

POLITICA NAVAL DE LOS 90

Arturo DIAZ MARIN
Capitán de Fragata
Profesor de la Escuela de Guerra Naval

Antes de entrar de lleno en la Política Naval de los próximos años, es conveniente hacer una reflexión sobre la necesidad de dicha Política.

A alguno, por evidente, puede parecerle ocioso este ejercicio sobre esta necesidad, pero no está de más puesto que con cierta frecuencia se admite e incluso se afirma que actualmente no es necesaria la Estrategia Naval, que en el ámbito militar sólo hay una estrategia y que por lo tanto sobran los adjetivos.

Esta idea lleva implícita igual negación de la Política Naval, puesto que por la íntima relación entre ellas, no es posible la una sin la otra. Esto es así, en virtud del carácter instrumental de la estrategia. En efecto, la estrategia es una herramienta necesaria de la política, es la encargada de determinar y ordenar las acciones por las que es posible conseguir los deseos de la política. Precisamente en este sentido o acepción es como el término estrategia ha trascendido el ámbito militar, aplicándose a prácticamente todas las actividades desarrolladas en la sociedad.

Las razones del no reconocimiento de la Estrategia Naval pueden estar, de una parte, en el necesario impulso que ha tomado la idea de acción conjunta, actualmente imprescindible y como tal innegable. Su necesidad, prácticamente descarta la actuación de un solo Ejército. También puede haber influido la igualmente necesaria unificación de varios aspectos en las Fuerzas Armadas. Tampoco son ajenas cuestiones de terminología y procedimiento en el planeamiento de la Política de Defensa.

Por lo tanto vamos a tratar de ver si realmente debemos sostener la necesidad de una Política Naval.

Podríamos buscar en la Historia los fundamentos de nuestro razonamiento. Como saben, la Historia es una fuente muy importante, a veces concluyente. Pero, puesto que las exigencias históricas se concretan en un momento y lugar, así también estimo que debemos concretar ciñéndonos al momento presente.

Si aceptamos que “Política es el arte de hacer realidad, en la medida de lo posible, una idea que dé satisfacción a unas exigencias”, intentaremos descubrir si en ESPAÑA hay “exigencias” que impongan la razón de ser de una Política Naval. En el entendido que las ideas correspondientes a estas “exigencias” han de tender al bien común nacional y que solamente gozarán de verdadera proyección política si reflejan el sentir de la sociedad.

Por esto, aunque del análisis geopolítico de ESPAÑA encontremos unos factores que la impulsen o deban impulsarla hacia la mar, somos conscientes que no basta que un núcleo reducido de españoles tengamos ese convencimiento. Hace falta un verdadero sentir de la sociedad.

Sin embargo, aun en ausencia, en un determinado momento del amplio y consentido sentimiento de la misma existencia de una comunidad pueden deducirse unos “principios genéricos” o “factores”, no creados por la voluntad de los hombres que la intengran en ese momento, o notablemente independiente de ella, que forman parte de las causas primeras de hechos concretos, lo que a veces se denomina la “naturaleza de las cosas”.

Pues bien, analizando la realidad española podemos señalar, entre otros, los siguientes “factores” o “exigencias” que como integrantes de su esencia condicionan en gran medida la vida nacional.

— Geográficamente. La dispersión, configuración y situación de sus tierras, la distribución demográfica territorial (el 50% de la población vive a menos de 50 km. de la costa). Sus connotaciones insulares, fronteras, ser paso entre mares y continentes, en resumen su situación geoestratégica, sobre la que no es necesario insistir.

— Económicamente. La escasez de recursos naturales que hay que importar, la distribución de los centros de producción y consumo, incluyendo la importante industria turística (la mayor parte de la industria pesada se encuentra a lo ancho de los 50 km. costeros), el uso preferente de la mar como vía de intercambio comercial y la considerable participación que la explotación de los recursos vivos de la mar tienen en la actividad económica.

— Históricamente. La evidente y decisiva influencia de la mar en nuestro devenir.

Ampliando el análisis podemos indicar otros dos factores que si bien pueden calificarse de menos determinantes, pues de alguna manera son consecuencia de los anteriores, tienen gran influencia en nuestra realidad. Son:

— Militarmente. La necesidad de unas Fuerzas Armadas, y por consiguiente de una Fuerza Naval, suficientes para garantizar la defensa del territorio, áreas marítimas y espacio aéreo.

