

Miguel López Garay

Teniente de Navío de la Armada Española. Master en Seguridad, Paz y Conflictos Internacionales. Universidad de Santiago de Compostela-CESEDEN.

Correo: lopezgaray@gmail.com

«Observe calmly; secure our position; cope with affairs calmly; hide our capacities and bide our time; be good at maintaining a low profile; and never claim leadership»¹.

Pasado, presente y futuro de la geopolítica en el mar de China Meridional

Past, Present and Future of Geopolitics in the South China Sea

Resumen

En un mundo globalizado donde el 90 % del comercio se realiza por mar, los Estados ribereños son conscientes de la importancia y el valor económico que la explotación de los recursos marítimos tiene en el PIB de un país. Las tensiones por adquirir los derechos exclusivos de explotación en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y Plataforma Continental (PC) generan continuos desacuerdos. El mar de China Meridional es uno de los espacios marítimos con más litigios abiertos en todo el mundo, donde las tensiones no dejan de aumentar debido a la riqueza del fondo marino y a la enorme densidad de tráfico marítimo que navega por estas aguas. La importancia económica de estas rutas y los recursos

¹ Famosa cita de la traducción de *24 character statement* de Deng Xiaoping en 1990. DENG X. Beijing: People's Publishing House, 1993, p. 321.

naturales existentes han convertido la cuenca del mar de China Meridional en uno de los escenarios geopolíticos más tensos de la actualidad. Los enfrentamientos llegan hasta el punto de colisionar en la denominación de esta zona geográfica. La República Popular China lo denomina mar Meridional; Vietnam, mar Oriental y Filipinas, mar Occidental de Filipinas. Estas diferencias etimológicas reflejan los distintos reclamos legales que enfrenta cada país. Este espacio es una frontera marítima que marca la soberanía, garantiza el tránsito por sus aguas y concede el derecho de explotación de los recursos del subsuelo. El presente estudio trata de ilustrar las tensiones geopolíticas en la zona, analizando los actores implicados, la evolución de los litigios y las posibles consecuencias que los últimos movimientos de China tendrán en un futuro cercano.

Palabras clave

China, mar de China Meridional, mar, litigio, geopolítica, ZEE, archipiélago, expansionismo, límite marítimo, soberanía, A2/AD.

Abstract

In a globalized world where 90% of trade is carried out by sea, coastal states are aware of the importance and economic value that the exploitation of maritime resources has on a country's GDP. Tensions to acquire exclusive exploitation rights in the Exclusive Economic Zone (EEZ) and Continental Shelf generate continuous disagreements. The South China Sea, is one of the most open maritime uptight spaces in the world, where tensions continue to increase due to the richness of the seabed and the enormous density of maritime traffic that navigates through these waters. The economic importance of these routes and the existing natural resources have made the South China Sea basin one of the most tense geopolitical scenarios these days. The clashes between countries reach the point of colliding in the name of this geographical area. The People's Republic of China calls it the South Sea, Vietnam the East Sea and the Philippines the West Philippine Sea. These etymological differences reflect the different legal claims that each country faces. This space is a maritime border that marks sovereignty, guarantees transit through its waters and grants the right to exploit underground resources. This study tries to illustrate the geopolitical tensions in the area, analysing the actors involved, the evolution of litigation and the possible consequences that the latest movements in China will have in the near future.

Key words

China, South China Sea, Sea, Litigation, Geopolitics, EEZ, Expansionism, maritime limit, sovereignty, A2/AD.

Citar este artículo:

LÓPEZ GARAY, M. «Pasado, presente y futuro de la geopolítica en el mar de China Meridional». *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*. 2021, n.º 17, pp. 165-208

Introducción

La República Popular China, como nación costera, tiene una enorme dependencia del transporte marítimo, así como de la explotación de sus recursos naturales y de su comercio exterior –mediante el cual exporta una enorme cantidad de productos manufacturados–. Por este motivo, la carrera por el derecho de explotación de los recursos naturales del subsuelo se ha convertido en una de las prioridades sobre las que se centra su estrategia geopolítica en Asia-Pacífico.

Las grandes oportunidades que otorgarían los recursos explotables en el lecho marítimo hacen de la región una de las cuencas marinas con mayores tensiones entre estados, acentuándose especialmente desde finales de 2016, desde que China comenzase a alejarse de la política discreta de Deng Xiaoping: «*Observe calmly; secure our position; cope with affairs calmly; hide our capacities and bide our time; be good at maintaining a low profile; and never claim leadership*».

La explotación de estos recursos es una de las piedras angulares sobre la que giran todos los conflictos y, dada la inmensidad geográfica del mar de China Meridional, la existencia de millones de islas y arrecifes de tierra emergida y la coexistencia de numerosos estados ribereños, convierten a la región en un área difícil de controlar, favoreciendo las amenazas y la explotación ilegal de recursos, así como las disputas territoriales.

Antes de abordar el conflicto diplomático del mar de China Meridional conviene aclarar una serie de conceptos del Derecho Marítimo que nos permitirán enfocar desde el punto de vista teórico las reclamaciones colindantes en esta región marítima. En el Derecho Marítimo Clásico,² los espacios marítimos se dividían en aguas interiores y mar territorial, bajo la soberanía prácticamente plena del Estado ribereño. En alta mar regía el principio de libertad de uso para todos los Estados. Pero el aumento de las actividades comerciales y la creciente explotación de los recursos naturales de este medio, hizo necesario desarrollar un nuevo marco legislativo que garantizase la explotación de los recursos en una mayor área. Así, en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982,³ ratificada por China el 7 de junio de 1996,⁴ se crean y regulan las aguas archipelágicas, se reconoce el derecho exclusivo de explotación, conservación y administración de los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta las 200 millas náuticas, pudiendo ampliarse hasta las 350 millas (Plataforma Continental) de acuerdo al procedimiento recogido en el artículo 76, que requiere de «la remisión de cartas

² Se denomina Derecho Marítimo Clásico a los Tratados que regían la legislación en la mar, previo a la Convención de Naciones Unidas de 1982.

³ NACIONES UNIDAS, *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. 10 de diciembre de 1982. Montego Bay (Jamaica).

⁴ NACIONES UNIDAS, *Boletín Del Derecho del Mar* N.º 83. 2014. New York.

e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental» al secretario general de las Naciones Unidas.

Los límites de los espacios marítimos indicados en la Ilustración 1 marcan la frontera geográfica sobre las que se establecen las diferencias jurídicas y de derecho en cada uno de estos espacios. La delimitación de los espacios marítimos (y aéreos) es de vital importancia para las actividades navales, pues determina el grado de control que ejerce el Estado ribereño sobre los recursos, el tráfico mercante, y los buques de guerra y aeronaves extranjeras que operen en esas áreas.

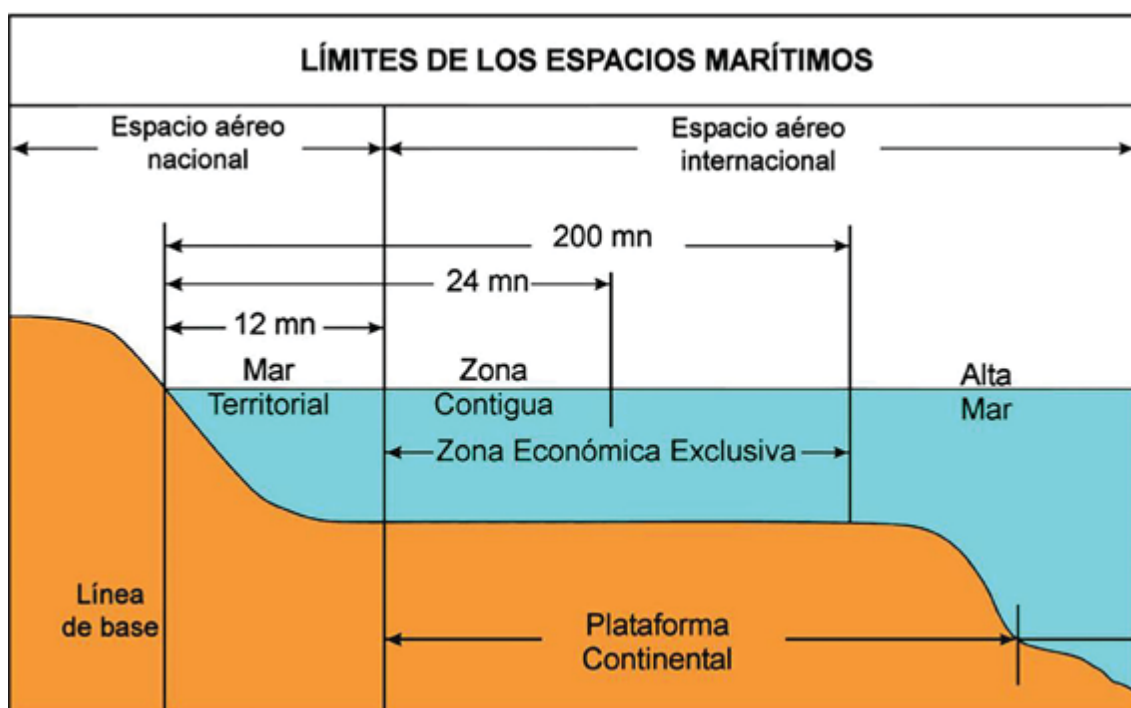


Ilustración 1 División de Espacios Marítimos. Fuente: Ministerio de Defensa, «Manual de Derecho de Mar»

Dadas las numerosas islas presentes en el mar de China Meridional, conviene reseñar que los Estados archipelágicos constan de un régimen jurídico particular recogido en los artículos de la Parte IV de la Convención. Estos Estados podrán trazar sus líneas de base recta archipelágicas uniendo los puntos más alejados de las islas, así como los arrecifes emergentes más apartados, siempre y cuando dentro de estas líneas queden comprendidas las islas y el área interior de las líneas de base recta esté comprendida entre 1:1 y 1:9 de la relación proporcional de superficie terrestre respecto a la superficie marítima. Además, la longitud de estas líneas no debe exceder las 100 millas náuticas (MN), recogiendo una exención de hasta el 3 %. De la misma forma que en los casos recogidos para las bahías, estas líneas deben trazarse de forma que no se excluya de salida a otro Estado. Una vez trazadas estas líneas deberán recogerse en las cartas náuticas y ser depositadas en poder del secretario general de Naciones Unidas para su ratificación.

Las aguas contenidas en el interior de las líneas de base recta serán soberanía del Estado archipelágico. Pero, a diferencia de las aguas interiores, todos los buques os-

tentarán el derecho de paso inocente⁵. No obstante, «los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de ser publicada en debida forma». Durante el paso por las vías archipelágicas se recoge el derecho de navegación y de sobrevuelo, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido y rápido. Y los Estados ribereños podrán designar dispositivos de separación de tráfico (DST) para acotar los canales navegables y garantizar la seguridad a la navegación por sus aguas.

Por su parte, la Zona Económica Exclusiva (ZEE) podrá extenderse en un área máxima de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base. En esta zona se conceden los derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho, y del lecho y el subsuelo marino. El Estado tiene el derecho de establecer y emplazar islas artificiales, instalaciones navales y estructuras, realizar campañas de investigación marina o de prospección de los recursos naturales⁶. La ZEE se rige por las leyes internacionales y, en ella, todas las unidades aeronavales disponen de libertad de navegación y sobrevuelo.

Conforme a lo recogido en el artículo 60, cuando se constituyan islas artificiales o infraestructuras, el Estado podrá establecer un perímetro de seguridad (inferior a 500 metros) que garantice la seguridad a la navegación, siendo debidamente notificadas. No obstante, estas nunca podrán construirse cuando afecten a la utilización de las vías marítimas.

Los litigios en el mar de China

El mar de China Meridional se sitúa en el este y sureste asiático, extendiéndose por encima de los 4 millones de km² y acarrea un largo historial de conflictos diplomáticos, reclamaciones jurídicas y desacuerdos internacionales.

Estos conflictos se han producido por tres factores determinantes. En primer lugar, la presencia de China, que posee líneas de costa en ambos mares, un país desestabilizador

⁵ De acuerdo al artículo 17 de la Convención: «los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial». Como derecho de paso se entiende la navegación por el mar territorial con el fin de atravesar dicha región sin penetrar en aguas interiores, ni realizar una escala, o para dirigirse a aguas interiores o instalaciones portuarias, realizando siempre el paso de forma ininterrumpida.

⁶ NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Parte V Zona Económica Exclusiva. Artículo 55 Régimen jurídico específico de la ZEE.



Ilustración 2 Mar de China Meridional. Fuente: U.S. Energy Information Administration (EIA)

y expansionista, dado su comportamiento agresivo, que incluye el armamento de numerosas islas de la región, el reclamo de soberanía más allá de la Plataforma Continental y la aplicación de una política económica depredadora que desgasta a los países vecinos. En segundo lugar, la peculiar situación jurídica de la isla de Taiwán –no reconocido como Estado soberano por ningún país de Asia–. Y, por último, la multitud de islas, islotes, arrecifes, bancos de arena –y las recientemente islas artificiales construidas en la región– en los que podrían localizarse yacimientos de hidrocarburos. Debido a estos factores, y ante la falta de acuerdo respecto a la delimitación de las aguas, se han sucedido numerosos incidentes y una escalada de tensiones entre los estados ribereños. Los litigios abiertos reclaman la soberanía y el derecho de explotación de los recursos submarinos, exponiendo demandas unilaterales desde múltiples perspectivas y justificaciones.

En las aguas del mar de China Meridional se localizan numerosas islas menores en las que se cree la existencia de recursos naturales críticos como son materias primas, gas y petróleo. Ninguno de estos países reconoce la soberanía de Taiwán, que considerado como un «fantasma internacional»,⁷ añade otra dificultad a las reclamaciones. A pesar de las reclamaciones marítimas que la República de China realiza sobre el mar de China Meridional, conforme a los derechos que otorga la Convención de 1982, estas carecen de fundamento ya que, a pesar de su independencia práctica, jurídicamente Taiwán es una provincia de la República Popular de China y, por tanto, no se le reconocen derecho de aguas, siendo la República Popular de China quien ostentaría la soberanía de sus aguas. Si se le permitiera definir sus límites marítimos, se le estaría reconociendo de forma implícita su soberanía y, por ende, su independencia y legitimidad (algo que nunca ha ocurrido).

Los litigios en el mar de China Oriental

En la cima de las tensiones del mar de China Oriental se encuentran los desacuerdos sobre las islas Senkaku, un pequeño archipiélago administrado por Japón, pero que Taiwán reclama, mientras China hace sus propias demandas históricas (y, por ende, también las de Taiwán). En las aguas que circundan el archipiélago se sospecha de la existencia de combustibles fósiles⁸. Y de acuerdo al Derecho Marítimo, el Estado soberano tendrá el derecho exclusivo a explotar sus recursos naturales⁹. Bajo este propósito se encuadran los litigios sobre los tres estados¹⁰. Desde 2008, se viene intensificando la presencia naval de buques militares de China, Taiwán y EE. UU.,¹¹ y en los últimos años Australia, Francia y Reino Unido han participado en ejercicios y operaciones en la región.

