés), en el marco de la CONVEMAR, EE.UU. participa en calidad de miembro de las Naciones Unidas (Resolución 72/249, punto 8). Despliega allí una amplia participación, impulsando su propia perspectiva de la biodiversidad y los recursos genéticos, y también influye desde su presencia en el sector no gubernamental<sup>35</sup>. Sin embargo, como afirma Ulalia Woods-

**33** DSM-FACTS.COM. [https://dsm-facts.com/?gclid=Cj0KCQ-jwm9yJBhDTARIsABKlcGb2oJ3lmeOleulv2QOiXbB5OUmYxjeAjWDFYc4XhICZiWvSfPkGCsaAIRvEALw\\_wcB](https://dsm-facts.com/?gclid=Cj0KCQ-jwm9yJBhDTARIsABKlcGb2oJ3lmeOleulv2QOiXbB5OUmYxjeAjWDFYc4XhICZiWvSfPkGCsaAIRvEALw_wcB)

**34** Funk, Indigo (2018). Lawless on the High Seas: Why the U.S. Can and Must Ratify UNCLOS. Brown Political Review. December 16. <https://brownpoliticalreview.org/2018/12/lawless-high-seas-us-can-must-ratify-unclos/>

**35** Views Expressed by the United States Delegation Related to Certain Key Issues Under Discussion at the Second Session of the Preparatory Committee on the Development of an International Legally Binding Instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity September 9, 2016. [https://www.un.org/depts/los/biodiversity/prepcom\\_files/USA\\_Submission\\_of\\_Views\\_Expressed.pdf](https://www.un.org/depts/los/biodiversity/prepcom_files/USA_Submission_of_Views_Expressed.pdf)

de, de The Nature Conservancy: "La protección de la salud de los océanos del mundo es fundamental para garantizar un futuro próspero para nuestro planeta, y la ratificación de la CONVEMAR asegurará que EE.UU. tenga un asiento en la mesa con otros países y organizaciones internacionales para abordar los muchos problemas que son críticos para EE.UU. y bienestar global"<sup>36</sup>.

## Conclusión

Aunque los incentivos dados por el nuevo contexto internacional hacen que la ratificación de la CONVEMAR sea aún más atractiva para EE.UU., la posibilidad de que ésta se concrete sigue siendo incierta.

En definitiva, los hechos que alientan la ratificación se basan en la declinación relativa de EE.UU., al que ya no le basta su propio poder militar y su liderazgo hegemónico para configurar un orden de acuerdo a sus preferencias, sino que tiene que salir a disputar los espacios, las interpretaciones y los negocios con sus competidores.

Para algunos, EE.UU. debe sumar músculo diplomático al músculo militar y ampliar su caja de herramientas para mantener poder e influencia. Participar en los foros para impulsar sus perspectivas sobre la conservación, recurrir a los mecanismos internacionales para consolidar la delimitación de sus espacios, entrar en el negocio de los fondos,

aún dentro de los carriles de la Autoridad Internacional.

Para otros, aceptar que EE.UU. necesita de estos espacios de negociación es en sí mismo una derrota. Sostienen que EE.UU. debe seguir manteniendo su influencia y sus intereses en base a la influencia que le otorga su capacidad militar, que le debe permitir imponer la interpretación de la norma.

Por el momento, las tendencias sugieren que, aunque EE.UU. sigue siendo la principal potencia militar, su poderío se opaca cuando hablamos de áreas de influencia de potencias emergentes, como el Mar de China Meridional o el Ártico, donde el poder militar de los hegemones regionales puede llegar a imponerse.

Así, la decisión de ratificar la CONVEMAR no resulta fácil para EE.UU.. Después de la traumática salida de Afganistán, aceptar la ratificación de la CONVEMAR en términos de necesidad poco ayudaría al orgullo y al liderazgo norteamericano. EE.UU. probablemente espere un mejor momento para entrar en este juego desde una posición de mayor fortaleza, pero tarde o temprano deberá hacerlo si pretende mantener una participación en los beneficios de los comunes e imponer su mirada sobre las jurisdicciones aún no definidas, en el ya no tan nuevo contexto de competencia estratégica de largo aliento.

**36** Hirono, Murkowski, Kaine. op. Cit.

# BRITANIA GLOBAL COMO GRAN ESTRATEGIA

Horacio Esteban Correa

Britania Global frente al Rejuvenecimiento Nacional de China.

La emergencia de Britania Global "Global Britain" como Gran Estrategia del Reino Unido no es algo que deba sorprender.

La conducción estratégica del Reino percibió en la Gran Estrategia china de "Rejuvenecimiento Nacional" la decisión de que la milenaria potencia terrestre se transforme en potencia marítima. La misma definición de Gran Estrategia desarrollada por Liddel Hart, oficial del Ejército Real, es coesencial con el desarrollo de un poder marítimo, porque una Gran Estrategia al ser global, necesita imperiosamente desarrollar el poder marítimo y naval.

