

MISCELANEA

“SABOTAJE” A TRATADO MARITIMO Acusación de un complot para monopolizar los recursos del fondo marino

La sesión de la Conferencia sobre Derecho Marítimo de las Naciones Unidas, realizada en marzo en Nueva York, que se esperaba produciría un convenio aceptable, experimentó un serio traspies cuando la nueva Administración norteamericana anunció sus intenciones de revisar todos los asuntos que habían sido negociados.

Se encuentran en juego ricos nódulos minerales en el Pacífico y en otros fondos marinos oceánicos, quizás con un valor de miles de millones de dólares. Puede estar en peligro todo el diálogo Norte-Sur. Si los Estados Unidos, Francia, Alemania, Japón y sus amigos logran sabotear los acuerdos que se han estado negociando durante el transcurso de siete años, es muy posible que el Tercer Mundo se pregunte, con más fuerza que en el pasado, si realmente puede confiar en que el mundo desarrollado venga a las conferencias de las Naciones Unidas a negociar de buena fe.

La conferencia ha estado avanzando a brincos y a saltos desde que se reunió por primera vez en 1974, en Caracas, Venezuela. El mayor elemento entorpecedor lo ha constituido el manganeso, mineral potencialmente lucrativo que se encuentra en lo más profundo del suelo marino. Estos nódulos, que también contienen cobalto, níquel y cobre, se encuentran en tales

profundidades en el medio del Pacífico y en otras ubicaciones diferentes, la mayoría de ellas fuera de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva de alguna nación. Como las naciones productoras de minerales basados en tierra están utilizando cada vez más la exportación de materias primas como arma política, se considera que los nódulos oceánicos tienen una importancia estratégica global.

Las compañías mineras pertenecientes al mundo desarrollado tienen casi toda la tecnología y el capital necesario para explotar estos ricos recursos. Las naciones en desarrollo desean que estas compañías les paguen *royalties* por los nódulos, los que han sido declarados “herencia común de la humanidad” por la Asamblea General de las Naciones Unidas. El anteproyecto del tratado busca, entre otros objetivos, equilibrar la “protección” que están exigiendo las compañías mineras explotadoras del fondo marino, frente a los deseos del Grupo de los 77 (que ahora asciende a 132 naciones del Tercer Mundo) de ejercer sus legítimos beneficios sobre este recurso.

Después de años de arduas negociaciones parecía posible llegar a un acuerdo. Muchos expertos pensaban que el nuevo tratado podría ser suscrito en 1981 ó 1982, aunque no se hiciera efectivo de inmediato. Ahora parece que esto ya no será posible. Algunas de las naciones industrializadas con interés en la minería del fondo marino, como es el caso de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y Alemania, han aprobado, o están a punto

de aprobar, una legislación unilateral generada por ellos, que amenaza sabotear la iniciativa de las Naciones Unidas.

Estas leyes nacionales son, en parte, una respuesta frente a las demandas de los poderosos grupos de presión industrial, con utilidades de primer orden en estos planes. Las compañías mineras dicen que necesitan un acceso garantizado a los lugares de explotación en el fondo marino, de hasta treinta años, con el objeto de amortizar sus inversiones. Sin esta garantía, las compañías temen que sus banqueros no financiarán sus riesgos y jamás se desarrollará la minería del fondo marino. Según dicen, es por esta razón que han presionado por una legislación unilateral.

En junio de 1980, los Estados Unidos aprobó su Ley de Recursos Minerales Metálicos del Fondo Marino Profundo (Deep Seabed Hard Mineral Resources Act), y Alemania Occidental los siguió con una ley similar en julio. Los denominados "Estados de mentalidad similar", que también incluyen a Bélgica, Francia, Italia, Japón, los Países Bajos y Gran Bretaña, se reunieron por primera vez en privado en Washington, en noviembre pasado, con el fin de coordinar su manera de enfrentar este problema minero. Poco después se hizo una proposición de legislación a los Parlamentos británico y francés. Una segunda reunión secreta se realizó en enero de 1981, en Bonn, con el objeto de fijar una posición acerca de la protección a las inversiones privadas y sobre acuerdos recíprocos de otorgamiento de licencias.