Japón y Corea del Sur protagonizan una disputa similar por las rocas de Liancourt (islas Dodko en coreano y Takeshima en japonés), en el mar de Japón, a medio camino entre ambos países, constituyen unas de las islas en litigio¹². Las rocas inhabitables pueden ser visitadas exclusivamente en verano. A pesar de que el Ministerio de Asuntos Exteriores japonés declara en su portal web la soberanía indiscutible de Takeshima

7 Daniel L. BYMAN and Charles KING, «The Phantom Menace», *The New York Times*, 15/08/2011.

8 PALAZUELOS, Enrique, *El petróleo y el gas en la geoestrategia mundial*, Akal, p. 168, Madrid, 2008.

9 CONVEMAR. Anexo III. Disposiciones básicas relativas a la prospección, la exploración y explotación.

10 AKAL, *Anuario económico geopolítico mundial, El estado del Mundo 2005*. La decouverte, p. 275.

11 Robert S. ROSS & Oystein Tunsjo, *Strategic Adjustment and the Rise of China. Power and Politics in the East Asia*, Oslo 2014. Editorial: Norwegian Defence University College.

12 CONVEMAR. PARTE VIII. Artículo 121: «Las rocas son aquellas formaciones geológicas que no son aptas para mantener habitación humana o vida económica propia. Por este motivo, no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental, pero sí mar territorial y zona contigua».

«*indisputably an inherent part of the territory of Japan, in light of historical facts and based on international law*»,¹³ en la isla del Este hay un destacamento surcoreano militar permanente¹⁴.

De nuevo, la situación jurídica de Taiwán es un punto clave de la región. Tras la guerra civil china, en 1949, el bando derrotado huyó y estableció un asentamiento en la isla de Taiwán, instituyendo allí un gobierno militar de la República de China (RDC), bajo el mandato de Chiang Kai-shek, quien declaró que su administración representaba a toda China y que tenía la intención de retomar todo el territorio de nuevo¹⁵. Desde entonces, China nunca ha reconocido su legitimidad, sino que reclama su soberanía ejerciendo una fuerte presión internacional sobre aquellos países que reconocen al régimen insular (como Belice) o que mantienen relaciones comerciales bilaterales con Taiwán, como las recientes amenazas a Francia por la venta de barcos militares para renovar la flota de la República de China¹⁶. Si bien es cierto que hasta la década de 1970, EE. UU. reconocía a la República China como gobierno legítimo, en 1971, durante la presidencia de Richard Nixon, el consejero de Seguridad Nacional estadounidense Henry Kissinger realizó una visita secreta a Pekín, marcando un cambio de ruta en las relaciones internacionales con la República Popular de China. Ante el problema que representaba la existencia de «una China con dos gobiernos, dos Chinas con dos gobiernos y la independencia de Taiwán», se descarta esta última, declarando a la República Popular China como un aliado y potencial socio económico de Estados Unidos,¹⁷ al que reconocía su soberanía, reconociendo que el conflicto relativo a la isla de Taiwán se trataba de un asunto de integridad nacional¹⁸.

Desde la década de 1970, China ha ejercido presiones económicas contra aquellos estados que reconocieron la independencia de Taiwán –dado que Pekín afirma que Taiwán es una provincia de la República Popular de China– y, debido a estas coacciones, Taiwán es un gobierno de facto y un país prácticamente no reconocido internacionalmente, pues, a día de hoy tan solo 15 estados (ninguno de ellos asiáticos)

13 Ministry of Foreign Affairs of Japan, *Japan's Consistent Position on the Territorial Sovereignty over Takeshima*. Disponible en: <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/takeshima/index.html>.

14 GENOVA, Alexandra, «*Two nations disputed these small islands for 300 years*», *National Geographic*, 14/11/2018.

15 LATORRE PARADA, Juan Guillermo, *La actuación de la república de china (Taiwán) como estado de facto en el sistema internacional, periodo 1971-2011*, Bogotá, 2013.

16 REUTERS, *Focus on COVID-19 battle, France tells China after Taiwan warning*, 13/05/2020. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-china-france-taiwan/focus-on-covid-19-battle-france-tells-china-after-taiwan-warning-idUSKBN22P1ET>.

17 KISSINGER, Henry, *White House Years: The First Volume of His Classic Memoir*, 1971. 1979, New York. Editorial Little Brown & Company.

18 KISSINGER, Henry, *White House Years: «The U.S. side declare: The United States acknowledges that all Chinese on either side of the Taiwan Strait maintain there is but one China and that Taiwan is a part of China. The United States Government does not challenge that position. It reaffirms its interest in a peaceful settlement of the Taiwan question by the Chinese themselves»*.

reconocen su soberanía. Además, de acuerdo a la resolución de Naciones Unidas 275, Taiwán fue expulsado del Consejo General,¹⁹ reconociendo a la República Popular China como el único representante legítimo de China en la ONU –y uno de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU, con derecho a veto–. Por ello, a pesar de su independencia práctica, la isla de Taiwán no está reconocida jurídicamente como nación y es vetada por China internacionalmente.

Para presionar a los Estados de la región, la RPC ha impuesto como línea roja en todos sus acuerdos comerciales el reconocimiento de la soberanía de Taiwán de forma que aquellos que reconozcan la soberanía de la isla verán rotas sus relaciones con Pekín. Por este motivo solo 15 países –principalmente del Caribe– reconocen a Taiwán como sujeto soberano²⁰. En palabras del ministro de Asuntos Exteriores de Taiwán: «China está tratando de reducir la presencia de Taiwán en la esfera internacional y así destruir su soberanía»²¹.

Los litigios en el mar de China Meridional

Las mayores tensiones se centran en los conflictos en el mar de China Meridional, no solo por ser el más grande y el que más países ribereños engloba, sino por la enorme cantidad de tráfico marítimo que transita por estas aguas, la presencia de numerosas islas y rocas, la inseguridad relacionada con el incremento de los incidentes de piratería y los conflictos entre islas.

El mar Meridional de China es una lengua de agua del océano Pacífico que se extiende en la costa sudeste de Asia, desde el estrecho de Taiwán al sur de la península de Malasia, ocupada por Singapur²². En su extremo sur se encuentran las islas mayores de la Sonda. Borneo en su extremo de levante, separándolo del océano Pacífico (al que se conecta por el estrecho de Luzón) y el extremo sur de Taiwán (la península de Hengchun), marca su límite en el norte. Este mar se caracteriza por la gran afluencia de islas, islotes y rocas, que son motivo de numerosas disputas por su soberanía.

Entre los conflictos despunta las reclamaciones sobre la soberanía de las **islas Spratly**, reivindicadas unilateralmente por: Brunéi, Taiwán, República Popular China, Filipinas, Malasia y Vietnam. Mientras la ONU no ha conseguido dar una respuesta firme a las reclamaciones que afectan a estas islas ubicadas entre China, Taiwán,

19 GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS, *Resolution 2758: Restoration of the lawful rights of the People's Republic of China in the United Nations*, 1971. Sesión Núm. 26.

20 ALDAMA, Zigor, «Taiwán pierde el reconocimiento de dos países en una semana». *Diario Hoy*. 21/09/2019.

21 JOSEPH WU, Ministro de Asuntos Exteriores. 20/09/2019.

22 MACKINLAY, Alejandro, *Mar de China Meridional. Panorama Geopolítico de los Conflictos*, IEEE, 2012, p.p. 390-412.

Filipinas, Malasia, Brunéi y Vietnam, numerosas de estas islas han sido ocupadas y militarizadas²³. De nuevo, la existencia de hidrocarburos origina reclamaciones sobre sus intereses de explotación, entre las que destacan los conflictos entre la RPC y Vietnam en torno a la explotación de recursos en las islas Paracelso, que han derivado en incidentes en la mar. Al encontrarse justo a medio camino entre estos países, son un punto clave para las rutas marítimas²⁴.

Las reclamaciones se erigen por diversos motivos. La República Popular China (RPC), República de China (Taiwán) y Vietnam reclaman la integridad del archipiélago por motivos históricos. Por su parte, Malasia, Filipinas y Brunéi reclaman una parte de las islas por proximidad geográfica a sus territorios. Además, Filipinas y Malasia enfatizan su reclamación sobre aquellas islas que ya se encuentran bajo su control efectivo, pues Filipinas ejerce el control sobre las islas Kalayaan y Malasia reclama parcialmente el archipiélago, con el nombre de Kepulauan Spratly²⁵. Por último, Brunéi prioriza argumentos legales, dada su escasa capacidad de proyección militar. En noviembre de 2002, estos estados firmaron la «*Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*»²⁶, rebajando las tensiones y acordando el respeto a las Leyes del Mar, y el establecimiento de un política de cooperación y entendimiento.

En orden de importancia, el segundo conflicto afecta a las **islas Paracelso**, denominadas por los chinos como Xisha y por los vietnamitas como Hoang Sa, y situadas al norte de las Spratly. En ellas se sospecha también la existencia de petróleo y gas natural²⁷. Actualmente están ocupadas por la RPC, pero Taiwán y Vietnam han comenzado el proceso de reclamación. En el caso de Vietnam se alude a cuestiones históricas, dado que durante la ocupación francesa de Indochina y cuando había un Gobierno precolonial independiente, esas islas eran vietnamitas y no chinas. Esta disputa tiene raíces históricas en el conflicto militar que enfrentó a China y Vietnam en 1974. En esta guerra, la flota vietnamita fue derrotada por las fuerzas navales chinas. Pero, previo al conflicto Vietnam, ejercía el control sobre algunas islas del archipiélago de Paracelso²⁸.

23 LALINDE, Luis M., *Las islas Spratly: El conflicto que separa a China de los países del Sudeste Asiático*, 2019.

24 KANG BYEONG-TAAO, *Increasing Possibilities of Maritime Disputes in Northeast Asia*, Korea Focus, 2012.

25 Ministry Of National Defense, Secretariat to the Cabinet Committee on the Law of the Sea Treaty, *The Kalayaan Islands*, 1982.

26 The Governments of the Member States of ASEAN and the Government of the People's Republic of China, *DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA*. Cambodia, 2002.

27 GLOBAL INVESTMENT CENTER, «*South China Sea Oil and Natural Gas, Vietnam Mineral and Mining Sector*». *Investment and Business Guide*, 2010, pp. 40-49.

28 TOSHI, Yoshihara, «*The 1974 Paracels Sea Battle: A Campaign Appraisab*», *Naval War College Review*. Vol. 69: No. 2, Article 6., 2016.

El siguiente conflicto se rige entorno al **banco Macclesfield**, una extensa región de arrecifes (unas 80 MN) situados a levante de las islas Paracelso. Este banco es reclamado en su totalidad por China (como parte de las que llama «islas Zhongsha») y Taiwán, y una pequeña parte por Filipinas, que controla el banco Scarborough, donde se han producido numerosas disputas con China por la licitación de prospecciones a empresas petroleras extranjeras, como la reyerta con la firma india ONGC²⁹.

El mar de China Meridional: un tablero geoestratégico

A pesar de que los conflictos se han enumerado de forma muy breve, esta introducción permite identificar un componente común a las tensiones sobre la delimitación de las aguas en el mar de China Meridional: la soberanía nacional de las aguas y la explotación exclusiva de hidrocarburos, en el caso de concederse los límites marítimos propuestos por China. Esto le otorgaría una clara independencia y reforzaría su hegemonía en detrimento del resto de países ribereños.

Las islas presentes en el mar de China Meridional entrañan grandes oportunidades de futuro y un alto nivel de proyección geoestratégica para aquel estado que adquiera los derechos soberanos. En esta línea, la explotación de recursos naturales permitiría aumentar su independencia del gigante asiático. Además, la afluencia de tráfico mercante y la importancia internacional de los puertos localizados en esta región hacen necesario garantizar las rutas marítimas. La gran densidad de tráfico marítimo, los *choke points* o estrechos marítimos (canales navegables muy angostos) como el estrecho de Malaca o el de Singapur, sembrados de islas e islotes, añaden un factor político a las reclamaciones.

En la última década, la zona ha alcanzado una enorme relevancia global, y 15 de los 20 puertos principales a nivel mundial con más capacidad y afluencia de contenedores se encuentran en la región³⁰. Ocho chinos, dos en Malasia, uno en Singapur, uno en Taiwán y uno Corea del Sur. Desde una perspectiva comercial, la economía azul es el motor de la región y representa el combustible que ha facilitado el dinamismo de las naciones emergentes. Por ello, las reclamaciones territoriales esconden grandes intereses geoeconómicos.

El creciente ascenso de Indonesia, Malasia, Tailandia o Vietnam como países emergentes y la enorme densidad de tráfico marítimo que transita por estas aguas, unido al problema de piratería en el estrecho de Malaca (aguas filipinas e indonesias), están incrementando las tensiones en los últimos años. Si nos paramos a observar el mapa de

29 Jennifer D. P. MORONEY, Angel RABASA, Bonny Lin JANAH BLANCK, *How Might India Respond in Southeast Asia to Provocations Elsewhere, Look East, Cross Black Waters. India's Interest in Southeast Asia*, Santa Monica, 2015, pp. 166-170. Editorial Rand.

30 ICONTAINERS, «20 puertos más importantes del Mundo», Consultado 10/01/2021. Disponible en: <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>

las rutas marítimas mundiales, se aprecia que la ruta comercial que circula por la zona de Asia Oriental y discurre por el Sudeste Asiático, el océano Índico y el canal de Suez presenta un porcentaje muy elevado del comercio marítimo total.

Encontramos en este apartado una amenaza al comercio marítimo global. Las reclamaciones de china sobre la conocida la «línea de nueve puntos» demanda la soberanía sobre el 90 % de las aguas del mar de China Meridional, alegando cuestiones históricas o geográficas para obtener derechos soberanos, y el control de islotes, arrecifes y rocas (algunos de ellos situadas más allá de los 2000 km de sus costas). De acuerdo a la CONVEMAR, todos los barcos ostentan el derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas. Sin embargo, de acuerdo a lo recogido en el artículo 52: «Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma»³¹. Por ello, las reclamaciones sobre la «línea de nueve puntos» puede analizarse como una clara estrategia de denegación del mar en lo que se conoce como táctica A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*) por parte de China.



Ilustración 3 Rutas de crudo en el mar Meridional. Fuente: U.S. Energy Information Administration (EIA)

Litigios abiertos y conflictos diplomáticos en el mar de China Meridional

Conviene señalar que las disputas regionales comenzaron a partir de 1969, año en el que la Comisión Económica para Asia y Lejano Oriente hizo público un informe en el que se indicaba la probabilidad de recursos energéticos en el lecho marino³². En febrero de ese año, la Corte Internacional de Justicia enunciaba el principio de la pro-

³¹ CONVEMAR. Artículo 52. Derecho de paso inocente, p. 45.