El documento "Britania Global en una era competitiva" refleja el concepto de Liddell Hart en toda su dimensión: el uso de las Fuerzas Armadas hasta y el desarrollo de la ciencia ultra poderosa, el soft power en la Premier League y en el cine; la imposición racional del "universal británico", es decir, la lucha por valores entendidos como los mejores para la humanidad, y que son la base ética de la Defensa y Seguridad del Reino. Decía Liddell Hart: "una estrategia global deberá calcular y desarrollar los recursos económicos y humanos de las naciones para sostener sus fuerzas armadas. Pero también los recursos morales -pues propiciar en los pueblos una actitud bien dispuesta es a menudo tan importante como poseer las formas de poder más concretas [...] Más aún las fuerzas armadas no son más que uno de los instrumentos de la gran estrategia - que para debilitar la voluntad del adversario, debería tener en cuenta y aplicar la fuerza de la presión económica, diplomática y comercial, sin desdeñar tampoco la presión ética."<sup>1</sup>

En nuestros días Elinor Sloan sentencia "la estrategia marítima es Gran Estrategia", ya que el "poder marítimo tiene un rol preponderante en lo que concierne a la seguridad y prosperidad a largo plazo de la mayoría de los países"<sup>2</sup>.

La actitud proactiva de China hacia el mundo exterior valida que solo las grandes potencias pueden implementar una Gran Estrategia que les permita

modelar el ambiente exterior acorde a su visión, valores e intereses. Esto se vislumbra en la Nueva Ruta de la Seda y la Franja. La lógica geoestratégica que se desprende de la misma, implica la necesidad de desarrollar un gran Poder Marítimo.

Britania Global es, entre otros asuntos de política exterior, la respuesta del Reino Unido al desafío chino. Un competidor sistémico del Reino por sus valores y un competidor antitético por su voluntad de transformación en cultura marítima y de su poder naval.

El proyecto de la Ruta de la Seda y la Franja "es mucho más que una estrategia de desarrollo conjunto de proyectos de infraestructura [...] es el vehículo principal de su Gran Estrategia que apunta el retorno de China como potencia mundial. Señala una dirección en el largo plazo para el país y demanda del despliegue integral de sus recursos económicos, diplomáticos y militares"<sup>3</sup>.

Su geoestrategia es básicamente terrestre enmarcada en una estrategia que obedece a la tradicional filosofía china. La racionalidad estratégica de la Ruta se desarrolla en el corazón de Eurasia, aprovechando su vastedad terrestre acorde al arquetipo de tierra chino, y donde las capacidades estratégicas anglosajonas tanto de fines (valores, democracia, ideología liberal) como de medios (fuerzas navales, tecnología informática); se diluyen y atenúan ante la grandiosidad de la masa terrestre euroasiática. Toda contención naval de las potencias anglosajonas al Heartland siempre se ha detenido con suerte en el Rimland.

La actual retirada de las tropas estadounidenses de Afganistán, ocurrida luego de la configuración central de este somero análisis, confirman el valor de pronóstico del último párrafo.



Figura 1- el "Heartland" en la teoría de Mackinder<sup>4</sup>

<sup>1</sup> PARKER, Geoffrey (1998), La Gran Estrategia de Felipe II, Madrid, Alianza, p.32.

<sup>2</sup> GARCÍA SAENZ, Daniel (2020), "China: Gran Estrategia y Poder Marítimo en la Era Ji Xiping", Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, recuperado de file:///C:/Users/ACER/Downloads/4381-Texto%20del%20art%C3%ADculo-18733-1-10-20200513.pdf captura 14/06/2020, p.59.

<sup>3</sup> GARCÍA SAENZ, Daniel (2020), op. cit., p.62.

<sup>4</sup> Recuperado de <https://estrategiauruguay.wordpress.com/2014/07/19/resumen-de-conceptos-geopolitica-heartland-hinterland-fronteras-rimland/> 8/2/2020





Figura 2- La "Isla Continental" y las potencias de la periferia insular. Atlantismo anglosajón.<sup>5</sup>

China "busca direccionar las energías [...] allí donde la capacidad estadounidense es más tenue en virtud de las realidades de la geografía"<sup>6</sup>. Una realidad geográfica que los estadounidenses comprenden menos que los británicos y que les es completamente ajena históricamente. China aplica la concepción taoísta del agua que evita lo que es fuerte y se desliza por los intersticios donde el otro actor es débil. Son las metáforas taoístas de que "el agua penetra por los flancos más desguarnecidos, aprovecha los desniveles para formar una cascada, horada la más rígida roca."<sup>7</sup>.

"Donde él (el enemigo) se concentra, prepárate. Donde es fuerte, evítalo"<sup>8</sup>.

China prepara su poder naval (se concentra donde el poder anglosajón es débil); y lo evita donde es fuerte (elige prioritariamente Eurasia y secundariamente desarrolla un poder marítimo colacionado a ese proyecto geoestratégico).