— Relaciones internacionales, cuyos ejes tienen un claro componente marítimo.

- El hispano-norteamericano, iniciado en 1953, cuyo interés estratégico con connotaciones navales prevaleció sobre la animadversión política al régimen español.
- Las relaciones hispano-árabes con clara raíz en la política global mediterránea.
- El contencioso de GIBRALTÁR con origen y evolución en la estrategia naval británica.
- Las relaciones con IBEROAMERICA, que solamente pueden estimularse mediante una concepción marítima.
- El Tratado de Amistad y Cooperación con PORTUGAL, que, al igual que el anterior Pacto Ibérico, es consecuencia de la mutua comple-

mentariedad, que incluye las islas atlánticas con claros intereses marítimos.

- Por último, las recientes adhesiones a la OTAN y CEE. Estas organizaciones, la primera por su zona de actuación e incluso su nombre y la segunda por su objetivo exterior, necesitan considerar la mar de forma preferente.

De lo visto se desprende la evidencia de que la realidad de ESPAÑA está conformada, entre otros, por unos “factores” que muestran claramente la decisiva influencia de lo marítimo.

Como saben, toda situación se modifica o mantiene cambiando o conservando la combinación de los efectos de sus factores, por lo tanto la variación o permanencia de nuestra realidad necesita hacerse actuando sobre los nuestros, entre, como hemos visto, los que hay eminentemente marítimos, por lo que requieren acciones de esta índole. Este actuar sobre los factores es la esencia de la Política, que en nuestro caso, por lo dicho, debe contemplar de forma preferente lo Marítimo.

Percibíamos la necesidad de una Política Naval y el razonamiento nos ha llevado a la de una Política Marítima. Recordando que el término Marítimo encierra el Naval, concluimos lo indispensable de una Política de esta naturaleza.

Esta Política debe realizarse a través de su correspondiente Estrategia Naval, cuyo principal y casi exclusivo ejecutor es la Armada; por tanto y en última instancia, la Política Naval es aquella que se refiere a la Armada.

La formulación de la Política Naval está contenida en la militar emanante de la de Defensa; por tanto, para plantearla hay que partir del marco que le atribuyen sus primigenias.

En el caso que nos ocupa la situación a alcanzar es el garantizar permanentemente la soberanía e independencia de ESPAÑA, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional. Este es el mandato constitucional que como Misión se da a las Fuerzas Armadas.

Por tanto, podemos definir como Misión General de la Armada:

“GARANTIZAR, SOLIDARIAMENTE CON LOS OTROS COMPONENTES DE LAS FUERZAS ARMADAS, LA SOBERANÍA E INDEPENDENCIA DE ESPAÑA, DEFENDER SU INTEGRIDAD TERRITORIAL Y EL ORDENAMIENTO CONSTITUCIONAL.”

A la Armada, específicamente por el artículo 30 de la Ley orgánica 6/80 que regula los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, se le encomienda, como responsable principal, la consecución de los Objetivos Marítimos de la Defensa Nacional y desarrollar la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción.

De esta Misión específica se deducen las responsabilidades de cuyo cumplimiento depende el de la propia Misión de la Armada.

Por tanto, la Política Naval tiene que orientar su acción a satisfacer estas responsabilidades poniendo los medios necesarios para que su herramienta, la Estrategia Naval, pueda cumplir su función.

Las responsabilidades implican que a la Armada le corresponde:

- Cooperar en la definición de los objetivos marítimos de la Defensa Nacional y de la Estrategia Militar.
- Formular y desarrollar la Estrategia Naval como componente de la Estrategia Militar.
- Cooperar en la definición de las posibles amenazas al interés nacional en el ámbito marítimo y la forma de conjurarlas.
- Asegurar las comunicaciones marítimas.
- Ser instrumento de la Política Exterior.
- Proteger los intereses marítimos nacionales.
- Velar o colaborar para que se cumplan las leyes y convenios nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Vemos que en esta relación los “intereses marítimos” es el elemento que prevalece, por lo tanto es primordial la identificación de estos intereses.

En general pueden definirse como los inherentes a la explotación del medio marino. De ellos, por su relevancia y permanencia a lo largo de la historia, destaca el Comercio Marítimo. Comúnmente la protección del Tráfico Marítimo se correlaciona con la salvaguardia de sus derrotas; es decir, con la fase del tránsito. Sin embargo, la acción es más amplia, abarca la totalidad del proceso incluyendo los terminales de carga y descarga (puertos y fondeaderos) y lo relativo a la organización de dicho tráfico en respuesta a las correspondientes amenazas.

