

EMPLEO DEL SUBMARINO Y EL DERECHO INTERNACIONAL

Anthony Covarrubias Castro*

El hundimiento del Crucero "General Belgrano" en el conflicto del Atlántico Sur de 1982, revivió el histórico cuestionamiento de la legitimidad de los ataques de submarinos. Si dejásemos de lado el análisis del ataque a buques de guerra y consideramos su empleo en el ataque a naves mercantes, los expertos en derecho internacional tienen una tarea para analizar hasta que punto este rol mantiene su legalidad en nuestros días.



La Primera Guerra Mundial marcaría el comienzo del empleo del submarino en forma masiva, especialmente por los alemanes, que veían en el ataque a las líneas de comunicaciones marítimas la mejor forma de asfixiar a las fuerzas aliadas, generándose el cuestionamiento de la legitimidad del submarino, no sólo por su particular forma de atacar, sino por cuanto atentaba a las leyes de la guerra vigentes.

Al respecto, la Declaración de Londres de 1909 establecía las consideraciones en cuanto al trato que se debía dar a los buques neutrales y las excepciones en las cuales éstos podían ser considerados como sujetos a visita y registro, captura, o destrucción, sin mencionar a los submarinos y dejando establecido que en la eventualidad de tener que destruir una nave, se debía asegurar la integridad de todas las personas, siendo por cierto, la destrucción de la nave una condición de excepción sólo para casos en que la seguridad de las operaciones o la integridad del buque de guerra se encontraran amenazadas.¹

El cumplimiento de estas reglas se hacía en gran medida impracticable, dado que los submarinos por sus características evitaban aflorar para materializar un procedimiento de

visita y registro; tampoco querían arriesgar su propia integridad al enfrentar naves mercantes de mayor desplazamiento, en algunos casos artillados, o simplemente quedar vulnerables al ataque de unidades de superficie, sumado a la falta de espacio para recibir a los náufragos. Bajo estas condiciones, aparece la guerra irrestricta declarada por Alemania en enero de 1917.

* Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas.
1. Declaración de Londres de 1909, artículos 48 al 50.

Para la Segunda Guerra Mundial la situación no era muy distinta, aun cuando los países vencedores de la gran guerra quisieron regular el uso del submarino e incluso declararlo completamente ilegal. De esta forma el Tratado de Londres de 1930 para la Limitación y Reducción del Armamento Naval, consignó en su artículo 22 los siguientes puntos respecto al empleo del submarino:

“Art 22. Lo siguiente es aceptado como reglas establecidas de la ley internacional:

(1) En su accionar respecto a los buques mercantes, los submarinos deben someterse a las reglas de la ley internacional de la cual son sujetos los buques de superficie.

(2) En particular, excepto en el caso de una respuesta negativa persistente de detenerse habiendo sido debidamente convocado a hacerlo o ante una resistencia activa a ser visitado o registrado, un buque de guerra, sea una nave de superficie o submarino, no deberá hundir una nave mercante o dejarla incapacitada de navegar, sin que antes los pasajeros, tripulación y documentación del barco se encuentren en un lugar seguro. Para este propósito los botes del barco no serán considerados seguros al menos que la seguridad de los pasajeros y tripulación esté asegurada en las condiciones de mar y meteorológicas existentes, por la proximidad a tierra o la presencia de otra nave que se encuentre en condiciones de llevarlos a bordo.”²

Dado que el tratado de 1930 perdía vigencia el 31 de diciembre de 1936, estas reglas se prorrogan a través de un “*procès-verbal*”³ Ya iniciada la Segunda Guerra, el gobierno británico habría de artillar sus naves mercantes, instruir respecto a abordar submarinos en superficie, emplear convoyes de buques mercantes protegidos por buques de guerra y aviones; en definitiva incorporó sus naves mercantes a los esfuerzos de la guerra, por lo que desde el punto de vista alemán, dejaban de estar amparadas por el Tratado de 1930 y posterior “*procès-verbal*” de 1936,

declarando la guerra irrestricta a contar del 17 de octubre de 1939.⁴ Son estos últimos argumentos, los utilizados por la defensa del Almirante Karl Dönitz ante el Tribunal Militar Internacional al ser acusado con el cargo de “*librar guerra submarina irrestricta, contrario al Protocolo Naval de 1936, al cual Alemania accedió y que reafirma las reglas de la guerra submarina dispuestas en el Acuerdo Naval de Londres de 1930*”⁵ logrando que el tribunal concluyera que: “*En las actuales circunstancias de este caso, el Tribunal no está preparado para encontrar a Dönitz culpable por su conducción de guerra submarina contra buques mercantes británicos armados*”⁶ siendo finalmente sentenciado, entre otros casos, por faltar al protocolo al no prestar auxilio a los náufragos y el ataque a buques neutrales.