En la Gran Estrategia, la iniciativa terrestre implica el desarrollo del poder marítimo en los mares cercanos (Mar de la China Meridional) y en los mares lejanos (Indo Pacífico). A esto obedece la infraestructura portuaria en Pakistán, la base militar en Yibuti y la voluntad de convertir el Mar de la China Meridional en un Mare Nostrum. La región contiene varios choke point marítimos (puntos de estrangulamiento) tales como Bab al-Mandeb en Suez, el estrecho de Ormuz en el Golfo Pérsico y el estrecho de Malaca en el MCM. En el extremo sur el Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica donde la presencia China también es importante.

La réplica británica está en el puerto omaní de Duqm, base de reaprovisionamiento de los portaa-

viones de la Armada Real, en Kenia<sup>9</sup> y en el Territorio Británico del Océano Índico, (conocido como BIOT por sus siglas en inglés), donde se encuentra una base estadounidense. Britania Global sigue el concepto de contención naval al arquetipo de tierra china y sus valores principales: la consistencia y la determinación.

En su dimensión táctica, "el símbolo de Britania Global en acción son nuestros portaaviones", tal como señaló el Primer Lord del Almirantazgo.

El desplazamiento de una fuerza naval occidental hacia el Lejano Oriente con el HMS "Queen Elizabeth" como buque insignia, refleja el eje fundamental de la Revisión integrada Britania Global: la región Indo Pacífico. Justamente una de las regiones geopolíticas de interés de China.

El desplazamiento de grandes fuerzas navales de tareas británicas ha sido un patrón de conducta que se repite en la historia desde 1588; año del fracaso de la Armada Invencible española habsburguesa en conquistar las islas británicas.

Desde entonces, la conducción estratégica del Reino ha comprendido, que la seguridad del hogar patrio depende de anticipar estos desplazamientos navales extranjeros y correr el frente de fricción de medios operacionales y tácticos, lejos del Mar del Norte, el Ártico y el Atlántico Norte en general, considerados Mare Nostrum por Londres.

El desplazamiento del Carrier Strike Group con el HMS "Queen Elizabeth" reactualiza esta conducta profunda del arquetipo británico.

<sup>5</sup> Recuperado de <http://soyresiliente.blogspot.com/2016/01/geopolitica-2.html> 10/03/2020.

<sup>6</sup> GARCÍA SAENZ, Daniel (2020), op. cit. p.70.

<sup>7</sup> LAOTZE (1993), Tao Te King, Buenos Aires, Kier.

<sup>8</sup> SUN TZU (1989), El arte de la guerra, Buenos Aires, Cuatro Estaciones, p. 20.

<sup>9</sup> Kenia al igual que Malvinas, forman parte de la Fundación Global en la Gran Estrategia Britania Global

## AUSTRALIA - DESTRUCTORES DE CLASE HOBART ALCANZAN CAPACIDAD OPERATIVA FINAL



Destruyores clase Hobart, HMA Brisbane y HMA Sydney navegan en formación por primera vez a través del Área de Ejercicio de Australia Oriental frente a la costa de Nueva Gales del Sur, Australia. Imagen de RAN. 2020-12-10

Los destructores de clase Hobart de la Royal Australian Navy (RAN) alcanzaron la capacidad operativa final después de que el tercer barco, HMAS Sydney, completara un período de prueba y evaluación exitoso frente a las costas de Estados Unidos y Canadá. Los tres barcos de la clase están ahora listos para el despliegue operativo.

En un comunicado de prensa del Departamento de Defensa, el vicealmirante Michael Noonan, jefe de la Marina Real Australiana, declaró que este acontecimiento es un hito que marca el comienzo de una nueva era para la Marina:

“Los tres destructores de la clase Hobart de la Armada utilizan varios sistemas en común con la Armada de los Estados Unidos, lo que permite que

nuestros barcos sean completamente intercambiables con la fuerza naval aliada más avanzada de la región del Indo-Pacífico. Los destructores australianos son una contribución clave a la alianza Australia-Estados Unidos y se utilizarán para mantener la paz y la prosperidad de nuestra región durante los próximos 30 años.” “Debido al entorno estratégico en constante cambio, la clase Hobart continuará mejorando con las últimas armas y sensores en los próximos años para mantener una ventaja de capacidad”

Fuente:

<https://www.navalnews.com/naval-news/2021/08/australias-hobart-class-destroyers-achieve-final-operational-capability/>

## INDIA Y AUSTRALIA ADOPTAN UNA GUÍA CONJUNTA PARA COOPERACIÓN NAVAL

La Armada de la India y la Armada de Australia firmaron un documento de orientación conjunta para la relación entre ambas fuerzas. El documento servirá de orientación para el trabajo bilateral y multilateral entre las Armadas. De amplio alcance, los ejes centrales de la guía son: desarrollar el entendimiento mutuo, cooperar para la seguridad regional, colaborar en actividades de beneficio mutuo y desarrollar la interoperabilidad.

La ceremonia de firma del documento se llevó a cabo virtualmente entre el jefe de la Armada de la India, el almirante Karambir Singh, y el vicealmirante en jefe de la Armada de Australia, Michael J. Noonan y se enmarca en el compromiso compartido de promover la paz, la seguridad, la estabilidad y la prosperidad en la región del Indo - Pacífico.