³² UNITED NATIONS, *Economic commission for Asia*, 26/06/1969, Bangkok, Thailand.

longación natural de la Plataforma Continental del mar del Norte³³. La publicación del informe marca el comienzo de una lucha diplomática por la gestión de los recursos de subsuelo por todo el globo.

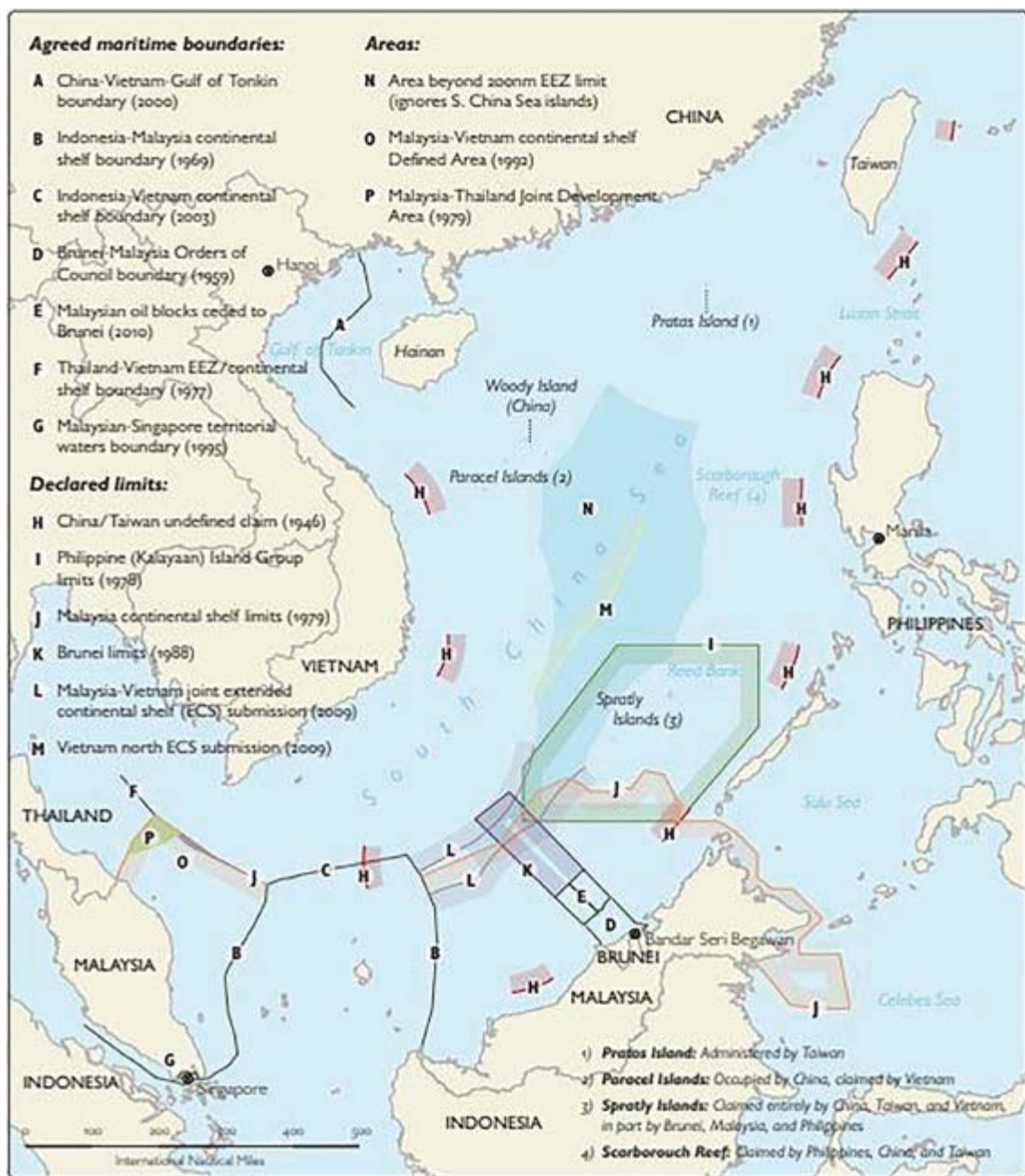


Ilustración 4 Delimitación de Espacios Marítimos. Fuente: DoD, Annual Report to Congress, May 2015

Desde este momento, los países ribereños comenzaron a emitir informes y cartas a través de las cuales se reclamaban sus intenciones de soberanía. Además, desde la década de 1970, se han sucedido numerosas disputas militares por el control territorial.

³³ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, *North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/vDenmark)*, 1969.

En noviembre de 2002, los Estados-miembro de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés), entre los que se encuentran algunos de aquellos que han mantenido la disputa por el control total o parcial sobre el archipiélago de las islas Spratly, en el mar de China Meridional, llegaron a un acuerdo denominado «*Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*³⁴». Un acuerdo internacional que puede semejarse a un código de conducta firmado en conjunto con China y que regula la situación en el mar de China Meridional, tratando de buscar una solución diplomática al conflicto.

Este código de conducta ha supuesto un avance relativo en materia de seguridad, a la vez que un progreso en las negociaciones regionales, otorgando cierta estabilidad geopolítica tras varias décadas de conflictos abiertos, e incluso enfrentamientos armados. Sin embargo, en los últimos años, las tensiones en el mar de China Meridional no han dejado de crecer, mostrando un retroceso en los avances alcanzados.

En la Tabla 1 se muestran las disputas por los límites marítimos en la región.

Áreas en litigio	Brunéi	China	Indonesia	Malasia	Filipinas	Isla de Taiwán	Vietnam
Línea de nueve puntos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Costa vietnamita		✓				✓	✓
Área marítima al norte de Borneo	✓	✓		✓	✓	✓	
Islas mar de China Meridional		✓		✓	✓	✓	✓
Espacio marino al norte de las islas Natuna		✓	✓			✓	
Espacio marino al oeste de Palawan y Luzón		✓			✓	✓	
Estrecho de Luzón		✓			✓	✓	

Tabla 1 Áreas en Litigio

La RPC reclama toda la zona contenida dentro de lo que se conoce como la «línea de nueve puntos», que engloba el 90 % de las aguas del mar de China Meridional. Como argumento, Pekín sostiene los derechos de soberanía históricos desde hace más de 2000 años. Por su parte, el gobierno de la isla de Taiwán defiende lo mismo. Filipinas reclama las islas Spratly y el banco de arena Masinloc (o Scarborough). Vietnam se disputa con China los archipiélagos de las islas Spratly y Paracelso, defendiendo que las gobierna desde el siglo XVII. Malasia y Brunéi reclaman las islas Spratly por encontrarse dentro de su ZEE.

34 ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, October 2012. Disponible en: https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2.

Historia de las reclamaciones de la República Popular China sobre la «línea de nueve puntos»

La República Popular China ha centrado su estrategia marítima en la lucha por la hegemonía y control del mar, protagonizando disputas con todas las naciones ribereñas del mar de China Meridional. El conflicto por el control de estas aguas comenzó tras el final de la Guerra Mundial y, ante la falta de un acuerdo internacional en el que se estableciese una división de los archipiélagos, cada nación ha tomado una postura unilateral basada en justificaciones históricas, y principios de soberanía o control territorial para defender el reclamo de sus aguas. Mientras que la RPC, Taiwán y Vietnam reclaman la totalidad de los archipiélagos, el resto de países defiende una división parcial y equidistante.

Las numerosas reclamaciones en las que se encuentra inmersa la RPC son un reflejo de la importancia de la economía azul, dado que sus intereses geoeconómicos se centran en el comercio marítimo como medio principal y fundamental para la exportación de sus productos, y debido a la existencia de materias primas necesarias para sostener a una potencia con una demanda energética cada vez mayor. En agosto de 2017, el ministro de Defensa chino, Chang Wanquan, hacía hincapié en la importancia de la seguridad marítima y avecinaba una posible «guerra del pueblo en el mar» para salvaguardar la soberanía china, tras el fallo del Tribunal de la Haya ante las reclamaciones históricas de China en la región³⁵.

La «línea de nueve puntos» engloba una serie de complejos conflictos en torno a las islas Spratly, las islas Paracelso, las islas Senkaku, el banco Macclesfield y el bajo de Masinloc (o Scarborough). Los países involucrados son China, Brunéi, Indonesia, Malasia, Filipinas, Vietnam, además de la isla de Formosa. El área comprendida bajo la «línea» engloba el 90 % de las aguas de mar de China Meridional y abarca la reclamación de las aguas por parte de la RPC (y la RC) en el Mar del Sur. La «línea» fue publicada por primera vez en 1947, tras la derrota de Japón en la Segunda Guerra Mundial, y delimita la cuenca marina en una proporción desequilibrada hacia China. Inicialmente estaba compuesta por once puntos, pero esta se redujo a nueve tras el acuerdo bilateral con Vietnam, en la que se pactó la delimitación del borde marítimo en el golfo de Tonkín.³⁶

En la Ilustración 5 se refleja la reclamación de China frente a los límites marítimos propuesto por cada uno de los estados ribereños.

35 JOHNSON, Jesse, «China must prepare for 'people's war at sea,' defense chief says», *Japan Times*, 03/08/2016, Disponible en: <https://www.japantimes.co.jp/news/2016/08/03/asia-pacific/china-must-prepare-peoples-war-sea-defense-chief-says/XtVIjDpKjIV>

36 ZHENG Ziyue & FU Chiao-chin, «*Geography and Brief History of the Islands in the South China Sea*», Commercial Press, 1947.

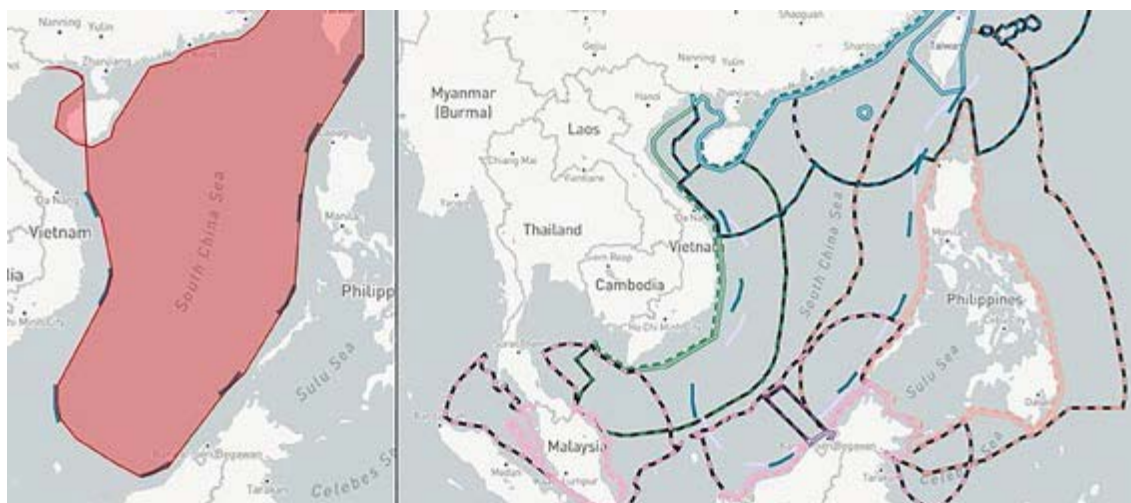


Ilustración 5 Comparativa línea de nueve puntos y aguas en litigio. Ilustración adaptada por el autor. Fuente: Asia Maritime Transparency Initiative (<https://amti.csis.org/maritime-claims-map/>)

El presidente del Instituto Nacional para Estudios del mar del Sur China, el Doctor Wu Shicun, defiende que la reclamación de la «línea de nueve puntos» se basa en la soberanía histórica de los recursos y caladeros de pesca ejercida por China desde el tiempo de los Tres Reinos (entre 220 y 265)³⁷ y las expediciones en la dinastía Han (110 d. C.) y Ming (1400 d. C.). Sin embargo, en los informes oficiales remitidos, China no ha conseguido reunir los argumentos necesarios para obtener la soberanía de acuerdo al Artículo 298 de la Convención.

Esta división reclamada por China ha sido el origen de numerosos conflictos diplomáticos, llegando incluso a generar incidentes en la mar entre buques de estado (principalmente chinos y vietnamitas). Frente a la postura china, los miembros de la ASEAN³⁸ implicados en la causa han aunado esfuerzos para contrarrestar la política expansionista de China, alegando a los principios de la Carta de las NN. UU. y las condiciones para establecer los límites marítimos de las Convenciones de 1982.

En 1996 China ratificó la Convención y remitió los puntos geográficos de las líneas de base y los límites marítimos del mar territorial (12 millas) y de la zona continua en las islas **Paracelso (Xisha Islands)** y **Senkaku** al secretario general³⁹. Estas fronteras marítimas fueron publicadas en el Boletín del Mar número 32, e integran las aguas de China, Brunéi, Indonesia, Filipinas, Vietnam y Malasia⁴⁰. Por ello, rápidamente se han sucedido distintas notas diplomáticas por parte de los Estados ribereños.

37 Shicun WU and Keyuan ZOUR, *Arbitration Concerning the South China Sea*, Routledge 2017.

38 Miembros ASEAN: Brunéi, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Birmania/Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam.