Pero la guerra irrestricta también fue decretada por Inglaterra y Estados Unidos, como a su vez el establecimiento de zonas de operación donde buques neutrales corrían riesgo de ser atacados. El Almirante Dönitz relata en sus memorias haciendo alusión a las instrucciones de Churchill a los submarinos ingleses que operaban en Skagerrak: “*la conducta que ordenó Churchill a principio de abril de 1940 a los submarinos británicos que operaban en el Skagerrak fue la de que de día todos los barcos alemanes deberían ser atacados sin previo aviso, de noche, toda clase de barcos...*” “*los submarinos ingleses hundían en aquella zona marítima a todos los mercantes neutrales que pasaran de noche con todas las luces encendidas*”⁷ Es más, a diferencia de Alemania, Estados Unidos dispuso la guerra irrestricta a sus submarinos inmediatamente después del ataque a Pearl Harbor, ordenando atacar todos los buques japoneses, incluyendo buques mercantes sin advertencia previa.⁸

De esta forma, al término de la Segunda Guerra Mundial, el cuestionamiento a lo establecido en el protocolo de 1936 y a las leyes que regulaban la guerra en el mar se hacía más evidente, especialmente por quienes conducían las operaciones y que a su

2. Traducción del autor a partir de: “Treaty for the Limitation and Reduction of naval Armaments, (Part IV, Art.22, relating to submarine warfare). London, 22 April 1930”.

3. “Procès-verbal relating to the Rules of Submarine Warfare set forth in Part IV of the Treaty of London of 22 April 1930. London 6 November 1936”. Dentro de las consideraciones para su promulgación, estaba el hecho de que las partes que firmaron el Tratado de Londres de 1930, nunca lo ratificaron; además de invitar a que todas las partes que no eran signatarias del tratado se adhirieran en forma definitiva y sin límite de tiempo.

4. De acuerdo a declaraciones del Almirante Dönitz en el Juicio de Nüremberg. Para la parte acusadora, la guerra irrestricta fue ordenada por Alemania a contar del 3 de septiembre de 1939. Tribunal Internacional Militar (Nüremberg) Juicio del 1 de octubre de 1946, pág. 311.

5. Tribunal Internacional Militar (Nüremberg). Pág. 311.

6. Tribunal Internacional Militar (Nüremberg). Pág. 312.

7. Almirante Karl Dönitz, haciendo alusión a una declaración de Churchill en la Cámara Baja inglesa del 6 de marzo de 1940. DÖNITZ, Karl, “DIEZ AÑOS Y VEINTE DÍAS, Traducción de Mariano Orta Manzano, Editorial La Esfera de los Libros, primera edición, 2005, Madrid, España, pág. 67.

8. “Franklin Delano Roosevelt had decided prior to the start of the war that unrestricted submarine warfare would be undertaken in the event of hostilities with Japan”. POIRIER, Michel Thomas, “RESULTS OF THE AMERICAN PACIFIC CAMPAIGN OF WORLD WAR II”. Chief of Naval Operations, Submarine Warfare Division, Dic 1999. http://www.navy.mil/navydata/cno/n87/history/pac-campaign.html#N_2_

vez, al término del conflicto, ante similares órdenes y acciones tácticas, serían jueces o acusados dependiendo del bando en que se encontraban.