Un grupo de organizaciones internacionales no gubernamentales ha acordado celebrar una serie de reuniones, con el fin de combatir las negociaciones secretas de los Estados de mentalidad similar. Este grupo, que incluye a la Oficina del Medio Ambiente Europeo (European Environmental Bureau), en Bruselas, el Centro para el Derecho y la Política Social (Center for Law and Social Policy), con base en Washington, el Instituto Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo (International Institute for Environment and Development), el Comité Asesor para la Contaminación del Petróleo en el Mar (Advisory Committee on Oil Pollution of the Sea) y el grupo francés COLINE se reunió por primera vez en París, en diciembre pasado, para atraer la atención sobre las negociaciones secretas.

Una segunda reunión de estas organizaciones se llevó a cabo en Luxemburgo, en febrero, durante una sesión del Parlamento Europeo. El grupo deseaba atraer la atención sobre la falta de debate público antes de que las leyes fueran aprobadas, y sobre la manera secreta en que los ocho Estados mineros se habían estado reuniendo. Al estar de acuerdo entre ellos para reconocer sus propias legislaciones de minería del fondo marino, están en efecto estableciendo un régimen rival al anteproyecto del tratado, el que ahora puede fracasar si no es suscrito y ratificado por suficientes países como para poder entrar en vigencia.

(Traducido de *World Press Review*, junio 1981, p. 53)

EL SEA SKUA

El helicóptero Lynx, de los cuales muchos se encuentran desplegados en diferentes clases de buques, podrá transportar hasta cuatro misiles Sea Skua. El Sea Skua es un sistema de misiles neutralizador, diseñado para enfrentar la amenaza procedente de lanchas misileras y naves escolta. Su transporte por medio de helicópteros asegura que el buque-madre pueda permanecer fuera del alcance de los misiles enemigos superficie-superficie, mientras que el alcance del Sea Skua proporciona al avión la seguridad de estar fuera del peligro de los sistemas de misiles superficie-aire de la defensa puntual del blanco.

El Sea Skua es un arma de reacción rápida y opera en conjunto con el radar Seaspray Ferranti, en el helicóptero Lynx, que proporciona la iluminación del blanco. El misil utiliza conducción de radar semiactiva y un radioaltímetro para controlar la altura de trayectoria rasante preseleccionada.

El éxito del Sea Skua ha despertado un interés considerable en el extranjero. Esta arma tiene aproximadamente un tercio del peso y del costo de misiles antibuque más grandes, y representa una solución de gran costo-efectividad frente a la amenaza procedente de lanchas misileras, corbetas, hidrodeslizadores, hovercrafts y unidades de asalto, equipados con misiles.

(Traducido de *News Release*, junio 1981, de British Aerospace Dynamics Group)

LA CEPAL Y EL MANTENIMIENTO Y REPARACION DE CONTENEDORES

La CEPAL, con el apoyo financiero del gobierno de los Países Bajos, viene trabajando desde hace meses en un proyecto de Cooperación Técnica entre los países de América Latina, para el establecimiento de empresas de mantenimiento y reparación de contenedores (conocido como *Proyecto REMAIN*).

El programa de trabajo emprendido por la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL comprende la recopilación y el análisis de información relativa a las necesidades financieras, técnicas, institucionales y de personal para la instalación de dichas empresas. Para cumplir esa tarea se ha enviado misiones a las industrias del ramo en Europa y Norteamérica.

Sobre la base de la información reunida se encuentra actualmente en preparación un documento didáctico que analizará las condiciones en que sería viable establecer empresas de reparación y mantenimiento de contenedores en América Latina. Es interesante señalar que, como resultado de las cartas informativas sobre el proyecto enviadas a las oficinas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en América Latina, ya han demostrado su interés en participar en el mismo los gobiernos de Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Perú y Venezuela.