39 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, UNITED NATIONS, *Declaration of the Government of the People's Republic of China on the baselines of the territorial sea*, 15/05/1996. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1996_Declaration.pdf

40 DIVISIÓN DE ASUNTOS OCEANOGRÁFICOS Y DEL DERECHO DEL MAR, Boletín del Derecho del Mar Número 32, 1996 pp. 38-40.

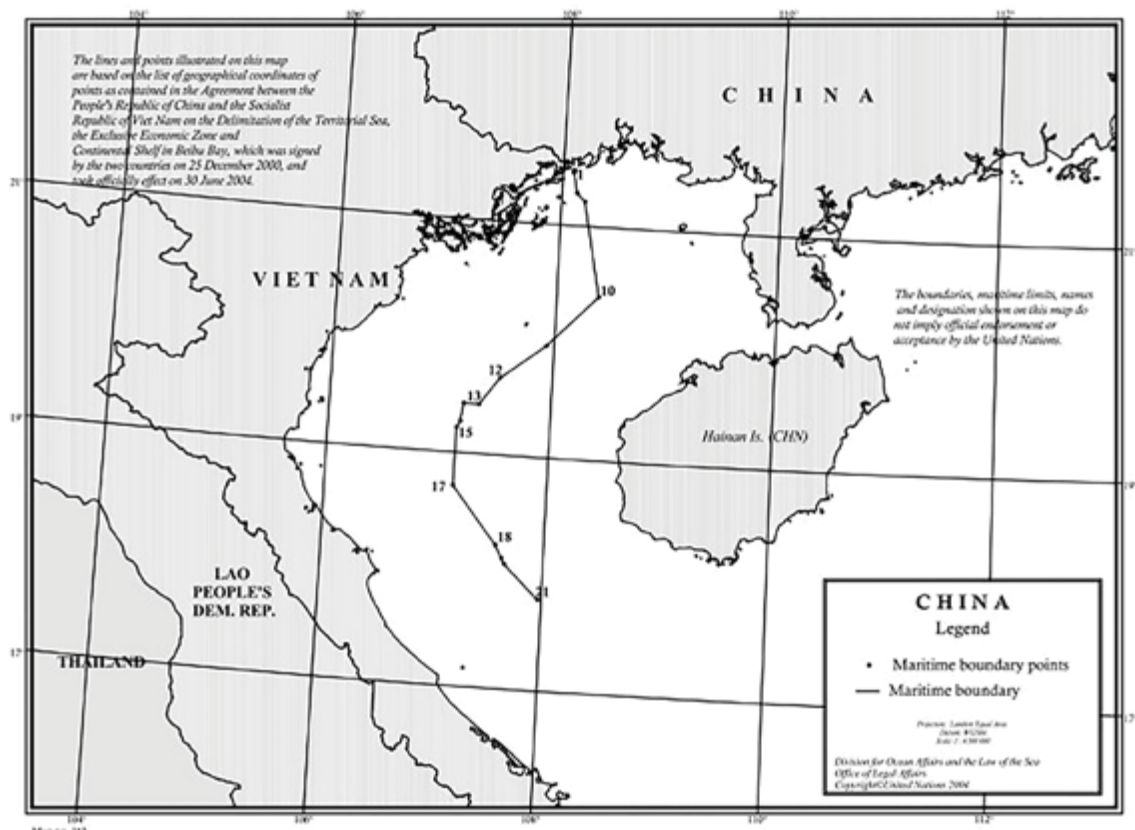


Ilustración 6 Delimitación marítima entre China y Vietnam. Fuente: Law of the Sea Information Circular (LOSIC), 2004, p. 48

En septiembre de 2004, la RPC depositó las coordenadas geográficas de la delimitación de las aguas territoriales, la ZEE y la PC, tras un acuerdo bilateral con la República de Vietnam⁴¹, en la que se establecía el límite de la ZEE por mutuo acuerdo (Ilustración 6).

En 2012, China remitió un informe de características geomorfológicas y geológicas de subsuelo marino, para la extensión de la Plataforma Continental más allá de las 200 MN⁴². Con este informe trató de demostrar que la cuenca del mar Meridional es una prolongación del territorio continental chino y, por tanto, tendría derecho a extender su ZEE hasta las 350 millas. El documento incluye un mapa geomorfológico y los puntos geográficos de delimitación de la ZEE extendida.

Rápidamente, Japón presentó ante el secretario general una nota verbal SC/12/372, en la que exponía que la distancia que separa China y Japón es de 400 MN y, por tanto, la delimitación de la PC propuesta por China tras el informe de características geomorfológicas y geológicas debería referirse de mutuo acuerdo según el art. 83 de

41 UNITED NATIONS, *Convention on the Law of the Sea*, 27/09/2004, Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn51.pdf

42 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, Submission by the People's Republic of China Concerning the Outer Limits of the Continental Shelf beyond 200 Nautical Miles in Part of the East China Sea, 2012. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/chn63_12/executive%20summary_EN.pdf



Ilustración 7 Reclamación China Vs Límites marítimos de la Convención. Fuente: Peace Palace Library. Disponible en: <https://www.peacepalacelibrary.nl/south-china-sea-territorial-disputes-continued/>

la Convención. Asimismo, presentaba que la soberanía de las islas Senkaku, bajo la hegemonía japonesa, quedaba fuera de cualquier debate por «no existir debate sobre la soberanía de las islas Senkaku» (bajo el control nipón)⁴³.

El 10 de Septiembre de 2012, el Gobierno de China depositó la carta náutica 03085 titulada «Carta de Líneas de base rectas de las aguas territoriales del mar de Diayu Dao y las islas afiliadas al gobierno chino»⁴⁴. La remisión de esta carta suponía el establecimiento y la difusión de los límites marítimos en el archipiélago Senkaku, de forma unilateral.

En respuesta a la deposición de la carta náutica 03085, Japón elevó una nota diplomática (PM/12/303)⁴⁵, en la que manifestaba su oposición a la delimitación del mar territorial de las islas Senkaku presentada por la RPC, alegando a la falta de fundamento de esta decisión unilateral y la soberanía japonesa en las islas.

43 JAPAN, Marine Regions SC/12/372. 28/12/2012. Disponible en: http://www.marineregions.org/documents/jpn_re_chn_28_12_2012.pdf

44 UNITED NATIONS, *Circular communications from the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of legal affairs*, 21/12/2012. New York.

45 PERMANENT MISSION OF JAPAN TO THE UNITED NATIONS (PM/12/303). New York, 2012.

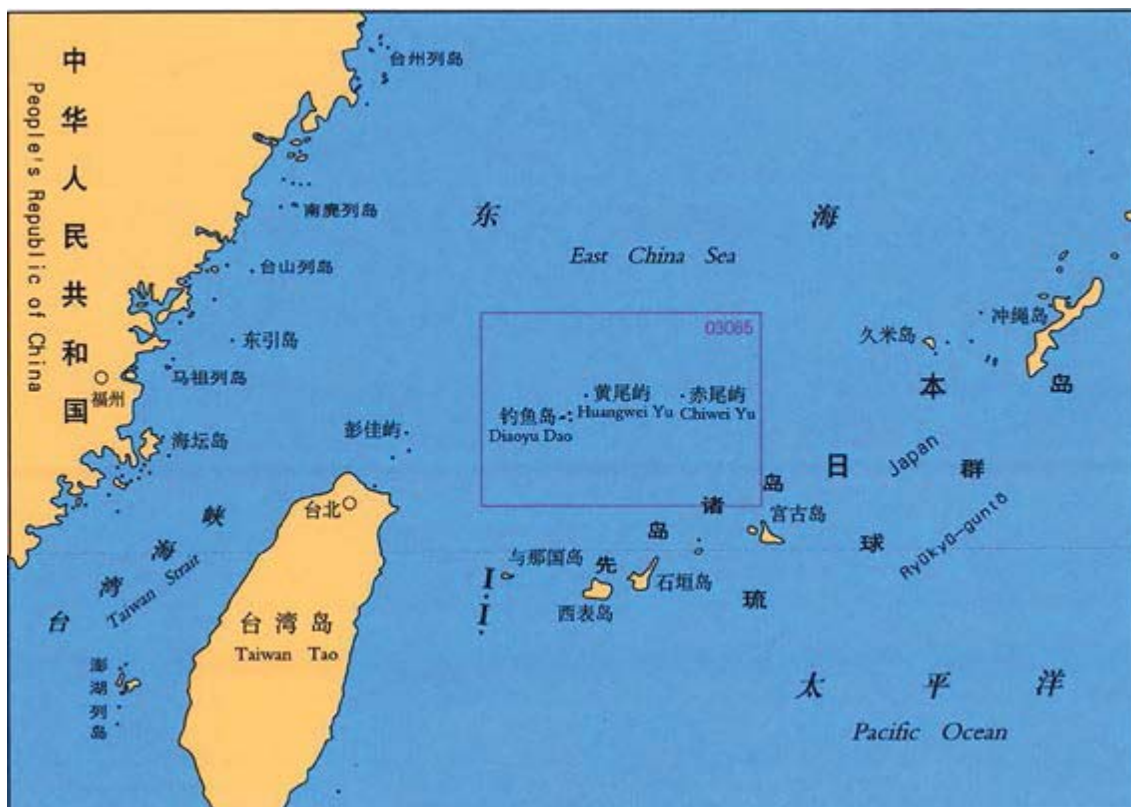


Ilustración 8 Carta Náutica 03085. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDF-FILES/MAPS/chn_mzn89_2012_00220.jpg

En 2013 la RPC remitió la nota verbal CML 001/2013, en la que defendía que las islas Senkaku han sido territorio chino desde la antigüedad y que la ocupación japonesa carece de razones legales, por lo que estas pertenecerían a China. Con esta nota, Pekín manifestaba su oposición diplomática a la nota verbal de Nipón⁴⁶.

Las **islas Paracelso** son otro punto caliente en el mar de China Meridional. Desde 2014, Vietnam y China han protagonizado numerosos enfrentamientos diplomáticos que han derivado en incidentes en la mar y operaciones de sabotaje en tierra⁴⁷. Estos conflictos se rigen en torno a la soberanía de las islas Paracelso y la explotación de los recursos naturales del subsuelo.

El 07 de mayo de 2014, el Gobierno de Vietnam remitió una nota verbal al secretario general, en la que denunciaba las operaciones ilegales de la plataforma petrolera de aguas profundas HYSY981 en el yacimiento petrolífero 143 en la ZEE y PC de Vietnam. En el anexo a la nota diplomática se detalla la cronología de la detección y los movimientos seguidos por la plataforma durante sus operaciones en las islas Paracelso, de soberanía vietnamita, acompañada de barcos auxiliares y hasta «27 buques de

46 PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, United Nations CML/001/2013, 07/01/2013, Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/chn63_12/chn_re_jpn07_01_2013e.pdf

47 HAYTON, Bill, *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia*, New Heaven and London, 2017. pp. 121-150.

protección»⁴⁸. La nota verbal marcó el inicio de una escalada de tensiones, con numerosos abordajes en la mar entre buques de estado chinos y vietnamitas.

En una conferencia de prensa celebrada el 16 de mayo de 2014, el ministro de Asuntos Exteriores de China declaró que Vietnam había designado 57 zonas de yacimientos de petróleo y gas en aguas en litigio entre ambos Estados,⁴⁹ por lo que la RPC se veía obligada a defender sus intereses.

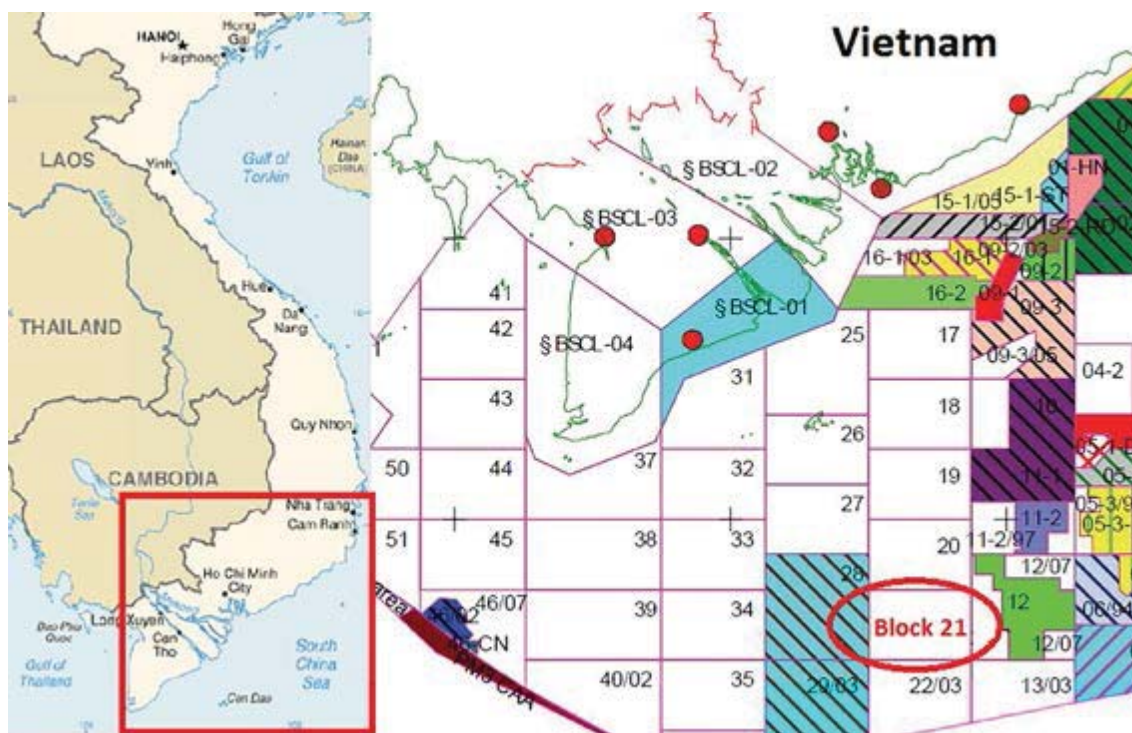


Ilustración 9 Bloques de yacimientos petrolíferos y de gas. Fuente: OffShore Engineering. <https://www.offshoreengineering.com/oil-and-gas/offshore-gas-field-development/project-block-21>

El 22 de mayo de 2014, en una carta al secretario general,⁵⁰ Pekín exponía que Vietnam intentó interrumpir la operación de prospección enviando hasta 63 embarcaciones que, de forma deliberada, embistieron con fuerza a los buques de la Guardia Costera de China, que realizaban funciones de seguridad en torno a la plataforma. La carta denuncia hasta 745 colisiones contra buques y acciones de sabotaje en tierra contra empresas del gobierno chino: «algunos forajidos en Vietnam aprovecharon la oportunidad para atacar a las empresas chinas en el país y cometieron graves críme-

48 TRUNG, Le Hoai, *Letter dated 7 May 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/68/870*. Disponible en: <https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=A%2F68%2F870&Language=E&DeviceType=Tablet>

49 CHUNYING, Hua, Foreign Ministry Spokesperson, *Regular Press Conference 16/05/2014*. Disponible en: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1156893.shtml.

50 WANG Min, *Letter dated 22 May 2014 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of China to the United Nations addressed to the Secretary-General (A/68/887)*. Disponible en: <https://documents.un.org/prod/ods.nsf/home.xsp>.

nes violentos, saquearon y quemaron propiedades, causando muchas bajas y pérdida económicas». En la exposición de los acontecimientos, China culpaba a Vietnam de los incidentes y denunciaba la intromisión en operaciones nacionales en las islas Paracelso, cuando la plataforma HYSY 981 operaba a 17 MN de la isla Zhongjian y a 150 millas de la costa vietnamita (y, por tanto, en su ZEE).

El 06 de junio de ese mismo año, Vietnam pone en conocimiento del secretario general que la plataforma petrolera Haiyang Shiyou 981 fue trasladada a la ZEE y PC vietnamita. Por lo que expresaba la «grave violación de los derechos soberanos, y la jurisdicción de Vietnam sobre su exclusiva zona económica y plataforma continental como se define de acuerdo con los Estados Convención de las Naciones sobre el Derecho del Mar, de 1982»⁵¹. Asimismo, Hanói denuncia el hundimiento del pesquero vietnamita 90Na 90152 TS, con 10 pescadores a bordo, tras ser embestido por barcos chinos.