Ceremonia virtual de la firma del documento Guía Conjunta para la cooperación entre Armadas

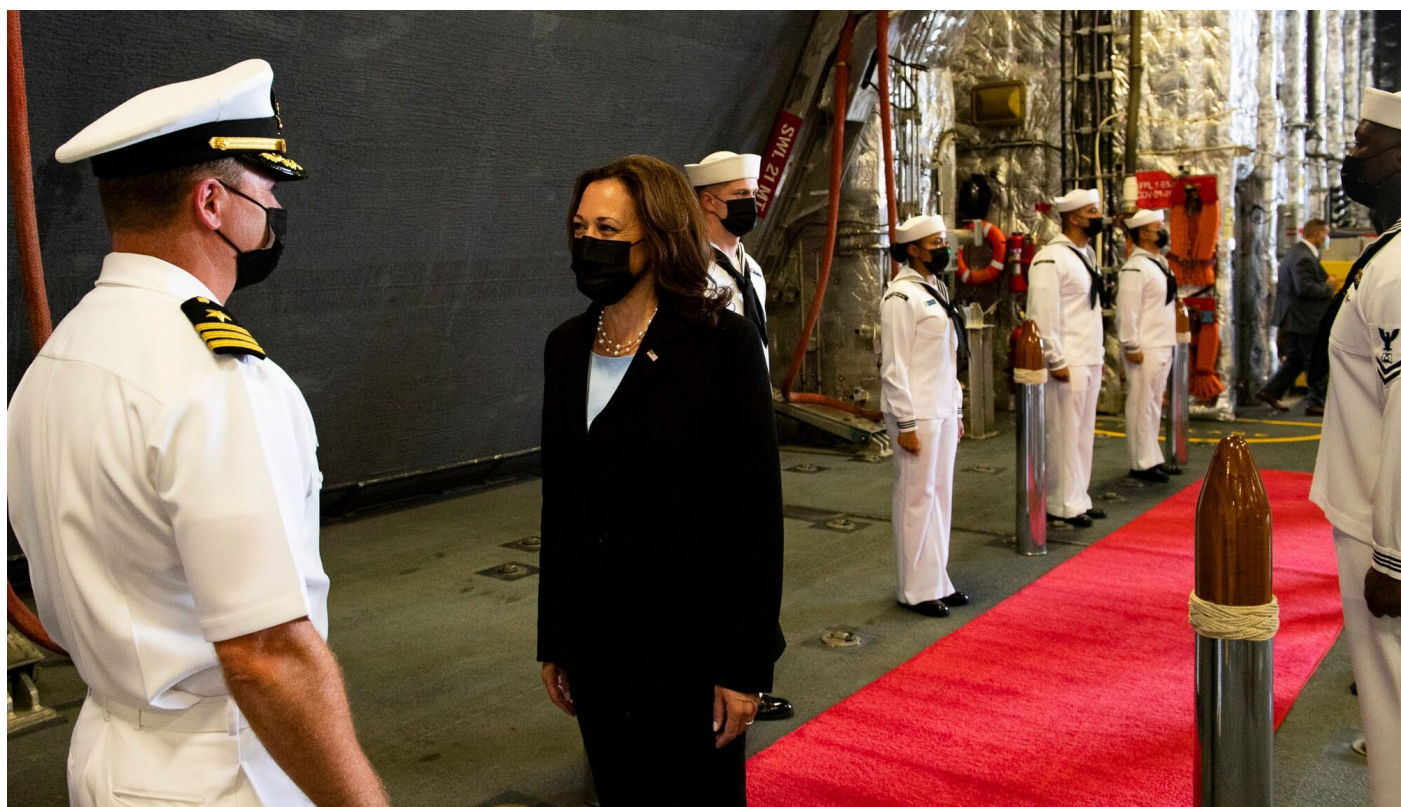
El documento está en línea con la "Asociación Estratégica Integral 2020" acordada por los Primeros Ministros y tiene como objetivo garantizar un enfoque compartido de los desafíos de seguridad regionales y globales.

La relación de defensa y seguridad entre ambos países se ha estrechado significativamente en los últimos años: suscribieron un Acuerdo de Apoyo Logístico Mutuo, participan del ejercicio naval Mala-

bar, y Australia ha destinado un Oficial de Enlace al Centro de Fusión de Información de la Armada de la India para la Región del Océano Índico (IFC-IOR) como parte de los esfuerzos multilaterales destinados a expandir la conciencia del dominio marítimo (MDA).

**Fuente:** <https://www.defenceconnect.com.au/maritime-antisub/8608-australia-and-india-sign-agreement-to-enhance-naval-ties>

## EE.UU.- LA VICEPRESIDENTE KAMALA HARRIS VISITÓ UN BUQUE DE LA 7MA FLOTA AMARRADO EN SINGAPUR



Portavoz del Ministerio de Defensa Nacional de China, Coronel Mayor Tan Kefe

La Vicepresidenta Kamala Harris visitó el 23 de agosto el buque de combate litoral USS Tulsa (LCS 16) amarrado en la Base Naval de Changi, Singapur. La visita incluyó además Vietnam y estuvo destinada a fortalecer las relaciones con dos de sus principales socios en el Indo-Pacífico.