La importancia de esta tarea de protección, por repetida, puede parecer un tópico, pero la realidad, a la que ya aludimos al señalar los factores de nuestra esencia, nos muestra su verdadero valor. Basta con ver las Memorias de los Puertos o la documentación de la Dirección General de Aduanas, o cualquier informe que trate de los medios de intercambio comercial, para darse cuenta de que estamos ante un elemento imprescindible del sostenimiento de nuestra sociedad; no en vano más del 90% de dicho intercambio se realiza por vía marítima.

La explotación de los recursos vivos y no vivos de la mar representa otro importante interés marítimo, especialmente la pesca, por su significación económica. Esta actividad, como es sabido, atraviesa momentos difíciles por las restricciones impuestas a la explotación de los caladeros. En la protección de este interés la Armada, dentro de las competencias que le atribuye la legislación vigente, debe continuar estando presta a colaborar en lo que le soliciten las autoridades correspondientes.

Otras tareas tradicionales de la Armada han sido, siguen siendo y como tal figuran entre las atribuciones que estamos mostrando, son la de servir a

la Política Exterior y la de cuidar del cumplimiento de las leyes y convenios internacionales suscritos por España, apoyando y facilitando el ejercicio de las atribuciones de las autoridades competentes en la materia.

En la primera de estas tareas, el apoyo de la Política Exterior, se puede utilizar una gama de actividades, desde mostrar la bandera en tiempo de paz, hasta el empleo de la Fuerza Naval en tiempo de tensión o crisis, aprovechando sus características inherentes tales como su disponibilidad, permanencia en zona, flexibilidad y movilidad, que hacen de ella un estimable medio que sin violar el Derecho Internacional puede ayudar al control de la crisis y a su eficaz solución.

La segunda tarea, velar y colaborar en el cumplimiento de las leyes y convenios internacionales, supone vigilar permanentemente nuestras zonas marítimas, lo que requiere un considerable aporte de medios. Esta vigilancia, además es fuente de información para el conocimiento de lo que ocurre en nuestras zonas, conocimiento que, obviamente, es requisito para cualquier tipo de actuación.

En términos militares la actuación de la Fuerza Naval y más concretamente nuestra Estrategia Naval, fundamentalmente se basa en los conceptos “Dominio del mar” y “Disuasión”.

Vamos a hacer un breve apunte del significado de estos términos.

Por “Dominio del mar”, entendemos la facultad de usar la mar en beneficio propio y negación del uso al oponente. En definitiva, disfrutar de libertad de acción, privándosela al adversario; las gradaciones de esta facultad no son otra cosa que estadios de libertad de actuar en la mar. Lo absoluto del término “Dominio del mar” hace que en la práctica sea imposible ejercerlo, por lo que aparece el de “Dominio relativo del mar”, que significa el disfrute de libertad de acción en un espacio y tiempo determinado.

La “Disuasión” implica hacer que el oponente llegue al convencimiento de la no conveniencia o imposibilidad de asumir los costes que le acarrearía actuar contra los intereses del disuasor.

Los dos términos están íntimamente relacionados, pues aunque en principio puede parecer que la “Disuasión” responde a una filosofía y el “Dominio del mar” a la técnica, lo cierto es que sus efectos se influyen positivamente.

En último término, el “Dominio del mar” debe proporcionar el suficiente grado de libertad que permita realizar el Tráfico Marítimo, y de otra parte que la Fuerza Naval pueda proyectar su acción sobre la tierra, bien por medio de Operaciones Anfibas o desde distancias considerables utilizando armas de alcance adecuado como misiles y avión embarcada.

Como vemos, la Estrategia de la Armada se basa en un concepto que responde a términos defensivos, como no podía ser de otra forma, ya que nuestra nación tácita y explícitamente manifiesta su voluntad de defenderse, de participar en el esfuerzo conjunto de la seguridad europea y occidental, y a la cooperación internacional en favor de la solución pacífica de los conflictos, la distensión, el fomento de la confianza mutua entre los pueblos y el de-

sarme. Además, como es conocido y obvio, no tiene apetencias expansionistas y aspira a vivir en paz con todos los pueblos.

Llegados a este punto surge la pregunta, a plazo medio, puesto que tratamos de la Política Naval de los años 90, ¿será igual?, ¿los cambios que está sufriendo la situación internacional, no obligarán a fundamentar la Política Naval y su correspondiente Estrategia en otros conceptos?