El 09 de junio la RPC emite una carta formal en la que defiende que la plataforma HYSY 981 operaba a 133 millas de la isla Paracelso (de soberanía china) y a 156 millas de la costa vietnamita, denunciando las continuas provocaciones por parte de los barcos de Vietnam, que «acordonaron y embistieron a los buques de estado chino en un total de 1146 veces»⁵². Asimismo, expone la soberanía histórica de las islas Paracelso (Xisha Islands para China) de acuerdo a su descubrimiento y al hecho de que, previo a 1974, ningún gobierno vietnamita había desafiado la soberanía de China sobre las islas Xisha, reconociendo oficialmente las Paracelso como parte del territorio de China desde la antigüedad.

El 03 de julio, la República de Vietnam expresó su rechazo a la soberanía histórica de China en las islas Paracelso (Nota verbal A/68/942), indicando la falta de fundamento en su proposición y exponiendo que a finales del siglo XIX, cuando los buques Bellona y Umeji Maru se hundieron en el archipiélago, fueron saqueados por pescadores chinos. En la nota, Vietnam interpreta que China trató de quitar hierro al asunto alegando que se trataban de unas islas abandonadas⁵³. En ella, alega que desde que Vietnam firmara el tratado de protectorado con Francia en 1874, las islas han sido de su soberanía y sus habitantes ostentan su nacionalidad, denunciando que la RPC tomó ilegalmente el archipiélago de las Paracelso en 1946.

Por otra parte, Vietnam defiende que, previo a la Segunda Guerra Mundial, en la Conferencia de El Cairo de 1943, el presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt,

51 TRUNG, Le Hoai, *Letter dated 6 June 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/68/906*. Disponible en: <https://undocs.org/A/68/906>.

52 WANG Min, *Letter dated 9 June 2014 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of China to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/68/907*. Disponible en: <https://undocs.org/A/68/907>.

53 TRUNG, Le Hoai, *Letter dated 3 July 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/68/942*. Disponible en: <https://undocs.org/A/68/942>.

el primer ministro británico Winston Churchill y el presidente chino Chiang Kai-shek emitieron un comunicado conjunto con el propósito de eliminar la administración japonesa sobre las islas Thomas en Asia-Pacífico, desde la Primera Guerra Mundial. Pero este comunicado no se manifestaba sobre las Islas Spratly ni Paracelso.

Hanoi alega que la Conferencia de Ginebra de 1954 por la restauración de la paz en Indochina declaró que «las partes interesadas respetarían la independencia e integridad territorial de Vietnam, que incluía Hoang Sa y Truong Sa Archipiélagos bajo la administración de las fuerzas francesas y vietnamitas». Además, defiende que en el artículo 1 de los Acuerdos de París de 1973 se establece claramente que todos los países deben respetar la independencia y la integridad territorial de Vietnam, y que ambos archipiélagos están bajo el control de la administración vietnamita. Y, por último, denuncia que, en enero de 1974, China utilizó la fuerza militar para ocupar el archipiélago Paracelso y el Gobierno de Vietnam solicitó al Consejo General de la ONU una reunión urgente sobre el uso de la fuerza por parte de China, ya que «según el derecho internacional de adquisición territorial, el uso de la fuerza y la ocupación de un territorio no puede crear un título territorial».

En esa misma fecha, la Nota verbal A/68/943 de Vietnam expresa su preocupación por la escalada de tensiones y denuncia las prospecciones de la plataforma Haiyang Shiyou 981, operando en la ZEE y la PC vietnamita. Con estas operaciones, el Gobierno chino «infringe el principio de soberanía y jurisdicción de la Convención, y viola el acuerdo bilateral de *non-aggravation and non-complication of the situation in the East Sea*»⁵⁴.

El 28 de julio de 2014 China remite la Nota verbal A/68/956 en respuesta a las cartas A/68/942 y A/68/943⁵⁵. Esta nota defiende que las Xisha Islands (islas Paracelso) fueron *terra nullis*⁵⁶ hasta el siglo XVII, siendo China su descubridor y primer explotador durante la dinastía Song del Norte (960-1126), que a pesar de que Vietnam comenzó su periodo colonial a finales del siglo XIX, el 22 de agosto de 1921 el ministro de Asuntos Exteriores de Francia declara que «la imposibilidad en elevar una reclamación por estas islas se debe a que, desde 1909, el Gobierno chino ha ejercido su derecho de soberanía». En la misma nota, China defiende que de acuerdo a la Declaración de El Cairo y la «*Potsdam Proclamation and the Japanese Instrument of Surrender*» emitida durante la Segunda Guerra Mundial, las islas Paracelso, ocupadas por Japón en 1939, fueron devueltas a China. En noviembre de 1946, China envió una flota de barcos para conmemorar su reconquista y erigió un monumento, estacionando desde entonces tropas.

⁵⁴ TRUNG, Le Hoai *Letter dated 3 July 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General*. Disponible en: <https://undocs.org/A/68/943>.

⁵⁵ LIU, Jieyi, *Letter dated 24 July 2014 from the Permanent Representative of China to the United Nations addressed to the Secretary-General*. Disponible en: <https://undocs.org/A/68/956>.

⁵⁶ *Terra nullius* es una expresión latina que significa «tierra de nadie» y que ha sido empleada históricamente para reclamar territorios.

Como se puede apreciar, China objeta las demandas de Hanói defendiendo que la plataforma opera a 17 millas de las líneas de base (por tanto, en el mar territorial) y, a pesar de las continuas notas diplomáticas, China rechaza de forma recurrente el repliegue de la plataforma y el respeto a las aguas de Vietnam.

La «línea de nueve puntos» engloba también el espacio marino al norte de la isla de Borneo, donde Malasia y Brunéi se disputan una porción del mar más allá de sus costas y hasta las 200 MN.

Entre las coordenadas reclamadas por China se encuentran el banco James y el arrecife Luconia. Estos enclaves constituyen el punto más al sur de la línea, a unas 50 millas de la isla de Borneo. Ambos territorios constituyen una de las reclamaciones más cuestionadas, pues el banco James y el arrecife Luconia se encuentra sumergidos entre los 10 y 40 metros de profundidad, por lo que no generan derechos de soberanía⁵⁷. No obstante, el Gobierno de Pekín incluye estos lugares en el límite sur de la línea y defiende que en la década de 1930 el Comité de Inspección de Mapas de Tierras y Aguas enumeró y mapeó el territorio chino, afirmando los lugares de soberanía china, y defendiendo sus derechos sobre el banco James y el arrecife Luconia, basados en su descubrimiento.

Sobre estos bancos sumergidos, China quiere ganar su derecho de explotación exclusiva debido a la riqueza de los caladeros de pesca y la posible existencia de hidrocarburos.

Entre la península de Malasia y la isla de Borneo se encuentran las islas Natuna, un archipiélago bajo la soberanía de Indonesia. Esta región se conoce como el Espacio marino al norte de las islas Natuna.

A pesar de que «línea de nueve puntos» no incluye las islas Natuna, las aguas reclamadas por China se introducen en la ZEE del archipiélago. Por ello, las reclamaciones de la RPC han abierto un litigio con Indonesia.

Mientras que el Gobierno chino reconoce la soberanía de Indonesia sobre el archipiélago, sus reclamaciones aluden a que la zona es un caladero de pesca tradicional empleado por los barcos chinos desde la antigüedad.

En unas declaraciones, Evan Kasmana, investigador del Centro de Estrategia y Estudios Internacionales de Yakarta, afirmó que «China está aprovechando la debilidad de la política de seguridad marítima de Indonesia» para faenar en sus aguas.

Sobre el bajo de Masinloc (Scarborough Shoal/Reef) se rige el principal enfrentamiento entre China y Filipinas. La RPC lo denomina Huangyan Island, mientras que para el Gobierno filipino es Panatag Shoal. Este arrecife se localiza a 500 kilómetros de Hong Kong y a 230 de la costa filipina.

⁵⁷ HAYTON Bill, «How a non-existent island became China's southernmost territory», *South China Morning Post*, 09/02/2013. Disponible en: <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1146151/how-non-existent-island-became-chinas-southernmost-territory?page=all>.



Ilustración 10 Área Marina al norte de Borneo. Fuente: Google Maps

De acuerdo a la definición y los derechos que otorga la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el bajo Masinloc es una roca, por no ser habitable. A pesar de que las rocas bajo soberanía no otorgan derechos de Zona Económica Exclusiva (ZEE) o Plataforma Continental (PC), China la incluye en la «línea de nueve puntos» como parte de su ZEE extendida.

Las reclamaciones por parte de China se centran en los derechos históricos, aludiendo a que en 1922 China ostentaba la soberanía de Zhongsha Islands, incluyendo el bajo de Masinloc. Pero en la realidad China nunca ha ejercido un control efectivo ni una ocupación del arrecife.

El 22 de enero de 2013, tras la toma de control del banco Masinloc por parte de buques chinos, el Gobierno de Filipinas remitió a la Corte Permanente de Arbitraje

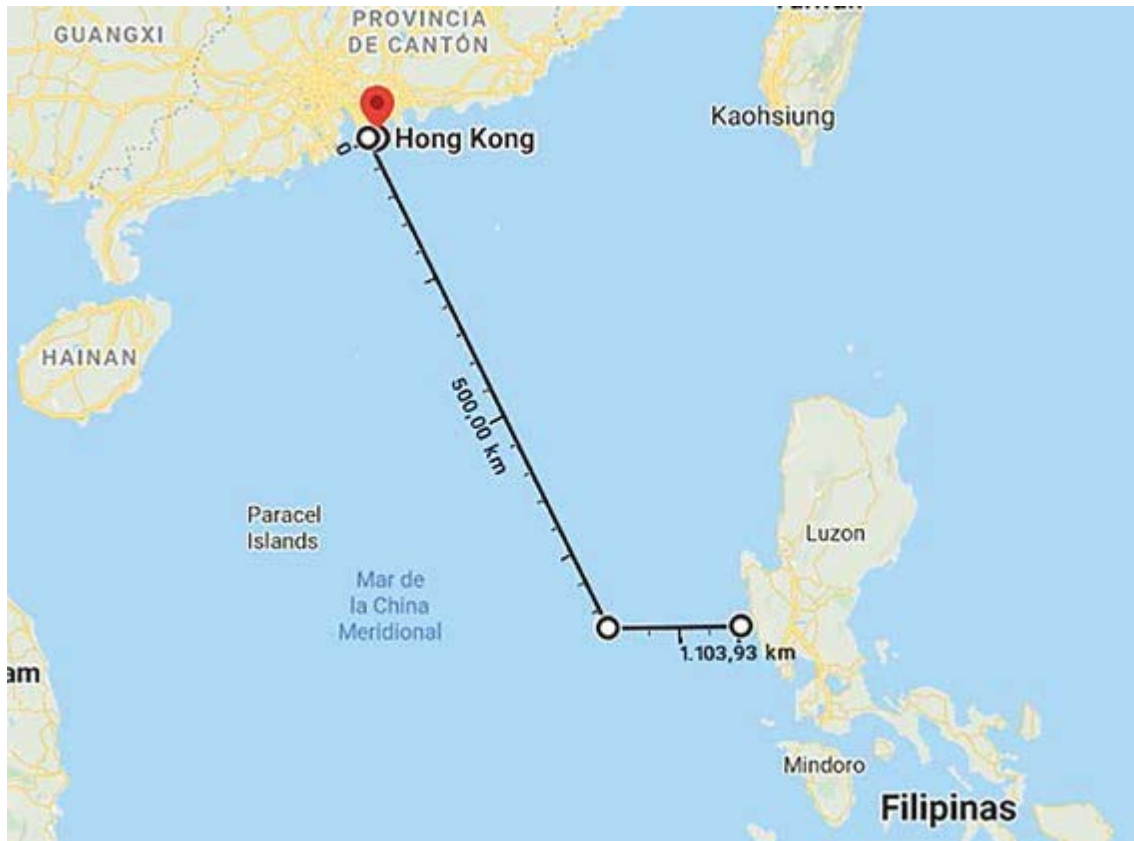


Ilustración 11 Posición Masinloc respecto a China y a Filipinas. Fuente Google Maps

(PCA, por sus siglas en inglés) de La Haya la queja 013-0211, en la que se oponía a la «línea de nueve puntos» reclamada por Pekín, por atentar contra los principios de equidad y equidistancia (de la Convención) así como por incluir aguas situadas a 50 millas de la costa filipina, introduciéndose en su ZEE⁵⁸.

El 12 de julio de 2016, el Tribunal Internacional emitió el fallo del caso cuestionado por Filipinas, y en relación a los reclamos históricos y la «línea de nueve puntos». En el informe determinó que los derechos históricos aludidos por China quedaron invalidados al ratificar la Convención, no existiendo base legal de acuerdo al Derecho del Mar para el reclamo del área comprendida bajo la «línea de nueve puntos»⁵⁹. En el Laudo de Arbitraje Marítimo del Caso Filipinas, el PCA falló que las reclamaciones históricas de China carecían de validez por ser esta zona alta mar (fuera del mar territorial) en las que cualquier buque podría pescar libremente. En consecuencia, el Tribunal concluyó que, entre Filipinas y China, no había fundamento para que China reclamara derechos históricos a los recursos, más allá de los derechos previstos por la Convención (ZEE y PC hasta las 350 MN).

Las conclusiones del PCA indican que China no mostró la debida consideración de los derechos soberanos de Filipinas con respecto a la pesca en su zona económica

⁵⁸ JARDELEZA, Francis H., *Notification and Statement of Claim on West Philippine Sea*, N.º 013-0211. Republic of the Philippines Department of Foreign Affairs, 22/01/2013.

⁵⁹ PERMANENT COURT OF ARBITRATION, *PCA Case N° 2013-19 IN THE MATTER OF THE SOUTH CHINA SEA ARBITRATION*, 12/07/2016.

exclusiva y, por tanto, ha incumplido sus obligaciones en virtud del artículo 58 (3) de la Convención⁶⁰. Sin embargo, el fallo no ha calmado las aguas, pues China se niega a aceptar la resolución del PCA. En un comunicado, el ministro de Asuntos Exteriores de la República Popular de China anunció que el Gobierno chino rechazaba el fallo del PCA debido a que el reclamo de Filipinas no había seguido el procedimiento de la Convención en lo relativo a las resolución de disputas por parte del Tribunal Internacional, que es aplicable «solo cuando dos estados no llegan a un acuerdo»⁶¹. Y, de acuerdo al ministro chino, «los dos estados no han tenido ninguna negociación relativa al arbitraje».

Por último, el recurso de arbitraje impuesto por Filipinas al CPA incluye también el **espacio marino al oeste de Palawan y el estrecho de Luzón**, donde China, Filipinas y la Isla de Taiwán mantienen abiertas disputas por la soberanía de las aguas que la RPC incluye en la «línea de nueve puntos».

En estas aguas se ubican un gran número de arrecifes y rocas entre las que se localizan caladeros de pesca de gran riqueza. El PCA concluyó que las ubicaciones terrestres situadas en estas zonas son rocas y arrecifes y, por tanto, la reclamación de ZEE y PC de China carecen de fundamento, ya que sobre las rocas de soberanía no pueden reclamarse ZEE.