La Vicepresidenta declaró que "La razón por la que estamos aquí es porque el Indo-Pacífico es fundamental para la seguridad y la prosperidad de Estados Unidos" y agregó: "Nuestra presencia tiene una larga historia a la hora de ayudar a garantizar la paz y la seguridad, la libertad de comercio y la libertad de navegación ... y vías navegables abiertas y el orden internacional basado en reglas".

El USS Tulsa (LCS 16) concluyó su participación en la vigésima ejercitación de Cooperación y Capacitación del Sudeste Asiático (SEACAT). Con 21 paí-

ses socios del Indo-Pacífico, SEACAT es un ejercicio multilateral diseñado para mejorar la cooperación entre países regionales y brindar apoyo mutuo para abordar crisis, contingencias y actividades ilegales en el ámbito marítimo utilizando tácticas, técnicas y procedimientos estandarizados.

El USS Tulsa se despliega rotativamente desde San Diego a la 7ma Flota con el Destroyer Squadron 7, apoyando al Comandante de la Task Force 76 / Expeditionary Strike Group 7. La Séptima Flota es la mayor flota numerada desplegada en avanzada de Estados Unidos, e interactúa y opera rutinariamente con 35 naciones marítimas en la región Indo-Pacífico.

**Fuente:** <https://cnnespanol.cnn.com/2021/08/26/analisis-ee-uu-polemico-buque-guerra-mar-china-meridional-trax/>

## CHINA - MINISTERIO DE DEFENSA PROTESTA POR EL PASO DE BUQUES DE LA ARMADA Y LA GUARDIA COSTERA DE EE.UU. POR EL ESTRECHO DE TAIWÁN



En esta foto, proporcionada por la Guardia Costera de EE.UU., se observa al guardacostas Munro y a la patrullera japonesa Large Aso transitando juntos en formación por el Mar de China Oriental el 25 de agosto de 2021.

El Ministerio de Defensa de China protestó el pasado 28 de agosto por el paso del destructor de misiles guiados USS Kidd y el guardacostas Munro de la Armada de Estados Unidos y la Guardia Costera respectivamente por las aguas del Estrecho de Taiwán.

El ministerio calificó la medida de provocativa y dijo que constituye una muestra que Estados Unidos es la mayor amenaza para la paz y la estabilidad, y el creador de riesgos de seguridad en el estrecho de Taiwán de 160 kilómetros (100 millas) de ancho.

La presencia de la Guardia Costera de Estados Unidos ha estado intensificando su en el área como parte de la estrategia conjunta del componente naval estadounidense y desde que la Guardia Costera china patrulla aguas en torno a islas Spratly y

Paracel, que este país disputa con Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi y Taiwán.

El Munro, de 127 metros (418 pies) de largo, tiene su sede en Alameda, California, y llegó a la región a mediados de agosto para lo que informaron sería un despliegue de un mes. El Munro participó de un entrenamiento con un barco de la guardia costera japonesa, el Aso, en el Mar de China Oriental durante dos días a principios de esta semana.

**Fuente:** <https://www.staradvertiser.com/2021/08/27/breaking-news/china-protests-u-s-navy-coast-guard-ships-in-taiwan-strait/>

## CHINA - FUERZA AÉREA DEL ELP MOSTRARÁ SUS LOGROS EN TRANSFORMACIÓN ESTRATÉGICA EN AIRSHOW CHINA



El avión J-20 de la PLA Air Force realiza entrenamiento de vuelo. (Foto de archivo de Huang Zhenwei / Xinhua)

Del 28 de septiembre al 3 de octubre en Zhuhai, provincia de Guangdong se llevará a cabo la 13ª Exposición Internacional de Aviación y Aeroespacial de China, conocida como Airshow China.

El coronel senior Shen Jinke, portavoz de la Fuerza Aérea del EPL (PLAAF), declaró que esta se ha convertido en una fuerza estratégica en línea con el objetivo de "construir una capacidad aérea y espacial integrada y tener una fuerza equilibrada en las operaciones defensivas y ofensivas".

En la actualidad, la PLAAF está acelerando su

transformación. La puesta en servicio de los aviones J-20 e Y-20 ha mejorado constantemente las capacidades de la PLAAF en alerta temprana estratégica, ataques aéreos, defensa aérea y antimisiles, confrontación de información, operaciones aerotransportadas, proyección estratégica y apoyo integral.

Como patrocinador, la PLAAF ha participado en el Airshow China cinco veces seguidas.