Debe considerarse que los procesos en desarrollo en Europa, es decir, la evolución de la Comunidad hacia un estado superior de integración, la unificación de Alemania, la evolución de las naciones de la Europa del Este y la URSS, junto con el llamado "Control de Armamentos", se han iniciado y se están llevando a cabo uno conviviendo y los otros gracias al grado de Distensión logrado al amparo de la Disuasión. Esquemáticamente puede decirse que, en general, con altibajos, tensiones y paulatinas adaptaciones, la práctica de la teoría estratégica de la Disuasión ha permitido que nos encontremos frente a los procesos que acabamos de señalar, procesos impensables en tiempos inmediatamente pasados.

Si bien la Disuasión que invocamos, la nuclear, lo es en grado máximo, no por eso deja de ser aplicable la teoría en enfrentamientos de niveles inferiores, en cuanto a los medios disponibles.

Por lo dicho, el progreso del binomio "Control de Armamentos-Distensión", habrá de realizarse bajo la garantía de la Disuasión. Aun de llegar al caso deseable, en que las "Medidas de Confianza" que se arbitrasen fuesen suficientes para establecer una seguridad estable con un muy bajo nivel de armamentos, mientras exista alguna posibilidad de enfrentamiento se mantendrán estructuras y medios que permitan un pragmático grado de Disuasión.

Pensando en el inmediato, cabe igualmente preguntarse si la entrada en vigor de los Acuerdos de Coordinación con la OTAN supondrán un cambio en nuestra Política Naval y por consiguiente en la Estrategia Naval.

En cuanto a los fundamentos, la contestación es negativa, puesto que los mismos están entre los sostenidos por la organización. Probablemente la asunción de funciones obligue a ciertas adaptaciones, pero sin duda contribuirán al cumplimiento de la misión y consecución de los objetivos, dando al mismo tiempo más posibilidades de adiestramiento.

En definitiva, potenciarán la actuación de la Armada, en la llamada Estrategia de Cooperación, variante aplicada desde mucho antes de nuestro ingreso en la OTAN, y que se define, como la que persigue, mediante el compromiso con otros Estados, afrontar conjuntamente la amenaza procedente de un potencial enemigo común.

Ha llegado el momento de ver los medios que se prevén para afrontar las responsabilidades en los próximos años. Al fin y al cabo, como dijo el Almirante Woltf, "la Política Naval significa, en primer lugar, una política de concepción, de construcción y de renovación de una flota equilibrada y adaptada a las necesidades, pues la Marina es una cuestión de continuidad". Desde tiempo atrás, atendiendo a esta característica de la continui-

dad, la Armada ha procurado y conseguido con mayor o menor fortuna, tener en ejecución unos Programas de entrada en servicio de buques, que, teniendo en cuenta las inevitables limitaciones presupuestarias, permitiese, de la mejor forma posible, cumplir con su Misión.

La experiencia acumulada en este campo ha ido decantando una doctrina que permite tener confianza en que las considerables inversiones que estos programas requieren no constituyan dispendio y sus resultados, ajustados a las circunstancias, respondan a lo que realmente es posible tener en cada momento.

Se trata de armonizar entre necesidades ideales, prioridades y disponibilidad presupuestaria, en el marco de circunstancias concretas, como las de personal, infraestructura, etc.

Encontrándose finalizando la última fase del Programa Naval, el EMA acometió la elaboración de lo que en el Planeamiento de la Defensa Militar se denomina el Objetivo de Fuerza particular de la Armada a largo plazo. El resultado ha sido el denominado Plan "ALTA MAR", que aprobado por el Ministro de Defensa constituye el nuevo programa de obtención de buques con el horizonte del año 2002.

Vamos a ver los fundamentos y contenido de este Plan.

En primer lugar se determinó que el esfuerzo económico no debía afectar al desenvolvimiento general de la Armada, por lo que se impuso como condición previa que las siguientes necesidades pudieran seguir cubriéndose según lo previsto:

- Programas de modernización.
- Sostenimiento de la fuerza.
- Infraestructura de apoyo, incluyendo la formación de personal y la de su atención social.
- Establecimiento de una reserva de guerra.
- Incremento en un 60% de las previsiones presupuestarias dedicadas al aprovisionamiento, para aumentar el nivel de repuestos.