¿Por qué el mar de China Meridional? Intereses geopolíticos y geoeconómicos de la región

Las disputas por la soberanía de los espacios marinos del mar de China Meridional se sustentan en el control del mar y de los recursos naturales que albergan estas aguas. La reclamación que contiene las aguas contenidas bajo la «línea de nueve puntos» otorgaría a China el derecho de explotación del subsuelo, construcción de islas y pesca más allá de las 200 MN y hasta las 1600 MN hacia el sur de la costa china.

Mientras que la creación de la ZEE (hasta un máximo de 200 millas) se acordó como una solución de compromiso que debía establecerse de forma deliberada para alcanzar un equilibrio entre países ribereños, a la vez que garantizase la protección del mar, y la libertad de navegación y sobrevuelo para fines militares, desde el punto de

60 Artículo 58. Derechos y deberes de otros Estados en la ZEE: «En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte».

61 MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS of the People's Republic of China, *Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on Settling Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea Through Bilateral Negotiation*. 08/06/2016. Disponible en: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1370476.shtml.

vista geopolítico, la soberanía de las aguas de la «línea de nueve puntos» concedería a China la supremacía militar y económica en el mar Meridional, dejando al resto de naciones en una clara posición de desventaja táctica, que les relegase a una dependencia energética de por vida al gigante asiático, sin respetar estos principios fundamentales. Con esta visión, la RPC ha protagonizado numerosos incidentes tratando de obtener el control por las islas e islotes, así como estableciendo bases militares a lo largo de la cuenca Meridional.

El expansionismo chino en esta zona del globo se encuadra dentro de la denominada «zona gris»⁶², dada la ambigüedad de los fundamentos en los que la RPC basa sus reclamaciones y debido a la combinación de acciones irregulares que armonizan el empleo de armas convencionales, comportamientos criminales, y operaciones de terrorismo y sabotaje. De esta forma, China está realizando una aproximación híbrida para aumentar su proyección de poder y explotación de los recursos, con aspiraciones financieras y militares.

Intereses geopolíticos

Dada su preocupación por la invasión extranjera y la ocupación de islas en el mar del Sur, en la década de 1930 se creó el Comité de Inspección de Mapas de Tierras y Aguas⁶³. Con la publicación de la «línea de nueve puntos», reclama cualquier jurisdicción que la CONVEMAR reconoce al estado soberano sobre los territorios dentro de su zona de responsabilidad.

La justificación de necesidad de defensa de su soberanía en estos espacios se ha traducido en la creación de un gran perímetro defensivo sobre el que establecer instalaciones costeras militares para la defensa de su territorio en todo el mar de China. Sin perder de vista este fin, China ha edificado numerosas instalaciones castrenses y radares de costa en distintas enmarcaciones. Entre ellas destaca la militarización de las islas Spratly, sobre las que se han edificado baterías de misiles de crucero antibuque y antiaéreo, equipadas con el misil tierra-buque YJ-12B (con un alcance de 295 MN) y misiles tierra-aire HQ-9B de largo alcance⁶⁴. Con el establecimiento de estas bases, China ostenta una mayor capacidad de localización, identificación y monitorización de contactos, extendiendo su influencia por toda la cuenca Meridional bajo el poder de disuasión de un escudo defensivo por capas, que le otorga una capacidad de defensas en profundidad.

62 BAQUÉS, José, *Hacia una definición del concepto «Gray Zone»*, 04/04/2017. Documentos de investigación 02/2017. IEEE. Disponible en: <http://www.ieee.es/contenido/noticias/2017/04/DIEEINV02-2017.html>.

63 Do THANH HAI, Leszek BUSZYNSKI, *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*, 16/12/2019. Routledge.

64 REUTERS, *China installs cruise missiles on South China Sea outposts-CNBC report*. 03/05/2018.

Actualmente mantiene siete instalaciones militares en el archipiélago ubicadas en los arrecifes Cuarteron, Fiery Cross, Gaven, Hughes, Johnson, Mischief y Subi⁶⁵. En las islas Paracelso regenta una veintena de puestos de vigilancia avanzada y, desde 2012, también controla el banco de arena de Masinloc (Scarborough Shoal), aunque todavía no ha edificado asentamientos militares⁶⁶. Como respuesta a la militarización de la RPC, el resto de naciones ribereñas (excepto Brunéi) han situado sus propios destacamentos en las islas o rocas bajo su control efectivo.

Desde 2013, la estrategia china en la zona gris ha ido un paso más allá, destinando grandes esfuerzos en la creación de islas artificiales en las Spratly y Paracelso, bajo la estrategia expansionista denominada la «gran muralla de arena». Con ellas, China ha



Ilustración 12 Islas ocupadas militarmente. Fuente: Víctor M. Mijares, «Posiciones militares de los beligerantes en las islas Spratly», 2006

⁶⁵ ASIA MARITIME TRANSPARENCY, *China Island Tracker*. Disponible en: <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>

⁶⁶ JENNINGS, Ralph, «How China Could Gradually Assume Control Of Scarborough Shoal In The South China Sea». *Forbes*, 29/12/2017.

conseguido aumentar su soberanía y control de las aguas en litigio. Esto ha despertado el recelo del resto de naciones ribereñas, principalmente Vietnam y Filipinas. Entre los últimos movimientos, en 2019, Manila anunció que pretendía continuar con la construcción de una pista de aterrizaje en la isla Thitu, la mayor de las nueve islas bajo el control filipino en el archipiélago de las Spratly, donde se ubica su principal reclamo⁶⁷. Pero en respuesta a estos avances, la RPC ha movilizado la denominada «milicia marítima»,⁶⁸ tratando de abortar las nuevas construcciones del resto de naciones. Y dado su capacidad militar –muy superior a la del resto de naciones ribereñas–, y las fuertes estrategias comerciales e híbridas que impone a aquellos que critiquen sus movimientos, la construcción de islas por parte de China no ha encontrado una oposición tan firme como la que Pekín dirige contra sus contrincantes. En la siguiente Imagen se muestran las islas ocupadas y los establecimientos militares en las islas Spratly.

Esta estrategia de militarización puede abordarse desde distintas perspectivas geopolíticas. Por un lado, el objetivo de elevar a la RPC hasta el puesto de primera potencia mundial. En segundo lugar, la necesidad de mantener su hegemonía en Indo-Asia, garantizándose el crecimiento económico y el acceso a los recursos del medio marino. Y, por último, la defensa de sus aguas y la creación de una burbuja defensiva puede asociarse con el intento de imponer una estrategia A2/AD de manera efectiva, basada en una defensa en profundidad, con misiles de largo alcance ubicados en instalaciones militares a lo largo de las islas, y la imposición de zonas restringidas en sus aguas.

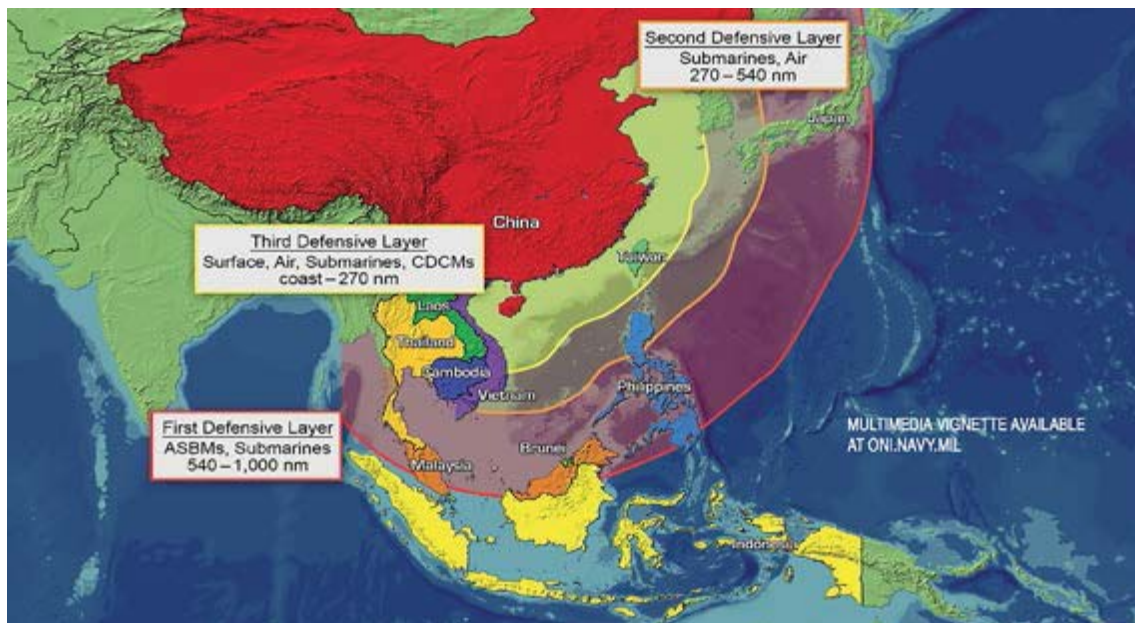


Ilustración 13 Islas ocupadas militarmente. Fuente: Víctor M. Mijares, «Posiciones militares de los beligerantes en las islas Spratly». 2006

67 ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE, *Philippine constructions provokes a paramilitary response*. 06/02/2019. Disponible en: <https://amti.csis.org/under-pressure-philippine-construction-paramilitary-response/>.

68 Término empleado por Andrew S. ERICKSON, en su informe *China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Tethered to the PLA*, para referirse al empleo de buques civiles en misiones militares por el PLA en aquellas zonas en litigio.

Con esta burbuja A2/AD, China pretende alzarse en los próximos años con el control del mar de China Meridional e imposibilitar cualquier acción exterior en la región (principalmente norteamericana). El dominio progresivo de los archipiélagos le ha permitido liderar la escalada de tensiones en Asia-Pacífico, sin llegar a un enfrentamiento militar entre fuerzas convencionales. No obstante, con ello, la RPC ha puesto en jaque la libertad de navegación internacional.

Intereses geoeconómicos

El control del mar y la defensa del territorio nacional gravitan en la lucha por los recursos regionales asociados a los derechos de soberanía. Desde el punto de vista económico, el mar de China Meridional es una de las principales rutas del tráfico mercante a escala mundial. A través de este mar y del estrecho de Malaca transitan prácticamente la mitad de los petroleros del mundo, con una circulación de 11 millones de barriles diarios (4,3 millones de barriles menos que en el estrecho de Ormuz y 7,2 millones de barriles más que en el canal de Suez), lo que hace de este estrecho el segundo más concurrido del mundo⁶⁹. El comercio marítimo no ha dejado de crecer y, por ello, la libertad de navegación se ha convertido en vital importancia para los miembros del ASEAN y la comunidad internacional.

Pero, además de las rutas comerciales, la presencia de hidrocarburos y minerales son el eje sobre el que pivota la lucha geoeconómica. La U.S. Energy Information Administration estima que el mar de China Meridional dispone de «aproximadamente 11 millones de barriles y 190 trillones de metros cúbicos de gas» entre yacimientos conocidos y zonas señaladas como lugares de posible presencia de hidrocarburos⁷⁰. Debido a que nos encontramos en una zona de potencias emergentes, la lucha por estos recursos supone una prioridad para los Estados ribereños. El desarrollo y la industrialización de esta región acarrearán un aumento de la demanda de combustibles fósiles. Los Estados con prospecciones nacionales serán mucho más competitivos e independientes que aquellos sin prospecciones nacionales, abocados a la importación. Por ello, sobre este punto se encuentran las tensiones más candentes y difíciles de solventar. Ahora que las reservas naturales se encuentran en descenso, la competencia por la importación de suministros está ya repercutiendo en la región⁷¹.

China realiza la extracción de los recursos y operaciones de prospección de la mano de tres compañías nacionales: China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), China Petroleum & Chemical Corporation (SINOPEC) y China National Petroleum Cor-

69 EIA, U.S. Energy Information Administration. 25/07/2017. Disponible en: https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints.

70 U.S. Energy Information Administration. 07/02/2013. Disponible en: https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/South_China_Sea/south_china_sea.pdf.

71 KLARE, Michael T., *Guerras por los recursos. El futuro escenario del conflicto global*, 2003. Editorial Urano. Pp. 155-158.

poration (CNPC). Actualmente, la CNOOC es la compañía que lidera la producción de petróleo en alta mar, destinando grandes inversiones para el desarrollo de nuevas técnicas oceánicas. Según su informe anual de finales de 2019, tras el descubrimiento de 23 nuevos yacimientos y la instalación de 30 estructuras para su prospección,⁷² la compañía logró un aumento del 7 % en crudo y del 5,2 % en gas natural respecto al periodo de 2018.

Y, por último, ante la falta de consenso por la delimitación de los espacios marítimos, la pesca y la gestión de los caladeros se ha convertido en otro punto de fricción entre las potencias. La Convención de Jamaica otorga al Estado ribereño los derechos de explotación en exclusiva de los recursos en la ZEE y PC. Además, recoge la responsabilidad del Estado soberano de establecer la legislación pertinente en materia de pesca, de forma que se garantice la explotación sostenible de los recursos.

A través de la iniciativa Joint Maritime Seismic Undertaking (JMSU),⁷³ se ha tratado de mejorar la cooperación y el entendimiento entre naciones. En 2005,



Ilustración 14 Acuerdo explotación JMSU. Fuente: International Crisis Group, «Stirring up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters», 2016

72 CNOOC LIMITED. <https://www.cnoocld.com/attach/o/aa2dd9ad2oda47bc9ad119383e49d805.pdf>.

73 SLINGG, Dalij, *Southeast Asian Affairs 2009*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2009, pp. 46-52.

los dirigentes de las principales petroleras de China, Filipinas, y Vietnam acordaron inspeccionar el fondo marino en busca de hidrocarburos bajo una estrategia conjunta que aunase esfuerzo y fomentase la paz en la región. Sin embargo, el acuerdo no fue renovado en 2008, tras la acusación de Filipinas a las acciones encubiertas –y secretas– dirigidas por Pekín. Desde entonces, la situación no ha hecho más que empeorar y se han producido continuas disputas sobre los recursos, derivando en la ocupación ilegal de numerosas islas y la carrera por su militarización. La falta de entendimiento, la militarización de la zona, las prospecciones petrolíferas y la pesca ilegal han puesto en peligro la sostenibilidad de los recursos.

Análisis de rutas tráfico mercante

El mar de China Meridional es un mar cerrado con numerosas islas y rocas. Por ello, es conveniente analizar las peculiaridades que el Derecho Marítimo concede a los Estados archipelágicos y las repercusiones que la aplicación de estas normas puede tener en las rutas de tráfico mercante.

La delimitación de las aguas en los Estados archipelágicos se rige por las normas particulares de la Parte IV de la Convención. Sus líneas de base recta se forman con la unión de los puntos más alejados de las islas. Las aguas contenidas en el interior de las líneas de base recta son soberanía del Estado (aguas interiores) pero con la diferencia de que todos los buques ostentarán el derecho de paso inocente (tránsito ininterrumpido). Además, el estado soberano podrá designar DST para acotar los canales navegables y garantizar la seguridad a la navegación por sus aguas.