**Fuente:** [http://eng.mod.gov.cn/news/2021-09/01/content\\_4893692.htm](http://eng.mod.gov.cn/news/2021-09/01/content_4893692.htm)

## JAPÓN - MINISTERIO DE DEFENSA DENUNCIA PRESUNTA PRESENCIA DE SUBMARINO CHINO PRÓXIMO A AGUAS TERRITORIALES



El ministro de Defensa de Japón, Nobuo Kishi, asiste a una conferencia de prensa en Tokio, Japón, el 16 de septiembre de 2020. REUTERS / Kim Kyung-Hoon

La marina de Japón identificó un barco sumergido que navegaba hacia el noroeste justo fuera de las aguas territoriales cerca de la isla Amami Oshima, parte de la prefectura de Kagoshima. También se identificó a un destructor chino en las cercanías.

La Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón identificó las embarcaciones en una zona contigua, que está fuera de las aguas territoriales. El ministro de Defensa, Nobuo Kishi, instruyó a su personal a "recopilar información y mantener una vigilancia con un sentido estricto".

Tokio se ha quejado de numerosas intrusiones de buques chinos en sus aguas territoriales y cerca de islas en disputa en los últimos años al igual que China reclama la presencia de buques estadounidenses en áreas en disputa del Mar de China Meridional, lo que según Washington se tratan de operaciones de libertad de navegación.

**Fuente:** <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/japan-says-suspected-chinese-submarine-seen-near-territorial-waters-2021-09-12/>

# EJERCICIOS Y OPERACIONES

## EE.UU. - LIDERA EJERCICIO SEACAT CON LAS ARMADAS DEL SUDESTE ASIÁTICO

Las armadas de 21 países socios en el Indo-Pacífico, incluida la Armada de los EE. UU., agencias gubernamentales de este país y organizaciones internacionales, comenzaron la vigésima interacción de Cooperación y Capacitación del Sudeste Asiático (SEACAT) en Singapur aproximadamente el 10 de agosto.

SEACAT es un ejercicio multilateral diseñado para mejorar la cooperación entre los países del sudeste asiático y proporcionar apoyo mutuo y un objetivo común para abordar crisis, emergencias y actividades ilegales en el ámbito marítimo utilizando tácticas, técnicas y procedimientos estandarizados.



SEACAT is in its 20th year of iteration. Credit: Petty Officer 2nd Class Christop/ U.S. Indo-Pacific Command.

Fuentes: <https://www.islalocal.com/las-fuerzas-del-indo-pacifico-de-21-paises-socios-han-iniciado-el-ejercicio-seacat/>

## CHINA - DESTRUCTOR INGRESA AL MAR DE JAPÓN Y ENVÍA UNA ADVERTENCIA A LOS MILITARISTAS

El Ejército Popular de Liberación de China (EPL) envió una flotilla naval liderada por el destructor Tipo 055 al Mar de Japón por segunda vez este año, una medida que los expertos militares chinos declararon enviará una advertencia a la derecha japonesa. La medida se produjo después de que algunos políticos japoneses de alto nivel honraron recientemente a los criminales de guerra de la Segunda Guerra Mundial en el Santuario de Yasukuni y el país publicó un documento de defensa que provocó a China sobre cuestiones relacionadas con la isla de Taiwán y las islas Diaoyu.

La Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón vio una flotilla de la Armada del EPL que constaba de tres buques de guerra, a saber, el destructor de misiles guiados Tipo 055 Nanchang el destructor de misiles guiados Tipo 052D Guiyang y un buque de suministro integral Tipo 903A con el número de casco 903, que pasó por el Estrecho de Tsushima y navegó hacia el Mar de Japón, dijo el Estado Mayor Conjunto del Ministerio de Defensa de Japón en un comunicado de prensa.

Fuente: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1232352.shtml>



Ceremonia de puesta en servicio del Nanchang, el primer destructor de misiles guiados Tipo 055 de China, el 12 de enero de 2020, en la ciudad portuaria de Qingdao, provincia de

## CHINA REALIZA EJERCICIOS NAVALES EN PACÍFICO OCCIDENTAL

China realiza una serie de ejercicios navales con munición real que se prolongarán hasta el jueves en vísperas de los ejercicios conjuntos de EE.UU. y otros miembros del Diálogo de Seguridad Cuadrilateral, conocido como Quad, los que tendrán lugar en el Pacífico Occidental, publicó Russia Today.

Los simulacros militares se producen en un momento en el que EE.UU. trata de asegurar a sus aliados su compromiso con la región, en medio de las consecuencias de la retirada de sus tropas de Afganistán y la caótica situación de Kabul.

Fuente: <https://actualidad.rt.com/actualidad/401846-china-realiza-ejercicios-navales-vispera-maniobras-quad>



Mar de la China meridional. Foto: Tomada de Twitter

## INDIA, ESTADOS UNIDOS, JAPÓN Y AUSTRALIA - EJERCICIO MALABAR 2021

Las fuerzas marítimas de Australia, Japón, India y Estados Unidos comenzaron la fase 1 del ejercicio marítimo cooperativo MALABAR 2021 en el Mar de Filipinas, el 26 de agosto.

MALABAR es un ejercicio marítimo anual que mejora la planificación, el entrenamiento y el empleo de tácticas de guerra avanzadas entre la Marina Real Australiana (RAN), la Marina India (IN), la Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón (JMSDF) y la Marina de los EE. UU., lo que demuestra el compromiso entre naciones de ideas afines para mantener un orden marítimo basado en reglas en el Indo-Pacífico.