Actualidad

El diseño del submarino ha sufrido una notoria evolución tanto en su fisonomía como en sus prestaciones, destacando entre otras, mejores alcances con sus sensores, mayor autonomía y principalmente un mayor tiempo en inmersión a diferencia de los sumergibles de la Segunda Guerra Mundial; todo ello les permite explotar en mejor forma su invisibilidad y sorpresa, características que lo siguen manteniendo como una de las armas más letales. Pero no sólo su diseño ha evolucionado, ya que a pesar de que su rol principal sigue siendo la destrucción de buques de superficie, el ataque a blancos terrestres, una realidad en los submarinos nucleares de las grandes potencias, pareciera cobrar cada día mayor importancia, incluso en los convencionales. Por otra parte, su principal arma el torpedo, también ha evolucionado con mayores alcances, capacidad de detección, selección y ataque de blancos.

En cuanto al Derecho Internacional, los cambios se han orientado principalmente a normar, en alguna medida, las reglas referidas a los principios de neutralidad, el Derecho del Mar y el Derecho de los Conflictos Armados en el Mar, todos ellos teniendo en mayor o menor medida origen en lo que se encontraba establecido antes del estallido de la Primera Guerra Mundial. De esta forma, en relación al empleo de los submarinos, podemos rescatar algunos aspectos relevantes:

■ Principio de neutralidad y ataque a buques mercantes

El actuar de los submarinos debe considerar la inviolabilidad de aguas neutrales, siendo la excepción sólo el derecho de autodefensa definida en el artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas. Por otra parte, los Principios de Helsinki, como el Manual de San Remo, hacen especial referencia a aquellas condiciones en las cuales se pueden atacar naves mercantes neutrales, destacando entre otras:⁹

- *Haya motivos razonables para creer que transportan contrabando o que violan un*

bloqueo, y que, tras previa intimidación, rehúsen clara e intencionadamente detenerse o se resistan clara e intencionadamente a toda visita o captura.

- *Lleven a cabo acciones militares en favor del enemigo.*
- *Actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas.*
- *Estén incorporadas o apoyen al sistema de información del enemigo; o*
- *Contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo, transportando, por ejemplo, material militar, y si no es factible para las fuerzas atacantes que los pasajeros y la tripulación sean trasladadas antes a un lugar seguro. A menos que las circunstancias lo impidan, deberá formularseles una advertencia, de manera que puedan modificar su rumbo, deshacerse de la carga o tomar otras precauciones.*

Se debe distinguir que los términos anteriores hablan de atacar, no de destruir, acción que se debe considerar como excepcional y ante la cual se deben cumplir las siguientes condiciones previas:¹⁰

- *Se ha proveído a la seguridad de los pasajeros y la tripulación. Para ello, los botes de la nave no se consideran lugares seguros, a menos que la seguridad de los pasajeros y la tripulación esté garantizada, en el estado del mar y las condiciones meteorológicas reinantes, por la proximidad de la tierra o la presencia de otra nave que esté en situación de tomarlos a bordo;*
- *Se han puesto a resguardo la documentación y los demás papeles concernientes a la nave capturada; y*
- *Si fuera factible, se han salvaguardado los efectos personales de los pasajeros y la tripulación.*

Destacable es lo estipulado en la doctrina norteamericana respecto a que el hecho de que un buque mercante enarbole un pabellón neutral, no determina, necesariamente, su condición de neutral.¹¹ A su vez, junto con ratificar lo establecido en el tratado de Londres de 1936, agrega la siguiente excepción al cumplimiento del tratado por parte de sus submarinos respecto a la responsabilidad de proveer seguridad a los pasajeros, tripulación

9. Se emplea como referencia lo establecido en el Manual de San Remo, Parte III, Sección V, artículo 67, lo cual en términos generales es similar a lo establecido en los Principios de Neutralidad de Helsinki.

10. Se emplea como referencia lo establecido en el Manual de San Remo, Parte V, Sección VI, artículo 151.

11. Manual para Comandantes de la Armada de los Estados Unidos NWP 1-14M, párrafo 7.5.

y documentación antes de la destrucción de un buque mercante enemigo, estableciendo que: *“el enemigo haya integrado su flota mercante a las capacidades de combate y apoyo logístico, y el cumplimiento de las normas del Protocolo de Londres de 1936 pudiera, bajo las circunstancias del encuentro en cuestión, exponer al submarino a peligro inminente o le impidiera de alguna forma el cumplimiento de la misión asignada.”*¹²