Confirmadas las carencias, a lo que contribuyó el análisis que de nuestro Objetivo de Fuerza había realizado la Alianza Atlántica, se estableció el siguiente orden de prioridades:

Fragatas, buques logísticos, cazaminas, buques anfibios, dragaminas y submarinos.

— Fragatas. Este tipo de buque, por su polivalencia, es susceptible de emplearse en varios cometidos, lo que proporciona gran flexibilidad a la hora de constituir agrupaciones para las distintas operaciones. Además representa la mayor carencia de la Flota.

El Objetivo del Plan es tener quince fragatas al final de la década. Para ello se construirán dos más de la clase "Santa María" (de éstas ya hay tres en servicio y otra, la "Reina Sofía", lo hará a finales de año). La última deberá entrar en servicio en el primer trimestre de 1995.

Para el medio plazo, desarrollar el proyecto, de la Fragata F-100, netamente nacional, gracias a la experiencia acumulada tanto en la construcción de las corbetas “Descubierta” como en las colaboraciones en los proyectos internacionales del buque de aprovisionamiento mixto y el fallido de la Fragata NFR-90. Se construirán cuatro F-100 entre final de 1993 y mediados del 2000.

Para el largo plazo, y en vez de las NFR-90, cinco fragatas, derivadas de la F-100 o de otro posible proyecto en colaboración, comenzando la construcción en 1997 para que empiecen a entrar en servicio a partir del año 2001.

— Buques logísticos. Figuran en la segunda prioridad, puesto que es necesario contar con apoyo logístico móvil para que las agrupaciones aumenten su capacidad de permanencia en la mar en condiciones operativas. Por ello, estos buques logísticos deben ser capaces de suministrar combustible, municiones, víveres, repuestos, agua y apoyo sanitario.

El Plan prevé la construcción de un “petrolero auxiliar” (AO), que de los requisitos antes expuestos, cumplirá el de suministrar combustible y, con limitaciones, mercancías sólidas, excepto municiones. Este buque ya se está construyendo **previéndose** su entrada en servicio a final de año o principio del próximo.

Entre España y Holanda se está desarrollando un proyecto de un buque mixto de aprovisionamiento (AOR), que sí cubre todos los requisitos del apoyo logístico móvil, esperándose que pueda entrar en servicio, tras tres años de construcción, en 1994.

Con estos dos buques se cubrirán, aunque mínimamente, las necesidades en esta faceta del apoyo logístico móvil. Para cubrir el lapso hasta que se disponga de ellos, y al margen de este Plan, se ha firmado con CAMPSA un contrato de fletamento temporal de dos petroleros para que cuando sea necesario, sean utilizados por la Armada. A uno de ellos, el “Campeón”, ya se le han realizado las modificaciones necesarias para que pueda realizar aprovisionamiento de combustible en la mar.

— Buques Anfibios. Actualmente la principal deficiencia radica en la escasa capacidad de desembarco de material pesado, debido a que el relevo del “Galicia” (LSD) no se ha producido y en este buque descansaba la mayor parte de dicha capacidad.

El resto de los requisitos para el transporte de una fuerza de desembarco de unos 1.500 hombres y su material correspondiente, que es la entidad de fuerza que se ha determinado como adecuada a nuestras necesidades y posibilidades, están suficientemente cubiertas, aunque con buques, las LST,s, en el final de su vida operativa.

El EMA ha redactado la definición inicial de las características básicas de los buques de transporte y desembarco, que reemplazarán a los que están en servicio, por lo que la previsión del Plan son iniciar la construcción de un LPD en 1998.

— Buques de medidas contraminas. Ante la amenaza de minas el Plan

pretende obtener los buques necesarios para poder, como objetivo básico, mantener abierto al tráfico en todo tiempo, al menos tres puertos principales, y como secundario las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra.

Los dragaminas en servicio, por su vejez, requieren un gran esfuerzo de mantenimiento para mantener su operatividad, por lo que hay que relevarlos. Además, en la pugna minado-rastreo de minas, actualmente los sistemas de rastreo se han quedado atrás, esperándose que a mediados de la década estén operativas rastras que den la respuesta adecuada a la mina actual. Llegado el momento habrá que ir incorporando esa tecnología, lo que requerirá nuevos buques.

Por el contrario, la técnica de la “caza de minas” (el otro procedimiento normal de luchar contra la mina) está disponible en condición eficaz.

Ante esta situación se ha convenido que en aguas poco profundas, hasta 50 m., emplear únicamente cazaminas, y dragaminas en aguas profundas. Se empezará obteniendo los cazaminas en la espera de la disponibilidad de los nuevos rastras que montarán los dragaminas.

Para cubrir el objetivo, el Plan prevé la obtención de ocho cazaminas basados en el “Sandown” británico, esperándose iniciar la construcción del primero este año y que la entrada en servicio del octavo sea a finales de 1998 y cuatro dragaminas, aún sin definir, con opción de aumentar el número hasta ocho en función del grado de eficacia de las rastras disponibles en el momento, que podrían empezar a construirse en el último trimestre de 1999.

— Submarinos. Nuestra fuerza submarina presenta un buen estado, teniendo cubierta las necesidades.

Los cuatro submarinos clase “Delfín” se encuentran a la mitad de su vida operativa, han sido modernizados habiendo finalizado la remodelación del último de ellos en 1988.

Los otros cuatro clase “Galerna”, todavía no han llegado a la mitad de su vida operativa, están en el primer tercio, y las previsiones son someterlos a modernización a partir de 1994. Por tanto, este tipo de buque ocupa la última prioridad del Plan. No obstante los estudios para la renovación de esta Fuerza han empezado; actualmente se está desarrollando el estudio de pre-valoración de un Proyecto de Submarinos convencional, estudio que finalizará durante este año, con la elección de un socio tecnológico entre Alemania, Francia, Holanda y el Reino Unido con quien definir el proyecto.

Se persigue estar en condiciones de poder mantener continuamente durante un conflicto corto y en las zonas de nuestra responsabilidad, cuatro submarinos, cantidad modesta pero suficiente.

Para ello es necesario contar con ocho submarinos, y para cubrir la simultaneidad de tipos de operaciones o por la prolongación del posible conflicto sería conveniente tener dos más.

Para cubrir esta necesidad el Plan prevé obtener cuatro submarinos iniciándose la construcción a partir de 1999.

Hasta aquí lo que el Plan prevé en cuanto a buques para la Flota. También incluye la entrada en servicio de cuatro Patrulleros de Altura, para sustituir a los cuatro de la clase "Atrevida", que prácticamente han agotado su vida operativa. Estas unidades son imprescindibles para el ejercicio de la vigilancia de nuestras zonas marítimas.

Entrarán en servicio entre mediados de 1991 y final de 1992.

La Flota no estaría completa sin el componente aéreo. Hoy día no se concibe una Fuerza Naval, de cierta entidad como nuestro Grupo ALFA, que no cuente con unidades aéreas en su organización.

El Arma Aérea debe proporcionar a las agrupaciones operativas, aviones y helicópteros en permanencia para proporcionarles capacidad ofensiva, defensiva, de detección, de información y logística en el grado requerido por la misión que se encomienda a dichas Agrupaciones.

La entidad actual del Arma Aérea no es suficiente para cubrir las necesidades que se generan con la entrada en servicio de los buques que se contempla en este Plan. Además, a mitad de la década era necesario relevar a algunas de las actuales aeronaves; por ello dentro del Plan se prevé la obtención de las siguientes aeronaves unidades:

- Seis helicópteros SH-60B LAMPS, que con los otros seis actualmente en servicio completarían la dotación de las fragatas "Santa María".
- Seis helicópteros SH-60, en versión logística, para el servicio de los buques logísticos y los patrulleros de altura.
- Dos aviones Harrier (TAV-8B) en versión adiestramiento, para instrucción de pilotos.
- Seis helicópteros SH-60, en versión lucha A/S, para relevo de SH-3D, y posible dotación de las Fragatas F-100.
- Helicópteros para adiestramiento.
- Un avión de media velocidad.

La realización del Plan lleva parejo otro de bajas de unidades que permita afrontar los costes de funcionamiento y el óptimo empleo de la plantilla de personal de la Armada.

Con esta esquemática descripción les he presentado el Plan "Alta Mar". El Plan se ha diseñado con suficiente flexibilidad para permitir absorber los posibles cambios de los proyectos y de variaciones presupuestarias para que, de forma razonable, se mantenga su integridad, aun con los deslizamientos en el tiempo, de sus 14 años de validez.

Con el aporte de estos medios, y los actualmente en servicio, con el de su gente y con la constante puesta al día de la Doctrina, es con lo que la Armada trabajará en los próximos años para, cumpliendo su Misión, fecundar la Estrategia Naval, haciendo buena nuestra Política Naval.