A fin de completar la etapa de recolección de la información, se enviará

misiones a Argentina, Brasil, Jamaica, Trinidad y Tobago, y Panamá, donde existen empresas de este tipo. El documento que se prepara se remitirá a diversos especialistas en la materia, a fin de que ellos puedan formular observaciones y sugerencias antes de que la versión definitiva sea publicada. El documento será utilizado entonces como instrumento de enseñanza en tres seminarios subregionales. Estos seminarios se celebrarán durante el mes de abril de 1982 en Brasil y Jamaica para los países de Sudamérica y del Caribe, respectivamente, y en Panamá para los de Centroamérica y México. Oportunamente, el *Boletín FAL* dará mayores informaciones acerca de dichas reuniones.

Más de alguno de nuestros lectores se preguntará por qué la CEPAL incursiona en el campo específico de la moderna tecnología del transporte. La respuesta es sencilla: uno de los desafíos más importantes a que hará frente la CEPAL en el decenio de 1980 consiste en colaborar con los países de América Latina a crear "una masa crítica" de conocimientos especializados, equipo e instituciones de apoyo que permitan una participación cada vez mayor en los nuevos sistemas y tecnologías. Pues bien, la contenerización ha tenido un efecto tan profundo sobre la totalidad de la cadena de transporte que ha afectado no solamente la infraestructura —muelles, equipos portuarios, barcos, camiones, trenes—, sino también la propia institucionalidad del movimiento internacional de carga a través de la fase dinámica de estas cajas de carga, que es el transporte multimodal.

A medida que los contenedores

se modifican para aumentar su solidez y mejorar sus condiciones de manipulación, están cada vez a niveles mayores de complejidad tecnológica. Y a medida que una tecnología de transporte aumenta en complejidad se torna cada vez más cara y toma más tiempo aprender los conocimientos especializados necesarios para su funcionamiento, construcción y reparación. Tal situación no crea ningún problema grave para las naciones industrializadas; en cambio, debido a la escasez de recursos financieros y de personal especializado, muchos países de América Latina hacen frente al riesgo de quedar tan rezagado por esa tecnología que para todos los fines prácticos no pueden participar en la reparación y mantenimiento de contenedores y pasan a depender, para estos trabajos, de empresas extranjeras, con los cuantiosos desembolsos que ello supone. (Boletín CEPAL N° 33, abril de 1981)

EL RETORNO DE LOS ACORAZADOS

Dentro de los crecientes debates sostenidos en las altas esferas de la defensa nacional en los Estados Unidos, para acelerar al máximo la recuperación del poder militar, sin discusión, el más intenso ha sido la proposición de la armada de remodelar y volver al servicio activo dos acorazados actualmente en la flota de reserva.

La proposición de la Marina estadounidense, con la aprobación del Secretario de Defensa Caspar Weinberger, consiste en reacondicionar dos acorazados de la II Guerra Mundial, de la clase del *Iowa*, que fueron construidos hace 39 años, y rearmarlos con

misiles intercontinentales con cabezas nucleares.

Los argumentos básicos presentados por los organismos oficiales de la Marina norteamericana, en favor de esta proposición, son los siguientes:

1. Reactivar los acorazados y rearmarlos requeriría menos tiempo y menos dinero que construir cualquier clase de nuevos buques de guerra, capaces de tener plataformas de lanzamiento para grandes misiles intercontinentales.

2. En tiempo de guerra, los viejos acorazados pueden perfectamente ser empleados para bombardear blancos terrestres.

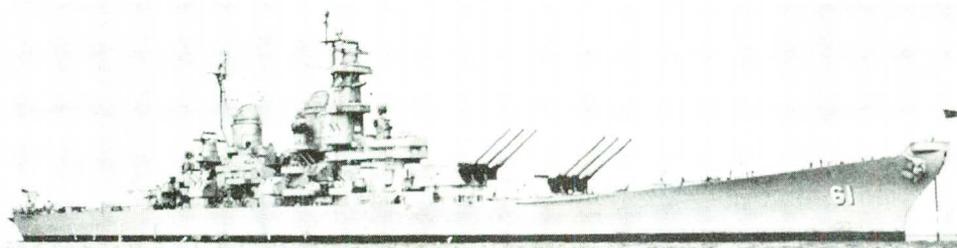
3. El acorazado es un buque fuertemente protegido; por lo tanto, menos probable de ser hundido en combate, que cualquier otro buque.

Los oponentes a la proposición de la marina, que no fueron pocos, atacaron la idea en todos los niveles, algunos con desafiantes preguntas. . . ¿Por qué gastar varios miles de millones de dólares en reacondicionar viejos buques capitales que fueron diseñados para diferentes guerras de épocas ya pasadas? ¿Dónde obtendrá la marina los miles de nuevos tripulantes para

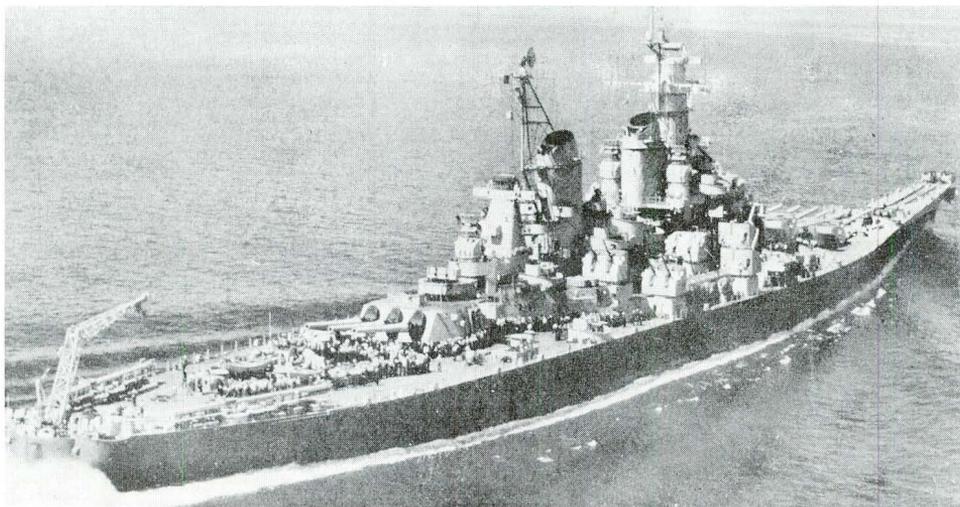
estos buques, cuando actualmente tiene un déficit de 20 mil hombres en sus dotaciones normales? ¿Por qué no distribuir la fuerza de misiles intercontinentales en un gran número de pequeños buques, antes que concentrarlos en un par de grandes y obvios blancos para el enemigo? Un miembro del Comité de Fuerzas Armadas de la Cámara de Diputados agregó que la marina no tenía actualmente tripulación ni siquiera para dotar un remolcador; por lo tanto, sugería olvidarse de esos viejos mastodontes de batalla.

No obstante la fuerte oposición, la marina ganó la batalla y obtuvo la aprobación del Congreso para su proyecto. En estos momentos el acorazado *New Jersey* se encuentra en los Astilleros de Long Beach en California y el *Iowa* en Filadelfia, en plena iniciación de los trabajos de reacondicionamiento, para dentro de dos a tres años volver a ser el centro de gravedad del poder naval a flote de la Marina norteamericana. La proposición, en general, fue un triunfo para la marina, a pesar de la fuerte oposición, y, aún más, el proyecto inicial fue ampliado al reacondicionamiento de cuatro acorazados de la misma clase.

Para tener una idea general del trabajo a ejecutar en estos buques, y convertirlos en las más poderosas



ACORAZADO IOWA



ACORAZADO NEW JERSEY

unidades ofensivas a flote, debe tenerse en cuenta lo expresado por el Comandante de la Flota de Reserva al referirse a los acorazados ya nombrados: "El *Iowa* se encuentra en la reserva desde 1958, fondeado al lado de su gemelo *Wisconsin*, bajo un sofisticado sistema eléctrico para evitar la corrosión en sus cascos por corrientes galvánicas; al igual que los otros buques en reserva, tienen elaborados sistemas para deshumerdecer que mantienen sus compartimentos perfectamente secos, previniendo toda oxidación. Sus condiciones actuales son magníficas; de acuerdo a los estándares de la marina, estos buques están relativamente nuevos y con poco uso; son buques capitales fuertemente acorazados con planchas de acero en sus costados, de 12 a 17 pulgadas de espesor, diseñados para resistir, más que ningún otro buque, fuerte castigo en el combate. Su artillería principal, compuesta de nueve cañones de 16 pulgadas dispuestos en tres torres triples, más veinte cañones de 5 pulgadas, está en condiciones de

ser empleada de inmediato, pues tiene bastante vida restante y un buen stock de municiones. Estos buques fueron construidos para servir en actividad por sobre treinta años y todos, con pequeñas variaciones, fueron dejados en reserva a los doce años; por lo tanto, todas sus instalaciones interiores para sus dotaciones están en perfectas condiciones de uso. En general, estos buques durante la guerra no sufrieron averías de consideración en los combates en que participaron; en consecuencia, la resistencia estructural de sus cascos, según informes técnicos, no tiene observaciones.

De acuerdo a lo proyectado por la marina, sus mayores modificaciones consistirían en el cambio del sistema de combustible para sus calderas, nuevo equipo electrónico, alumbrado, teléfonos, etc., pero el corazón de la remodelación radicará en su armamento. Las dos torres triples de proa, con cañones de 16 pulgadas, quedarán en su lugar; la torre 3 de popa será

levantada y en su lugar se emplazarán plataformas de lanzamiento para 48 misiles intercontinentales; toda su artillería de cinco pulgadas será reemplazada por modernos misiles de empleo múltiple, por supuesto, con los más modernos sistemas electrónicos de control de fuego. Está presupuestado además instalar facilidades para despegue de helicópteros y aviones de despegue y descenso vertical. El costo estimado por la marina para reacondicionar y rearmar estos acorazados, es aproximadamente de 592 millones de dólares cada uno, lo que es indiscutiblemente más económico que cualquier otro proyecto de construir buques capaces de lanzar misiles intercontinentales. La verdad es que con esa cantidad de dinero solamente se podrían comprar de quince a veinte aviones de combate o construir una pequeña fragata.

Según expresiones del propio Secretario de Marina, el Sr. John F. Lehman Jr., la decisión de reacondicionar y rearmar los acorazados es porque ello representa la forma más rápida de recuperar el poder ofensivo

de fuego de nuestra marina y en la forma más económica. La impresionante silueta de un acorazado en el horizonte impacta visualmente, porque se conoce su capacidad y habilidad para dañar y hundir buques similares, como del tipo *Kirov* ruso; su devastador poder de fuego puede ser además muy efectivo en blancos terrestres.

Se ha comentado mucho acerca de la vulnerabilidad de estos buques. La verdad es justamente lo contrario; son tan rápidos como nuestros portaaviones o cualesquier otros buques similares actualmente a flote; no olvidemos que ellos fueron construidos precisamente para enfrentar el enorme poder de fuego de la flota japonesa en la II Guerra Mundial, y lo sortearon con mucho éxito. Pensar en construir un nuevo buque de esta clase sería hablar de un costo prohibitivo, sobre dos mil millones de dólares, y se tomaría seis años en su construcción. Con la remodelización de los acorazados tipo *Iowa*, en dos años y la quinta parte del gasto, se superará la capacidad bélica de los cruceros rusos de batalla tipo *Kirov*.

Colaboración desde EE.UU. del Capitán de Fragata IM (R) Dn. Tomás Pérez Bengoa, M.A. y Ph.D.).