Fuente: <https://in.usembassy.gov/australia-india-japan-and-u-s-kick-off-exercise-malabar-2021/>



Dos buques de guerra de la Armada India, INS Shivalik e INS Kadmat, participaron en el ejercicio Malabar de este año.

## EE.UU. - BUQUE DE GUERRA Y DE LA GUARDIA COSTERA PASAN POR EL ESTRECHO DE TAIWÁN, EN MEDIO DE TENSIONES CON CHINA

El buque de guerra USS Kidd y el Munro, de la Guardia Costera de EE.UU., navegaron este viernes por el estrecho de Taiwán, en el mar de la China Meridional, según un comunicado de la Séptima Flota estadounidense. Destacó que el paso se realizó "a través de las aguas internacionales de conformidad con la ley internacional".

"El tránsito legal de los buques a través del estrecho de Taiwán demuestra el compromiso de EE.UU. para un Indo-Pacífico libre y abierto. Las Fuerzas Armadas de Estados Unidos vuelan, navegan y operan en cualquier lugar donde la ley internacional lo permita", reza el comunicado.



Guardia Costera de EE.UU.

Fuente: <https://actualidad.rt.com/actualidad/402149-buque-guerra-eeuu-pasar-estrecho-taiwan>

## EE.UU., REINO UNIDO, INDIA, JAPÓN Y AUSTRALIA – SEIS GRUPOS DE TAREAS NAVALES SE ENCUENTRAN OPERANDO EN EL PACÍFICO

Seis grupos de tareas de las armadas de EE. UU., Reino Unido, Australia, Japón e India se encuentran actualmente en despliegues operativos en la región del Indo-Pacífico en medio de un intenso período de ejercicios multilaterales de otoño y principios de invierno.

Actualmente operando en la región se encuentran el Grupo de Ataque de la Armada de EE.UU. liderado por el Carl Vinson Carrier y el America Expeditionary Strike Group con sede en Japón, el Queen Elizabeth Carrier Strike Group 21 (CSG 21) de la Royal Navy del Reino Unido, la Fuerza de Defensa Australiana Indo-Pacific Endeavour 21 (IPE 21), la Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón (JMSDF), la Fuerza de Despliegue Indo-Pacífico 2021 (IPD21) y el grupo de tareas de la Flota Oriental de la Armada de la India.



Grupo de ataque del portaviones USS Carl Vinson (CVN-70), ingresa al Mar de China Meridional

Fuente: <https://news.usni.org/2021/08/30/6-naval-task-groups-from-u-s-u-k-india-japan-and-australia-underway-in-pacific>

## RUSIA Y CHINA – CONCLUYEN LOS ENTRENAMIENTOS “SEABORNE ASSAULT” Y “SEA CUP” 2021

En el marco la competencia International Army Games (IAG) 2021 finalizaron los entrenamientos Seaborne Assault y Sea Cup en el Puerto de Vladivostok el 29 de agosto.

El comité organizador de la competencia Seaborne Assault otorgó al equipo chino participante el título de “Mejor pelotón de infantes de marina” y nombró al segundo escuadrón de infantes de marina de China como el “Mejor escuadrón de infantes de marina” y al soldado chino Bai Yongkun como el “Mejor francotirador”.

La fragata de misiles guiados de la Armada china, Guangyuan participó en tres misiones, incluida el disparo de artillería contra objetivos marinos, la eliminación de minas flotantes y el anclaje de fragatas.



Militares chinos observan competencia internacional Seaborne Assault en Vladivostok, Rusia

Fuente: [http://eng.mod.gov.cn/news/2021-08/30/content\\_4893500.htm](http://eng.mod.gov.cn/news/2021-08/30/content_4893500.htm)



## INDIA Y AUSTRALIA - ARMADAS DE AMBOS PAÍSES REALIZAN EJERCICIO PARA PROMOVER LA ESTABILIDAD EN EL INDO-PACÍFICO

Del 06 al 10 de septiembre las Armadas de India y Australia participaron de la cuarta edición del AU-SINDEX, un ejercicio marítimo conjunto para consolidar su compromiso con los desafíos de seguridad regionales y globales, promover la paz, la seguridad y la estabilidad en la región del Indo-Pacífico.

El Grupo de Tareas de la Armada de la India que comprende INS Shivalik y Kadmat, estuvo bajo el mando del Comandante de la Flota del Este, el Contralmirante Tarun Sobti. Por parte de la Royal Australian Navy (RAN), la fragata clase Anzac HMAS Warramunga, que venía de participar en el ejercicio Malabar junto con las unidades de la Armada de la India, fue también parte del ejercicio.

“Esta edición de AUSINDEX incluye operaciones complejas de superficie, sub-superficie y aéreas entre barcos, submarinos, helicópteros y aviones de patrulla marítima de largo alcance de las armadas participantes”, dijo un comunicado de la Armada de la India.



El Grupo de Tareas de la Armada de la India que comprende los buques IN Shivalik y Kadmat

Fuente: <https://ommcomnews.com/india-news/india-australia-navy-exercise-to-promote-stability-in-indo-pacific>

## CHINA - BUQUES DE GUERRA NAVEGAN AGUAS JAPONESAS

Una flotilla de destructores del Ejército Popular de Liberación de China (EPL) navegó en las aguas entre la isla de Taiwán y algunas islas de Japón durante los últimos días del mes de agosto. Analistas chinos dijeron que la medida envió una advertencia a las fuerzas de derecha japonesas y a los secesionistas de Taiwán, en un momento en que los dos han estado en connivencia para sabotear la paz y la estabilidad en la región.

Un comunicado de prensa del Estado Mayor Conjunto del Ministerio de Defensa de Japón del 03 de septiembre informó que la Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón detectó una flotilla de la Armada del EPL compuesta por el destructor Tipo 052D Zibo y el destructor clase Sovremenny Hangzhou, mientras navegaban a través del Estrecho de Miyako, entre la isla de Okinawa y la isla de Miyako, y luego se dirigieron al sur hacia el Océano Pacífico. El 05 de septiembre, estos buques se unieron al destructor Tipo 052C Zhengzhou y navegaron hacia el norte a través de las aguas entre la isla de Taiwán y la isla Yonaguni, regresando al mar de China Oriental.

Si bien Japón afirmó haber desplegado fuerzas para monitorear los movimientos navales chinos, las fuerzas japonesas no pudieron obtener una foto del Hangzhou o Zhengzhou.



La flota compuesta por los destructores de misiles guiados Ningbo (Hull 139) y Taiyuan (Hull 131), así como la fragata de misiles guiados Nantong (Hull 601), navega en formación de popa en las aguas del Mar de China Oriental durante un simulacro de entrenamiento a finales de enero de 2021. Foto: China Military Online

Fuente: <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233860.shtml>

## EE.UU. - APUESTA POR LOS BUQUES DE COMBATE LITORAL PARA LAS TURBULENTAS AGUAS DEL MAR DE CHINA MERIDIONAL

El debate se ha instalado. Líderes de la Armada de Estados Unidos vienen declarando que el buque de combate litoral (LCS) es ideal para el entorno del Mar de China Meridional. Descrito como "perfecto" para las amenazas costeras, los LCS pueden moverse rápidamente y entrar en puertos más pequeños que los destructores de misiles guiados de la Séptima Flota, lo que facilita cooperación con los estados socios de la región.

Numerosos analistas coincidieron en señalar que por su precio bajo y alta velocidad, el LCS es una herramienta poderosa para tácticas de "letalidad distribuida", entendiendo por tal, la dispersión de la potencia de fuego entre muchas unidades esparcidas en lugar de emplearla en un solo lugar, como un grupo de ataque de portaaviones.

Pero otros analistas cuestionan qué podría hacer el LCS en cualquier conflicto con la Marina del Ejército Popular de Liberación (EPL). Los LCS "no durarán mucho si se enfrentan a una unidad de la Marina del EPL en una situación de combate. Ese es un entorno para



El buque de combate litoral USS Gabrielle Giffords realiza ejercicios con la fragata furtiva de clase formidable RSS Steadfast de la Marina de Singapur en el Mar de China Meridional, el 25 de mayo de 2020

el que no fueron construidos, y la velocidad no te ayuda cuando los misiles están volando", dijo Carl. Schuster, un excapitán de la Marina de EE.UU. que ahora es instructor en la Hawaii Pacific University.

Fuente: <https://news.usni.org/2021/08/11/chinese-see-u-s-littoral-combat-ship-as-powerful-tool-in-future-distributed-conflicts>

## CHINA DEBERÍA ESTAR ATENTA A QUE INDIA SE CONVIERTA EN EL "SEXTO OJO"

India y Australia celebraron el sábado su primer Diálogo Ministerial 2 + 2 en Nueva Delhi. En medio del diálogo, India y Australia discutieron una serie de temas, como la cooperación económica, de defensa y de inteligencia. El núcleo del diálogo fue fortalecer la cooperación India-Australia en términos de defensa y asuntos militares. Las conversaciones también involucraron la situación en Afganistán y otros puntos críticos regionales, especialmente su coordinación bajo la Estrategia Indo-Pacífico.

Este movimiento de India y Australia es en realidad un paso importante en la construcción de una "OTAN asiática" por parte de Estados Unidos, Japón, India y Australia. De hecho, el diálogo servirá para la primera cumbre cara a cara bajo la agrupación Quad en Washington el 24 de septiembre. El diálogo 2 + 2 entre India y Australia no solo promueve la coordinación de defensa estratégica bilateral, sino que también compensa a los más débiles. vínculo



de la Estrategia Indo-Pacífico liderada por Estados Unidos.

Fuente: <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1234124.shtml>

### Aclaración:

Los artículos aquí publicados representan distintas corrientes y perspectivas y que no suponen opinión por parte de la ESGC; contribuyen a la pluralidad de opiniones sobre el tema.