Al respecto, dos aspectos a considerar; el primero dice relación con la vigencia de un problema sin resolver, como es el caso de las condiciones de seguridad y ayuda que debe brindar un submarino antes y posterior al ataque de una nave mercante, dado que en la mente del comandante de submarino por el solo hecho de haber efectuado un ataque, considera evidenciada su presencia, quedando vulnerable a la contra detección, colocando en riesgo el cumplimiento de su misión y la integridad de la unidad, lo cual desde el punto de vista de la doctrina norteamericana quedaría cubierto. Como segundo punto, es necesario destacar que la incorporación de naves mercantes a las capacidades de combate (sostenimiento, apoyo logístico, etc.) por parte de uno de los beligerantes, debe ser debidamente oficializado de acuerdo a lo estipulado en el VII Convenio de La Haya relativo a la transformación de buques mercantes en buques de guerra. En el caso nacional, se encuentra normado en la Ley de Navegación en cuanto a la incorporación del buque, capitán y tripulación al servicio activo en caso de guerra, por ende la pronta identificación y confirmación de la transformación de este tipo de buques pasa a ser importante al momento de legitimar buques mercantes como blancos. Un ejemplo de esta condición es la transformación y uso del *“Atlantic Conveyor”* por parte de Inglaterra en el Conflicto del Atlántico Sur, el cual recibió un legítimo ataque por parte de Argentina.

■ Zonas de Exclusión

Uno de los propósitos del Manual de San Remo, era actualizar aquellos aspectos que desde el punto de vista del Derecho Internacional Humanitario relativos a la guerra en el mar, estaban siendo cuestionados o necesitaban algún tipo de clarificación. Dentro de éstos, y producto del Conflicto del Atlántico Sur de 1982,

estaba en discusión la legalidad de las zonas de exclusión siendo el motivo del cuestionamiento el hundimiento del ARA *“General Belgrano”* argumentando que se encontraba fuera del área de exclusión. Respecto a este punto, el hundimiento del viejo crucero es considerado como legítimo, por el solo hecho de tratarse de un buque de guerra que representaba una amenaza para las operaciones de la Fuerza de Tarea Británica en un área donde el empleo del potencial bélico ya había comenzado. Como relata el mismo Comandante del ARA *“General Belgrano”*: *“Como mucho de lo que se dijo fue objetivamente desacertado, en todas mis exposiciones desde el término de la guerra traté de dejarlo en claro. Tanto es impropio aceptar que el Crucero ARA ‘General Belgrano’ estaba paseando por los mares del sur, como decir que el ataque del HMS ‘Conqueror’ fue a traición.”*¹³ En términos generales las zonas, como las denomina el Manual de San Remo, no eximen a los beligerantes de las obligaciones que impone el derecho internacional humanitario ni pueden afectar en forma adversa el uso legítimo de los espacios, destacando en su artículo 106 que de establecerse en forma excepcional una zona:

- *Se aplicarán las mismas normas jurídicas dentro y fuera de esa zona;*
- *La extensión, la ubicación y la duración de vigencia de la zona, así como las medidas impuestas, no deberán exceder las estrictamente militares y el principio de proporcionalidad;*
- *Deberá tenerse en cuenta el derecho de los estados neutrales a los usos legítimos de los mares;*
- *Se posibilitará el necesario paso seguro de las naves y las aeronaves neutrales por la zona;*
- *Cuando la extensión geográfica de la zona impida en buena medida un acceso libre y seguro a los puertos y al litoral de un Estado neutral;*
- *En otros casos, cuando las rutas normales de navegación resulten afectadas, excepto si los imperativos militares no lo permiten; y*
- *La entrada en vigor, la duración de vigencia, la ubicación y la extensión de la zona, así como las restricciones impuestas, deben*

12. *Ibid.*, párrafo 8.3.1, Pto. 7.

13. BONZO, Héctor. 1093 TRIPULANTES DEL CRUCERO ARA *“General Belgrano”*. Editorial Sudamericana, pág. 402, Buenos Aires Argentina 1992.

anunciarse públicamente y notificarse en debida forma.