A través de la imposición de DST, el Estado soberano podría desviar el tráfico de todos aquellos buques que no enarbolasen su pabellón, limitando las rutas mediante canales navegables debidamente publicados⁷⁴ (¿estrategia Az/AD?). Y como consecuencia de ello, se podrían aumentar las distancias entre puertos, lo que supone un aumento de gasto y dinero en transporte, priorizando rutas exclusivas para los barcos chinos.

Internacionalización del conflicto

Los Estados ribereños de China, Taiwán, Brunéi, Filipinas, Malasia y Vietnam se encuentran sumidos en un conflicto diplomático liberado por las tensiones y los li-

74 CONVEMAR, artículo 52: «Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma».

tigios relativos a la explotación de aguas en esta cuenca marítima. China, dentro de su estrategia expansionista definida en el *libro blanco*,⁷⁵ ha incrementado su presencia naval en los espacios que considera bajo su soberanía, construyendo numerosas islas artificiales con el objetivo de ampliar sus aguas territoriales, llegando incluso a negar la libertad de navegación en una gran parte del mar de China Meridional.

El auge de China y esta estrategia en la «zona gris» rompen con el equilibrio estratégico anteriormente alcanzado. Esto no ha pasado desapercibido por la comunidad internacional, motivando la participación de distintos países en asociaciones cooperativas u operaciones de libertad a la navegación.

Japón

Preocupado por la política expansionista de la RPC, desde 2013 Japón ha dado un giro a su política exterior, tratando de buscar apoyos regionales para frenar el auge de Pekín.

A través de acuerdos denominados como «defense cooperation and exchange», mantiene relaciones bilaterales en materia de defensa con EE. UU., Australia, la República de Corea, la India, los países de mar de China Meridional (incluido China), Reino Unido y Francia, entre otros. Estos pactos refuerzan su política de seguridad bajo una contribución proactiva a la paz, alejando las posibilidades de un enfrentamiento militar, mediante la disuasión como estrategia principal ante la RPC.

Sin embargo, las relaciones bilaterales para frenar el ascenso regional chino han demostrado una eficacia limitada. La presencia de EE. UU. en la región del Indo-Pacífico parece una necesidad para Tokio, como se demostró en la Revisión de la Política de Defensa entre 2004 y 2006. En la revisión del acuerdo se identificaron los objetivos estratégicos regionales compartidos entre ambas potencias. Estos incluyen la solución pacífica a la situación de Taiwán y una serie de objetivos estratégicos globales para fortalecer la situación internacional de ambos países.

La revisión estableció también una hoja de ruta para mejorar la cooperación e integración de unidades, y se pactó la proyección de fuerzas norteamericanas desde las bases en Japón y el desarrollo de un sistema de Defensa contra Misiles Balísticos (BMD), que contrarreste la amenaza de Corea del Norte a la vez que frene las hostilidades por parte de China⁷⁶. El progreso militar de Japón ha tomado un cambio de rumbo hacia

75 STATE COUNCIL of the People's Republic of China, «*The Diversified Employment of China's Armed Forces*», 16/04/2013. Disponible en: Govt. White Papers -china.org.cn.

76 U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE, «*The Guidelines for Japan-U.S. Defense Cooperation*», 27/04/2015.

la adquisición de capacidades ofensivas, dejando atrás la premisa de un ejército solo para fines de autodefensa⁷⁷.

EE. UU.

En 2019, el departamento de Defensa de EE. UU. publicó la primera Estrategia del Indo-Pacífico⁷⁸, en la que definía la región como el escenario prioritario para el departamento de Defensa: «*The Indo-Pacific is the Department of Defense's priority theater*». Como objetivos, la Estrategia enumera la preparación de fuerzas para contrarrestar a sus adversarios regionales, el fomento de los compromisos bilaterales, el desarrollo de una fuerza regional para el mantenimiento de la paz regional y el desarrollo de una arquitectura de seguridad bajo el respecto a las leyes internacionales.

Así, la U.S. Navy ha reforzado su presencia en el mar de China Meridional con numerosas operaciones FONOPS (*Freedom of Navigation Operations*) en las áreas en litigio y, desde julio de 2020, ha realizado dos ejercicios en los que han participado los grupos de combate bajo el mando de los portaviones USS Theodore Roosevelt y USS Nimitz Carrier. El objetivo de estos ejercicios y patrullas es frenar el auge del gigante asiático, a la vez que promocionar futuros acuerdos militares y garantizar el derecho de paso inocente. De esta manera, se ha fomentado la realización de ejercicios o maniobras internacionales con Japón, Australia, Reino Unido, Filipinas, Vietnam y/o Malasia. De esta forma, EE. UU. trata de contrarrestar el expansionismo de la RPC y sus tácticas en la «zona gris».

La Estrategia incluye también unos objetivos de inversión y desarrollo para el horizonte 2020-2024, entre los que se incluye el desarrollo de las capacidades antisuperficie, antisubmarina y BMD con la adquisición de diez nuevos destructores.

EE. UU. manifiesta, así, su intención de aumentar la presencia en el Pacífico, e incrementar el poder militar y la integración entre fuerzas regionales en las aguas en litigio del mar de China Meridional. Este cambio de política ha sido bien acogido entre los países regionales y Aliados exteriores, como son Japón, Australia, India, Reino Unido y Francia, que han decidido participar en las operaciones para asegurar la libertad a la navegación.

77 Artículo 9 de la Constitución japonesa: «*Aspiring sincerely to an international peace based on justice and order, the Japanese people forever renounce war as a sovereign right of the nation and the threat or use of force as a means of settling international dispute*».

78 U.S. Department of Defense, «*Indo-Pacific Strategy Report*». 01/06/2019. Disponible en: <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF>.

Francia

Francia ha endurecido su discurso contra la expansión del gobierno de Xi Jinping en el mar de China Meridional, acercando su postura a la norteamericana.

Desde 2019, ha participado en las operaciones de libertad de navegación con el despliegue de la fragata Vendémiaire,⁷⁹ en un movimiento geoestratégico que refleja su preocupación ante la aproximación híbrida de China en la región. La ministra de Defensa de Francia, Florence Parly, expuso la participación de Francia en las operaciones FONOPS como un «paso para garantizar la prosperidad de las rutas comerciales europeas que son vitales para el mundo»⁸⁰.

El último episodio en la escalada de tensiones entre Francia y China tuvo lugar el pasado mes de marzo de 2020, cuando París acordó la venta de armamento a Taiwán para la renovación de los buques adquiridos en 1991. Rápidamente, Bejín emitió un comunicado en el que criticaba el acuerdo e instaba a Francia a cancelar la venta de armamento por no haber sido autorizada por Pekín:

Zhao Lijian: «*Our position is consistent and clear: we firmly oppose other countries selling arms to the Taiwan region or conducting military exchange with it. We have expressed grave concerns to the French side. Once again we urge the French side to earnestly abide by the one-China principle and withdraw its arms sales plan to avoid more damage to China-France relations*».

Reino Unido

El Reino Unido ha mostrado su preocupación por la situación del mar de China Meridional, realizando operaciones FONOPS desde 2018 con el despliegue del buque de asalto anfibio HMS Albion.

Si bien es cierto que sus prioridades navales se centran en el Atlántico y recientemente en el Ártico, Londres ha manifestado su compromiso con garantizar la libertad de navegación y el respeto a los derechos de soberanía de la Convención en el mar de China Meridional.

Gavin Williamson, ministro de Defensa: «*We have to make it clear that nations need to play by the rules, and there are consequences for not doing so*».

Recientemente, ha avanzado para reforzar las alianzas económicas en Asia, incluyendo la solicitud de admisión como miembro de diálogo en la ASEAN. Y, de acuerdo

79 Phil STEWART, Idrees ALI, «*In rare move, French warship passes through Taiwan Strait*». Reuters, 25/04/2019. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-taiwan-france-warship-china-exclusive-idUSKCN1S1oQ7>.

80 PARLY, Florence, French Defence Minister, Third Plenary Session: *Asia's evolving security order and its challenges*, 2019. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=sjNIBuZwwcw>.

a las declaraciones del secretario de Asuntos exteriores,⁸¹ se prevé que Reino Unido aumente su presencia en el mar de China Meridional.

India

Para preservar sus intereses estatales, la marina de la India ha experimentado un crecimiento exponencial en desarrollo tecnológico y en el número de unidades, situándose como potencial regional en el océano Índico.

El aumento en el gasto militar y el desarrollo de una marina competente se relaciona con su progreso económico, con el auge chino y su preocupación por el despliegue de unidades del PLA en el Índico. Asimismo, el desarrollo de la «ruta de la seda» y el crecimiento de instalaciones portuarias chinas a lo largo de sus principales rutas marítimas, ha despertado preocupación en esta potencia mundial, llevándole a participar activamente en las operaciones regionales e integrarse en ejercicios con EE. UU., Japón y Australia en las áreas en litigio del mar de China Meridional. De esta forma, India ha dado un paso estratégico para frenar las aspiraciones de la RPC en defensa de sus propios intereses geoeconómicos en el Índico.

Rusia

Ante la exclusión por parte de la OTAN de China y Rusia, ambas naciones han desarrollado una postura de armonía, llegando a cooperar y aunando esfuerzos para equilibrar el predominio estadounidense-japonés en el Lejano Oriente. Sin embargo, las buenas relaciones entre Rusia y China no han calmado la reacción de Pekín, que ha manifestado su rechazo a las operaciones de prospección llevadas a cabo por compañías rusas en la región.

Las posibilidades que presentan los recursos del mar de China Meridional suponen también una oportunidad para compañías energéticas rusas. En octubre de 2019, el presidente de Filipinas se reunió con la compañía Rosneft para cerrar un acuerdo de explotación de gas natural en aguas de Filipinas (en litigio con China)⁸². Esta compañía maniobra también en los bloques de prospección de la ZEE de Vietnam, a los que ha tenido acceso gracias a la estrecha relación de cooperación entre Rusia y Vietnam desde el fin de la Guerra Fría⁸³. Sin embargo, hasta el día de la fecha, Rusia no ha querido entrometerse en los litigios en el mar de China Meridional, tratando de mantener

81 RAAB, Dominic, UK Foreign Secretary: «*the move was part of the UK's "tilt" towards the Indo-Pacific region post-Brexit*».

82 RANADA, Pia, «*Duterte meets with CEO of Russian oil firm Rosneft*», Rappler, 03/10/2019. Disponible en: <https://www.rappler.com/nation/duterte-meets-ceo-russian-oil-firm-rosneft>.

83 MURRAY, Bennett, «*Russia's Awkward Dance with Vietnam*», Foreign Policy Research Institute, 2019.

el *statu quo* en sus relaciones de cooperación con China y defendiendo su neutralidad ante los litigios regionales. Además, el presidente Putin manifestó públicamente su solidaridad con China tras el Fallo de Filipinas: «*We are solidarizing with and supporting China's stance on the problem - the non-recognition of the court ruling (the Permanent Court of Arbitration in The Hague)*»⁸⁴.

A pesar de que Rusia está obteniendo grandes beneficios de las prospecciones de sus compañías nacionales –principalmente Rosneft– en aguas vietnamitas, el escueto apoyo a la causa que defiende la RPC en el mar de China Meridional puede afrontarse desde dos perspectivas distintas: la económica y la política. Desde el punto de vista económico, China es el mayor importador de gas natural ruso. En 2019, ambos países acordaron la exportación de 30 billones de metros cúbicos de gas al año durante tres décadas,⁸⁵ tras la construcción de nuevos gaseoductos, por lo que se ha convertido en un socio preferente para el Kremlin. Además, tras la anexión de Crimea en 2014, la UE y EE. UU. han impuesto numerosas sanciones económicas a las exportaciones de Moscú. Por este motivo, el Kremlin ha visto necesario pivotar hacia el este y reforzar lazos diplomáticos con China. Por otro lado, la mejora de las relaciones entre Rusia y China se entiende como una necesidad de equiparar fuerzas con el bloque occidental, de forma que ambos países aúnen esfuerzos como mejor de las estrategias disuasorias.

Conclusiones. Pasado, presente y futuro de la geopolítica en el mar de China Meridional

En un mundo globalizado, la importancia política, económica y ambiental del ámbito marítimo ha adquirido una categoría fundamental para el desarrollo y sostenimiento de las naciones ribereñas. En aquellas áreas geográficas en las que confluyen las aguas de varios países, los litigios por la delimitación de las fronteras marítimas están a la orden de día, especialmente por el impacto económico que los derechos de explotación tienen en el PIB de los estados costeros.

Evolución geopolítica en el mar de China Meridional

El análisis se circundó entorno a la «línea de nueve puntos» que enmarca el mayor y más complejo de los conflictos de soberanía e incluye las aguas de las islas Spratly, las islas Paracelso, las islas Senkaku, el banco Macclesfield y el bajo de Masinloc (o Scarborough). Estos espacios marinos están disputados por China, Brunéi, Indonesia,

84 PUTIN, «*Russia is staying out of South China Sea Dispute*», Russia News Agent 2016.

85 KANTCHEV, Georgi, «*China and Russia Are Partners—and Now Have a \$55 Billion Pipeline to Prove It*», *The Wall Street Journal*, 2019.

Malasia, Filipinas, Vietnam, además de la isla de Formosa. El objetivo era el determinar las justificaciones de la RPC en torno a su reclamación y analizar su diplomacia frente a las debilidades geopolíticas de las naciones con espacios marítimos colindante en la región.

La conclusión alcanzada es que, a medida que la República Popular China ha ido creciendo como actor global y ganando ascendencia en el tablero geopolítico, ha demostrado una diplomacia agresiva. Un claro ejemplo de esto es la forma belicosa de reivindicar su soberanía en el mar del Sur de China para aumentar el peso político y económico del país en el Sur de Asia, protagonizando numerosos incidentes en la mar, algunos de los cuales han derivado en el hundimiento de barcos y la muerte de personas en la mar. Si a esto le sumamos que el mar de China Meridional es una zona de potencias emergentes, la lucha por estos recursos supone una prioridad para los Estados ribereños, dado que el desarrollo y la industrialización de esta región acarrearán un aumento de la demanda de combustibles fósiles.

Por otro lado, la deriva nacionalista de la RPC, que prioriza su propio interés sobre el de sus socios, no solo ha roto con la diplomacia discreta de Deng Xiaoping en el exterior, sino que además, ha demostrado una falta de transparencia, y respeto a las leyes internacionales y los acuerdos regionales –principalmente la *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*–, resultando en el aumento de tensiones y en la militarización regional.

El mar de China Meridional es un buen ejemplo de las aspiraciones expansionistas de la RPC y su intento por adquirir la hegemonía regional sin respeto a las leyes internacionales. A pesar de que China ratificó la Convención de Jamaica en 1996, la reclamación sobre la «línea de nueve puntos» –que engloba el 90 % de las aguas del mar de China Meridional– demuestra la doble vara de medir de los acuerdos internacionales por parte del Gobierno de Pekín. Además, el caso del mar de China Meridional ha dejado en entredicho la capacidad de estos acuerdos para frenar las tensiones regionales y los abusos por parte del Estado más poderoso. La soberanía de las aguas y territorios reclamados bajo la línea se justifican en unos derechos históricos muy difíciles de sostener y que solapa la ZEE de Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi, Japón e Indonesia. Si bien es cierto que el fallo del PCA demostró la invalidez de estos argumentos, la negativa por parte de China a aceptar esta resolución demuestra la debilidad de las leyes internacionales para actuar ante aquellos infractores y manifiesta la escasa fiabilidad de Pekín, que parece que solo acepta las normas de la Convención en un sentido.

En resumen, ante la falta de consenso para la delimitación de los límites marítimos y la incapacidad de llegar a un acuerdo entre las naciones, dadas las excesivas exigencias de la RPC, no se prevé ni a corto ni a medio plazo que la situación geopolítica de la región mejore sustancialmente, obligando a hacer frente de forma internacional al repunte de las amenazas al comercio marítimo y a la seguridad marítima global, que los incidentes regionales y las estrategias A2/AD por parte de la RPC suponen.

Militarización regional e internalización del conflicto

Tras la militarización de los archipiélagos se esconden intereses comerciales y de defensa de la soberanía que podrían asegurar la hegemonía de China en la región Asia-Pacífico, en una estrategia dirigida a frenar el avance regional del resto de países, a la vez que fortalecer el ascenso internacional de China como potencia económica y militar mundial.

El aumento progresivo en el presupuesto de defensa chino y el desarrollo de su marina (PLA Navy), tanto en número de unidades como en capacidades militares, está a punto de colocarla como primera potencia militar, desbancando a EE. UU. por primera vez en el último siglo. Si bien es cierto que la PLA Navy ya ha sobrepasado en número de unidades a la US Navy (300 a 287), los destructores norteamericanos todavía ostentan un poder armamentístico y unas capacidades bélicas muy superiores. Pero la tecnología china comienza a hacerle sombra a la norteamericana y, en la década de 2030, se espera la entrada en servicio de hasta cuarenta destructores tipo 052C/D/E, de 7000 toneladas, y una veintena del tipo 055/A de 12 000 toneladas, con los que reducirá distancias respecto los destructores Arleigh Burke de la US Navy.

La militarización de las islas y archipiélagos, y el desarrollo de sistemas de defensa de largo alcance, parecen asociarse con una estrategia disuasiva y A2/AD para erradicar, de forma progresiva, la presencia de la US Navy en la región. Esta, a su vez, refuerza la hegemonía china y su capacidad de control del mar en toda la región. Del mismo modo, la concesión de la soberanía en el área comprendida bajo la «línea de nueve puntos» le permitiría suspender temporalmente el derecho de paso inocente de buques extranjeros o establecer zonas de exclusión como forma de prohibir la navegación en determinadas áreas. Pero sin duda, la militarización archipelágica y la creación de una burbuja defensiva con sistemas de defensa en profundidad que cuentan con misiles de largo alcance, le ha permitido erigir un gran perímetro disuasorio en toda la región, sobre el que pivotan las mayores preocupaciones.

EE. UU. ha manifestado su inquietud por la construcción de la burbuja defensiva erigida sobre las islas, sustentando sus argumentos para la justificación de su participación en un conflicto regional, en el Tratado de Seguridad entre Estados Unidos y Japón, con lo que Estados Unidos tendría que prestar asistencia a Japón en caso de un ataque chino en las islas. Del mismo modo, Washington ha exteriorizado una preocupación creciente por el auge regional de China, focalizando sus esfuerzos en el Pacífico para frenar su expansión, y garantizar la paz y estabilidad regional.

Y, por último, la hegemonía china en el área contenida bajo la línea puede asociarse a su política expansionista y la oscura intención, camuflada tras el reclamo de ciertas áreas geográficas, que afectan a las principales rutas comerciales que abastecen a Europa. Esto engloba distintas amenazas a la seguridad marítima con un gran impacto en las rutas comerciales, pues el control del mar Meridional le otorgaría a la RPC los derechos de imposición de Dispositivos de Separación de Tráfico como estrategia para desviar el comercio marítimo de todos aquellos buques que no enarbolasen su pabe-

llón, limitando las rutas mediante canales navegables (debidamente publicados), que prolongasen las derrotas de aquellos buques que no enarbolasen su pabellón. Todos estos riesgos han propiciado la participación de distintas naciones en la región, principalmente en operaciones FONOPS, como forma de mostrar su preocupación por el conflicto, y su disposición a garantizar la libertad de navegación y las rutas comerciales.

Algunas de las mayores trabas a la resolución del conflicto son la dificultad de alcanzar acuerdos diplomáticos con la RPC, la deriva unilateral de su estrategia exterior y el aumento de las presiones comerciales con todo aquel que cuestione sus políticas. Si se evalúan los acuerdos regionales alcanzados en la última década y la incapacidad de resolución del conflicto entre países ribereños –o tras la sentencia del PCA– se concluye que en los próximos años no se puede descartar la participación de organizaciones internacionales, como la UE o la OTAN, en defensa de los intereses globales, y como única vía para canalizar el conflicto en la búsqueda de una solución que respete los términos de la Convención de Jamaica y los intereses globales.

Bibliografía

- ALDAMA, Z. (21 de septiembre de 2019). Taiwán pierde el reconocimiento de dos países en una semana. *Diario Hoy*.
- ASIA MARITIME TRANSPARENCY. (s.f.). *China Island Tracker*. Recuperado el 23 de enero de 2021, de <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>.
- ASIA MARITIME TRANSPARENCY INICIATIVE. (15 de enero de 2021). *Who's Claiming What?* Obtenido de <https://amti.csis.org/maritime-claims-map/>.
- ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. (06 de febrero de 2019). *Philippine constructions provokes a paramilitary response*. Obtenido de <https://amti.csis.org/under-pressure-philippine-construction-paramilitary-response/>.
- BAQUÉS, J. (2017). *Hacia una definición del concepto «Gray Zone»*. Documentos de investigación 02/2017. IEEE. Obtenido de <http://www.ieee.es/contenido/noticias/2017/04/DIEEEINV02-2017.html>.
- BYEONG-TAAO, K. (2012). Increasing Possibilities of Maritime Disputes in North-east Asia. *Korea Focus*.
- CENTER, G. I. (2010). South China Sea Oil and Natural Gas, Vietnam Mineral and Mining Sector.
- CHIAO-CHIN, Z. Z. (1947). *Geography and Brief History of the Islands in the South China Sea*. Commercial Press.
- CHINA, M. O. (2016). *Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on Settling Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea Through Bilateral Negotiation*. Obtenido de https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1370476.shtml.

- CHINA, P. R. (1996). *Declaration of the Government of the People's Republic of China on the baselines of the territorial sea*.
- CHINA, P. R. (2013). *CML/001/2013*. New York.
- CHINA, T. G. (2002). *DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA*. Cambodia.
- CHUNYING, H. (s.f.). Foreign Ministry Spokesperson, Regular Press Conference 16/05/2014. Obtenido de https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1156893.shtml.
- CNOOC LIMITED. (25 de marzo de 2020). *CNOOC LIMITED*. Obtenido de 2019 Annual Results Release: cnooc.com/attach/o/aa2dd9ad2oda47bc9ad-119383e49d805.pdf
- DEFENSA, M. d. (2016). *Manual de Derecho del Mar*. Madrid.
- DEFENSE, M. O. (1982). *Secretariat to the Cabinet Committee on the Law of the Sea Treaty. The Kalayaan Islands*.
- DEFENSE, U. D. (2015). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2015*. Office of the Secretary of Defense.
- DO THANH HAI, L. B. (2019). *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*. Routledge.
- EIA. (07 de febrero de 2013). *U.S Energy Information Administration (EIA)*. Obtenido de SOUTH CHINA SEA: https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea.
- ERICKSON, A. S. (2017). *China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Tethered to the PLA*. Newport, Rhode Island: U.S. Naval War College.
- GENOVA, A. (2014). Two nations disputed these small islands for 300 years. *National Geographic*.
- HAYTON, B. (09 de febrero de 2013). How a non-existent island became China's southernmost territory. *South China Morning Post*. Obtenido de <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1146151/how-non-existent-island-became-chinas-southernmost-territory>.
- HAYTON, B. (2017). *The South China Sea: The struggle for Power in Asia*. New Heaven and London.
- ICONTAINERS. (s.f.). *ICONTAINERS, 20 puertos más importantes del Mundo*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>.
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP. (2016). *Stirring up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters*.

- JARDELEZA, F. H. (2013). *Notification and Statement of Claim on West Philippine Sea. N° 013-0211*. Republic of the Philippines Department of Foreign Affairs.
- JENNIFER D.P MORONEY, A. R. (2016). How Might India Respond in Southeast Asia to Provocations Elsewhere, Look East, Cross Black Waters. India's Interest in Southeast Asia. Santa Monica: Rand.
- JENNINGS, R. (29 de diciembre de 2019). How China Could Gradually Assume Control Of Scarborough Shoal In The South China Sea. *Forbes*.
- JOHNSON, J. (03 de agosto de 2016). *Japan Times*. Obtenido de China must prepare for 'people's war at sea,' defense chief says: <https://www.japantimes.co.jp/news/2016/08/03/asia-pacific/china-must-prepare-peoples-war-sea-defense-chief-says/XtVIjDpKjIV>.
- JOSEPH, W. (2019).
- JUSTICE, I. C. (1969). *North Sea Continental Shelf Cases*. Federal Republic of Germany/Idenmark.
- KANTCHEV, G. (2019). China and Russia Are Partners—and Now Have a \$55 Billion Pipeline to Prove It. *The Wall Street Journal*.
- KING, D. L. (15 de agosto de 2011). The Phantom Menace. *The New York Times*, págs. <https://www.nytimes.com/2011/08/16/opinion/the-phantom-menace.html>.
- KISSINGER, H. (1979). *White House Years: The First Volume of His Classic Memoir, 1971*. New York: Little Brown & Company.
- KLARE, M. T. (2003). Guerras por los recursos. El futuro escenario del conflicto global. *Urano*.
- LALINDE, L. M. (2019). Las islas Spratly: El conflicto que separa a China de los países del Sudeste Asiático.
- MACKINLAY, A. (2012). Mar de China Meridional. *Panorama Geopolítico de los Conflictos*. IEEE, 390.
- MAR, D. D. (1996). Boletín del Derecho del Mar. Numero 32, 38-40.
- MIJARES, V. M. (2006). *Posiciones militares de los beligerantes en las islas Spratly*.
- MIN, W. (2014). Letter dated 9 June 2014 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of China to the United Nations addressed to the Secretary-General. *A/68/907*. Obtenido de <https://undocs.org/A/68/907>.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF JAPAN. (s.f.). Obtenido de Japan's Consistent Position on the Territorial Sovereignty over Takeshima: <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/takeshima/index.html>.
- Missile Defense Advocacy Alliance*. (2014). Obtenido de <https://missiledefenseadvocacy.org/missile-threat-and-proliferation/todays-missile-threat/china/china-anti-access-area-denial/>.

- MURRAY, B. (2019). Russia's Awkward Dance with Vietnam. Foreign Policy Research Institute.
- NACIONES UNIDAS. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay (Jamaica).
- NACIONES UNIDAS. (2014). Boletín Del Derecho del Mar N.º 83.
- NATIONS, P. M. (2012). *PM/12/303*. New York.
- NATIONS, U. (1969). *Economic commission for Asia*. Bangkok, Thailand.
- NATIONS, U. (2004). Law of the Sea Information Circular (LOSIC). 48.
- NATIONS, U. (2012). *Circular communications from the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of legal affairs*. New York.
- OFFSHORE ENGINEERING. (2019). Obtenido de Stakeholders, Location and Oil Reserves: <https://www.offshoreengineering.com/oil-and-gas/offshore-gas-field-development/project-block-21>.
- PALAZUELOS, E. (2008). En *El petróleo y el gas en la geoestrategia mundial* (pág. 168). Madrid: Akal.
- PARADA, J. G. (2013). *La actuación de la república de china (Taiwán) como estado de facto en el sistema internacional, periodo 1971 – 2011*. Bogotá.
- Peace Palace Library | South China Sea Territorial Disputes. (2020). Obtenido de <https://www.peacepalacelibrary.nl/south-china-sea-territorial-disputes-continued/>.
- PERMANENT COURT OF ARBITRATION. (2016). *PCA Case N° 2013-19 IN THE MATTER OF THE SOUTH CHINA SEA ARBITRATION*.
- PHIL STEWART, I. A. (25 de abril de 2019). In rare move, French warship passes through Taiwan Strait. Reuters. Obtenido de <https://www.reuters.com/article/us-taiwan-france-warship-china-exclusive-idUSKCN1S1oQ7>.
- RANADA, P. (2019). Duterte meets with CEO of Russian oil firm Rosneft. Rappler. Obtenido de <https://www.rappler.com/nation/duterte-meets-ceo-russian-oil-firm-rosneft>.
- REGIONS, J. M. (2012). *SC/12/372*.
- Restoration of the lawful rights of the People's Republic of China in the United Nations, Resolution 2758 (United Nations 1971).
- REUTERS. (2018). China installs cruise missiles on South China Sea outposts-CNBC report. Reuters.
- REUTERS. (13 de mayo de 2020). Reuters. Obtenido de Focus on COVID-19 battle, France tells China after Taiwan warning: <https://www.reuters.com/article/us-china-france-taiwan/focus-on-covid-19-battle-france-tells-china-after-taiwan-warning-idUSKBN22P1ET>

- SLINGG, D. (2009). *Southeast Asian Affairs*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- TOSHI, Y. (2016). *The 1974 Paracels Sea Battle: A Campaign Appraisal*. Naval War College Review: Vol. 69 : No. 2 , Article 6.
- TRUNG, Le Hoai. (07 de mayo de 2014). Letter dated 7 May 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General. A/68/870. Obtenido de <https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=A%2F68%2F870&Language=E&DeviceType=Tablet>.
- TRUNG, Le Hoai. (2014). TRUNG, Le Hoai. *Letter dated 6 June 2014 from the Permanent Representative of Viet Nam to the United Nations addressed to the Secretary-General*. Obtenido de <https://undocs.org/A/68/906>.
- TUNSGO, R. S. (2014). *Strategic Adjustment and the Rise of China. Power and Politics in the East Asia*. Oslo: Norwegian Defence University College.
- U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE. (2015). *The Guidelines for Japan-U.S. Defense Cooperation*.
- XIAOPING, D. (1993). *Selected Works of Deng Xiaoping vol.3 (1982-1992)*. Beijing: People's Publishing House.
- ZOUR, S. W. (2017). *Arbitration Concerning the South China Sea*. Routledge.

Artículo recibido: 17 de febrero de 2021.

Artículo aceptado: 09 de marzo de 2021.