Por otra parte, en los Principios de Helsinki se estipula que *“el establecimiento de zonas especiales en el mar, no confiere a los beligerantes derechos sobre el tráfico neutral. . . En particular, el establecimiento de zonas especiales no puede conferir a los beligerantes el derecho de atacar tráfico neutral tomando en cuenta su sola presencia en la zona”*.¹⁴

De esta forma, cuando hablamos de zonas especiales también podemos pensar en santuarios de submarinos, los cuales se tienen en mente como una buena solución para que el submarino pueda legitimar un blanco. Al respecto, y aun cuando le facilita la vida al comandante de submarino, éste no puede considerar un blanco válido por el solo hecho que entró en su área de patrulla o santuario, sino que deberá clasificarlo como tal, lo cual si consideramos que está en juego la validez del ataque desde el punto de vista del derecho internacional, deberá arriesgar su invisibilidad y sorpresa para clasificar visualmente a su blanco. Esta condición trae consigo como consecuencia la reducción de la distancia de ataque, la eventual imposibilidad de emplear sus armas trans-horizonte e incluso verse obligado, en caso de empleo de misiles, a tener un medio externo que asegure la clasificación del blanco. Obviamente será importante considerar evitar el establecimiento de áreas de patrulla de submarinos en zonas donde se coloque en riesgo el tráfico neutral, y si esto fuese inevitable, el comandante de submarino deberá estar en plena consciencia que la correcta clasificación pasa a ser uno de sus mayores problemas.

Dentro de la doctrina norteamericana, las zonas de exclusión son consideradas lícitas, *“en la medida en que dichas zonas sirvan para mantener alejados a buques y aeronaves neutrales de las actividades desarrolladas por los beligerantes, reduciendo así su exposición a daños colaterales y lesiones accidentales y en la medida en que no interfieran de modo irrazonable con el legítimo comercio neutral”*. . . *“No obstante, el establecimiento de una zona de estas características no libera al beligerante que la haya proclamado, conforme al Derecho de los Conflictos Armados, de*

la obligación de abstenerse de atacar a buques y aeronaves que no constituyen blancos legítimos”.¹⁵

■ Reglas de enfrentamiento (ROE)

Una de las preocupaciones del Almirante Sandy Woodward en tránsito a la Zona de Exclusión durante el conflicto del Atlántico Sur de 1982, eran las ROE, por cuanto a medida que se aproximaba a la zona, sus comandantes se tornaban cada vez más suspicaces en relación a éstas y las interpretaciones de lo que él denominaba la “letra chica de las ROE”, por cuanto durante el tránsito al área de operaciones sólo podían defenderse de un ataque empleando el mínimo de fuerza. En relación a este punto y bajo el prisma del submarino, nuevamente el conflicto del Atlántico Sur nos sirve de ejemplo de una situación en la que el comandante del HMS “*Conqueror*”, consciente de que al ARA “*General Belgrano*” era un blanco legítimo desde el punto de la necesidad militar, las ROE le impedían su hundimiento.

Al respecto es interesante entender el complejo proceso de requerir ROE por parte de un submarino, que entre otros aspectos debe considerar mantener el traqueo del buque blanco evitando la contra detección, algo complicado para un submarino convencional que tarde o temprano requerirá cargar baterías y probablemente implicará perder el contacto,¹⁶ aumentar su tasa de indiscreción en el proceso de solicitar una ROE corriendo el riesgo de evidenciar su posición y por ende su propia sobrevivencia, considerar que el blanco abandone su área de patrulla sin tener autorización para seguirlo de acuerdo al plan para evitar interferencias mutuas vigente y perdiendo de esta forma lo que podría haber sido la única instancia de entrar en acción. A todo este dilema propio del submarino, se debe agregar la “tramitación” de la ROE ante los respectivos niveles de conducción, lo cual normalmente será más lento de lo que necesita el nivel de conducción táctico, donde los acontecimientos pueden cambiar en un par de horas.

Otro aspecto relacionado con las ROE, es la figura de agresor, condición que ninguna de las partes quiere asumir, por el contrario, buscarán justificar el comienzo de acciones bélicas bajo el amparo del artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas,

14. Principios de Helsinki sobre Neutralidad Marítima, Párrafo 3.3.

15. Manual para Comandantes de la Armada de los Estados Unidos NWP 1-14M, párrafo 7.9.

16. A modo de referencia, el Almirante Woodward en su libro CIEN DÍAS, explica que para que un submarino (en este caso nuclear) mantenga un contacto exitosamente, considerando la necesaria reducción de velocidad por cada subida a observar, requiere de 30% de ventaja en velocidad, lo cual para un submarino convencional es casi impracticable.

aplicando ROE que vayan acorde a los objetivos, eventualmente limitados, y por ende acorde a la real necesidad militar y a un adecuado uso de la fuerza, que en el caso de los submarinos sigue siendo una difícil tarea por la capacidad destructiva de sus armas y la falta de dosificación de éstas al momento de atacar.¹⁷ Finalmente, la existencia de ROE acorde al derecho internacional, obligan al submarino a contar con una clasificación positiva de sus blancos, aun cuando la calidad de sensores y capacidad del armamento buscan favorecer los lanzamientos a mayores distancias, obligando al empleo de la clasificación visual, cobrando mayor importancia el empleo de un apoyo externo como es la exploración aeromarítima, en el empleo de misiles trans-horizonte contra buques de superficie y contra blancos terrestres donde se requiere de un sistema de posicionamiento lo más exacto posible dando cumplimiento a lo estipulado en el Manual de San Remo en relación con los principios de distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares.¹⁸

Conclusiones

- Desde su aparición, el empleo del submarino en la guerra en el mar ha ido evolucionando al igual que lo ha hecho el Derecho Internacional de los Conflictos Armados y el Derecho Internacional Humanitario, sin que esto signifique que la guerra submarina esté claramente definida en cuanto a derecho, lo cual hace que las restricciones a los niveles de conducción operacional y táctico se vayan incrementando, generando la necesidad de que estos niveles
- En relación a los roles del submarino, el ataque a las líneas de comunicaciones, específicamente a buques mercantes, sigue plenamente vigente y justificado mientras se ajuste al derecho internacional, siendo lo complicado el justificar la real necesidad de la acción y el cumplimiento de las medidas previas y posteriores al ataque en relación a los naufragos, las cuales para un comandante de submarino son casi impracticables.

* * *

17. En el caso del ARA "General Belgrano" las más de 320 bajas argentinas representaron cerca del 50% del total sufridas por Argentina en todo el conflicto.

18. Manual de San Remo, Parte IV, párrafo 78.

19. Möller, M. Francisca. "Apuntes sobre el uso de la fuerza y la conducción de las hostilidades", pág. IX. Estado Mayor General de la Armada, Centro de Estudios Estratégicos, Valparaíso, 2013.

EL DESARROLLO DE FUERZAS BASADO EN CAPACIDADES. LA VISIÓN DE ESTADOS UNIDOS

Rodrigo Arancibia Pascal*

Si bien conceptualmente la planificación de fuerzas basada en capacidades es la visión más “pura” de cómo llevar a la práctica una estrategia, no significa que sea la única o incluso la más adecuada a nuestra realidad nacional.



En la Memoria Anual del Ministerio de Defensa de Chile, se indica que entre mayo de 2015 a mayo de 2016, la Subsecretaría de Defensa a través de su división de planes y políticas deberá: “Terminar el trabajo de diseño del proceso de planificación de la Defensa Nacional basada en capacidades, el que articulará distintos ejes de la planificación de la Defensa: empleo y desarrollo de capacidades; tiempos decisionales de corto, mediano y largo plazo; previsiones conjuntas e institucionales, etc. Complementariamente, una vez sancionado dicho diseño, se contempla una fase de conocimiento y adopción de la correspondiente

metodología por parte de los organismos sectoriales involucrados en funciones de planificación” (Gobierno de Chile, Ministerio de Defensa Nacional, 2015). Resulta interesante saber cuál es la historia de la metodología de desarrollo de fuerzas basada en capacidades y en qué consiste, en base a la experiencia desarrollada por Estados Unidos.

En este artículo, se expondrán los fundamentos básicos de

cómo se sustenta este modelo, cómo se lleva a la práctica en el Departamento de Defensa de Estados Unidos y finalmente algunas consideraciones atinentes a nuestra realidad nacional.

El entorno histórico

Pese a que el inicio de esta metodología coincide con el ataque a las Torres Gemelas del año 2001, no está relacionado con ese trágico evento. Su inicio se debió al triunfo de Estados Unidos en la Guerra Fría, junto con el resonante

* Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor.