

PUBLICACIÓN

PTI – CNTM Vol. I (B)

RESERVADO

Ejemplar N°

**“PUBLICACIÓN INTERAMERICANA
DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO
MARÍTIMO”**

EDICIÓN 2018

**PUBLICACIÓN DE CONTROL NAVAL DE
TRÁFICO MARÍTIMO
DE LA ORGANIZACIÓN INTERAMERICANA
DEL PLAN CODEFTRAMI**

Edición 2018

RECOMENDACIÓN DE PROMULGACIÓN

Por Recomendación N° 11 de la VII-CNIECNTM (2006) se resolvió APROBAR el PTI-CNTM Vol. I (B), en forma experimental, para empleo en el ámbito del Plan CODEFTRAMI en sustitución del PTI-CNTM Vol. I

Luego de ser probada y corregida, será presentada para su aprobación definitiva en la VIII CNIE-CNTM a realizarse en 2008 en Rio de Janeiro, Brasil.

Recomendación N°4 de la VIII CNIE-CNTM se aprueba en forma definitiva la Publicación Interamericana de Control Naval de Tráfico Marítimo- PTI- CNTM Vol. I (B) (Edición 2008)

El CAMAS, desde marzo de 2014 fue recabando datos de las diferentes Reuniones de Critica de los Ejercicios de CNTM, manteniendo como estructura el encabezado y el texto introductorio, empleando redacción de texto libre, en la parte del texto principal. Iniciando el proceso de transformación de los mensajes del SISTEMA MERCOSUR y de los de TEXTO LIBRE y CONTENIDO ESTRUCTURADO en los Mensajes de CNTM.

Actualización en lo correspondiente a los mensajes SAILORDCVY, de acuerdo con el mensaje P 171630Z DEC 2012 FM COLCO ARGENTINA, referente al reordenamiento del Capítulo 6 "SISTEMA DE CONVOYES DEL PTI CNTM VOL I (B)

Sustitución del Mensaje SAILORDIND por el Mensaje FORMAT ALFA

Fueron excluidos algunos mensajes por no ser utilizados y otros por no haber sido empleados en los ejercicios de CNTM, ellos son: DESCHA; DIVERTORD; AMPLIFING; AMPLIFING REPORTS; CANCELLATION Y NEW POSITION REPORT.

La Recomendación N° 7/XIII CNIE-CNTM, realizada en Rio de Janeiro (BR) en 2018, dispuso que el CAMAS subiera a la página www.coamas.org las publicaciones doctrinales de CNTM.

PÁGINA EN BLANCO

REGISTRO DE RESERVA DE PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI

ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)

PÁGINA EN BLANCO

DISTRIBUCIÓN

La presente publicación es distribuida a todas las Armadas del Plan
CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

PUBLICACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ÍNDICE GENERAL

TEMA		PAG. N°
- PORTADA		
- RECOMENDACIÓN DE PROMULGACIÓN		I
- REGISTRO DE RESERVA DE PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI		III
- ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)		V
- DISTRIBUCIÓN		VII
- ÍNDICE GENERAL		IX
- REGISTRO DE CAMBIOS		XI
- INTRODUCCIÓN		XIII
- CAPÍTULO 1	TAREAS DE LAS ORGANIZACIONES DE DIRECCIÓN CIVIL Y DE SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO, CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN.	1-1 a 1-26
- CAPÍTULO 2	CONCEPTOS BÁSICOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	2-1 a 2-18
- CAPÍTULO 3	PROCEDIMIENTOS GENERALES DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	3-1 a 3-16
- CAPÍTULO 4	MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	4-1 a 4- 43
- CAPÍTULO 5	SUPERVISIÓN EN CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	5-1 a 5-12
- CAPÍTULO 6	SISTEMA DE CONVOYES.	6- 1 a 6- 52
- CAPÍTULO 7	ESTABLECIMIENTO DE RUTAS.	7- 1 a 7- 16
- CAPÍTULO 8	TAREAS DE LA DIRECCIÓN CIVIL Y DE CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS DE PESCA.	8- 1 a 8- 12
- CAPÍTULO 9	COMUNICACIONES PARA EL CONTROL NAVAL Y DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.	9- 1 a 9- 14

- CAPÍTULO 10	DOCUMENTACIÓN Y EQUIPAMIENTO PARA BUQUES MERCANTES.	10- 1 a 10- 8
- ANEXO A	ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DEL OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO - OCONTRAM (NCSO)	A-1 a A- 10
- ANEXO B	FORMULARIOS UTILIZADOS POR EL OCONTRAM (NCSO)	B-1 a B- 10
- ANEXO C	SISTEMA DE MENSAJES DE AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS (ANC)	C-1 a C- 8
- ANEXO D	SIGLAS Y ABREVIATURAS	D-1 a D- 4

REGISTRO DE CAMBIOS

CAMBIO	FECHA	REFERENCIA	PARTES MODIFICADAS	FIRMA DEL RESPONSABLE
1	19 DEC 2007	P 191505Z DEC FM CAMAS MONTEVIDEO UY	CAPITULO 1 SECCION II (TITULO)	
2	21 DEC	P 211200Z DEC FM CAMAS MONTEVIDEO UY	-CAPITULO 5 ARTICULO 509 -ANEXO D	
3		IX CNIE-CNTM REC.N°1 CAMAS P 131000ZFEB 12 IX CNIE-CNTM REC.N°4 CAMAS P 131000ZFEB 12 IX CNIE-CNTM REC.N°3 CAMAS P 131000ZFEB 12	-CAP 2 ART 205 -CAP 4 MEDIDA 02 -CAP4 MEDIDA 02.PTO 2.2 -CAP 2 SECC III ART 208 ITEM b PUBLICACION CAP 4 APENDICE MED 14	
4		TEMA 11 REUNION XXV	CAP 3- ART 313, 316 MEDIDA 02	
5	16 OCT 2012	X CNIE-CNTM REC N° 12	CAP 4- MEDIDA 11 PUNTO 2.0 Pag 4-29 CAP 4 MEDIDA 12	
6	16 OCT 12	X CNIE- CNTM /REC N° 13	pag 4-30 MEDIDA 01	
7		X CNIE-CNTM/ REC N° 15	CAP 3 SECCION III Anexo D	
8	DEC 2018	XIII CNIE-CNTM / REC N° 07	CAP 4 MEDIDA 16 pag 4- 37	MPC- NS

PÁGINA EN BLANCO

INTRODUCCIÓN

1 - GENERALIDADES.

Esta publicación fue revisada por los Asesores del CAMAS, juntamente con los COLCO's de Argentina, Brasil y Uruguay y el OCONTRAM Asunción, siendo reeditada en dos idiomas, español y portugués.

Durante la XXI Reunión de COLCO la necesidad de revisión y actualización de la doctrina de CNTM fue abordada, para hacer frente a la nueva dinámica de las amenazas existentes en la actualidad.

Durante la VI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo (CNIE – CNTM), que se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú en el período del 22 al 26 de noviembre de 2004, las Marinas de los países componentes del AMAS (Área Marítima del Atlántico Sur) lograron consenso sobre una propuesta de actualización de la doctrina de CNTM Interamericana, la cual fue aceptada por unanimidad por las Marinas de los países del Plan para la coordinación de la defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (CODEFTRAMI) presentes. En esta misma conferencia, fue otorgado al CAMAS un mandato para proceder a la revisión la doctrina de CNTM Interamericana, lo que dio origen a la actual publicación que ahora se presenta.

La revisión llevada a cabo en este último bienio buscó actualizar la doctrina de CNTM para hacer frente a la elevada complejidad y la dinámica de las amenazas de actualidad, que apuntan a una necesidad de dar mayor agilidad y flexibilidad al CNTM.

La doctrina revisada posee una serie de medidas de CNTM que pueden ser incorporadas de forma progresiva desde una situación de normalidad, como parte de las herramientas que se utilizan ante cualquier situación con potencial de comprometer la seguridad de los buques mercantes (BM)-.

Por Recomendación N° 11 de la VII CNIE-CNTM EN NOVIEMBRE 2006, se resolvió APROBAR el PTI-CNTM Vol. I (B), en forma experimental, para empleo en el ámbito del Plan CODEFTRAMI en sustitución del PTI-CNTM Vol. I

La presente doctrina de CNTM cuenta con una serie de medidas que pueden ser incorporadas en forma progresiva hasta alcanzar el más alto nivel del conflicto armado.

2 – PROPÓSITO.

Esta publicación tiene por finalidad presentar los principios fundamentales y doctrinarios básicos de Control Naval del Tráfico Marítimo, los cuales proporcionan la necesaria doctrina común de CNTM, que podrá ser

empleada por los países integrantes del Plan CODEFTRAMI, en caso de ser necesario.

3 – DESCRIPCIÓN.

Esta publicación está constituida de 10 capítulos y 4 anexos distribuidos de la siguiente manera:

- los capítulos del 1 al 4 tratan de las estructuras y tareas de las organizaciones de CNTM y de DCTM, los conceptos básicos, los procedimientos generales y las medidas de CNTM, respectivamente;
- el capítulo 5 se refiere sobre la Supervisión del CNTM;
- los capítulos 6 y 7 tratan del Sistema de Convoyes y del Establecimiento de Rutas, respectivamente;
- el capítulo 8 trata de la organización civil de pesca y del control naval a ser realizado sobre los pesqueros;
- los capítulos 9 y 10 tratan de las comunicaciones, y de la documentación y equipamiento que involucran el TM, respectivamente; y
- los anexos tratan de la organización de una OM del NCSO, de los formularios de control utilizados por aquella autoridad, de los Avisos a los Navegantes Clasificados y de una lista de abreviaturas.

4 – CLASIFICACIÓN DE SEGURIDAD.

Esta publicación es clasificada como: RESERVADO.

CAPÍTULO 1

TAREAS DE LAS ORGANIZACIONES DE DIRECCIÓN CIVIL Y DE SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPÍTULO 1

**TAREAS DE LAS ORGANIZACIONES DE DIRECCIÓN CIVIL Y DE
SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO, CONCEPTOS BÁSICOS Y
ORGANIZACIÓN**

<u>ASUNTO</u>	<u>Pág. N°</u>
100 - INTRODUCCIÓN.	1-5
SECCIÓN I - LA ORGANIZACIÓN INTERAMERICANA DEL PLAN PARA LA COORDINACIÓN DE LA DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERAMERICANO (CODEFTRAMI).	1-6
101 - ANTECEDENTES DE LA CREACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERAMERICANA.	1-6
102 - ASPECTOS GENERALES DEL PLAN CODEFTRAMI.	1-6
SECCIÓN II – COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN DE DIRECCION CIVIL DE TRANSPORTE MARITIMO (ORGDCTM), DE LA ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP) Y DE LA ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO (ORGSEGTRAM) DEFINICIONES BÁSICAS.	1-7
103 – COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN.	1-7
104 - SIGNIFICADO BÁSICO DEL TÉRMINO GENÉRICO DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.	1-7
105 - SIGNIFICADO BÁSICO DEL TÉRMINO GENÉRICO DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA.	1-8
106 - DEFINICIÓN BÁSICA DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	1-8
107 - DEFINICIÓN BÁSICA DE PROTECCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	1-8
SECCIÓN III - ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (ORGDCTM).	1-9
108 - AUTORIDAD NACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (NATIONAL SHIPPING AUTHORITY - NSA).	1-9
109 - ORGANIZACIÓN DEL ENTE GUBERNAMENTAL, SEDE DE LA NSA.	1-10
SECCIÓN IV - ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP).	1-10

110 - AUTORIDAD NACIONAL DE PESCA (NATIONAL FISHING AUTHORITY - NFA).	1-10
SECCIÓN V - ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO – (ORGACONTRAM).	1-10
111 - LA ORGACONTRAM A NIVEL NACIONAL, EN SITUACIÓN DE NORMALIDAD.	1-10
112 – LA ORGACONTRAM ACTIVADA PARA HACER FRENTE A UNA CONTINGENCIA.	1-11
113 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL COMANDANTE DE ÁREA MAYOR (MAJOR AREA COMMANDER – MAC).	1-12
114 – RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS COMANDANTES DE ÁREA MARITIMA (AREA COMMANDER - AC).	1-13
115 – RESPONSABILIDADES GENERALES DE LAS AUTORIDADES DE CONTROL OPERATIVO (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY - OCA).	1-14
116 – RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS OFICIALES DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (NAVAL CONTROL OF SHIPPING OFFICER - NCSO).	1-15
a. Preparación de la zarpada de Buques Mercantes.	1-16
b. Control e informaciones de los Buques Mercantes y otras tareas.	1-16
117 - RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS OFICIALES INFORMANTES DEL TRÁFICO MARÍTIMO (REPORTING OFFICER - REPTOF).	1-17
118 - RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS INFORMANTES CONSULARES DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CONSULAR ADVISER - CONSA).	1-18
119 - RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS OFICIALES DE ENLACE DEL CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (NAVAL CONTROL OF SHIPPING LIAISON OFFICER - NCSLO).	1-18
SECCIÓN VI - COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCIÓN CIVIL Y DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	1-19
120 - IMPORTANCIA DE LA COORDINACIÓN.	1-19

121 - REPRESENTANTES DE LAS AUTORIDADES DE CNTM ANTE AGENCIAS / ORGANISMOS CIVILES GUBERNAMENTALES.	1-19
SECCIÓN VII - ORGANIZACIÓN DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (AMAS), (PARA USO EXCLUSIVO DE LAS ARMADAS DEL AMAS).	1-19
122 - ANTECEDENTES DEL ESTABLECIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN DEL AMAS.	1-19
123 - PRINCIPIOS BÁSICOS DEL EMPLEO DE LOS BUQUES MERCANTES EN EL AMAS.	1-20
124 - AUTORIDADES DEL CAMAS EN ÉPOCA DE CONFLICTO.	1-21

PAGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 1

TAREAS DE LAS ORGANIZACIONES DE DIRECCIÓN CIVIL Y DE SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO, CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN.

100 - INTRODUCCIÓN.

Esta publicación tiene como propósito señalar los principios básicos y doctrinarios de Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM), para su empleo por parte de los países integrantes del Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (Plan CODEFTRAMI), en caso de necesidad.

En ese contexto, el objetivo de la Organización descrito en la presente publicación, es el de asegurar la libertad de navegación de los buques mercantes y pesqueros, incluidas sus cargas comerciales y/o militares, frente a cualquier circunstancia que represente una amenaza, de forma tal de permitir el arribo seguro a los puertos de destino.

Los buques y sus cargas constituyen la esencia de esta Organización.

Para alcanzar el objetivo propuesto, la Organización debe disponer de información actualizada y permanente, sobre el Tráfico Marítimo (TM) en navegación y puertos.

La historia universal, ha dejado como enseñanza, que el comercio marítimo es un factor clave para las economías de los países, fuente de poder y símbolo de prestigio. La interrupción o atraso del Tráfico Marítimo, ha ocasionado ingentes perjuicios a las naciones. Por lo tanto, se torna imprescindible la necesidad de garantizar la continuidad y la seguridad del TM, bajo cualquier circunstancia.

La historia contemporánea ha demostrado también, que durante conflicto armado uno de los principales objetivos a alcanzar por las partes, ha sido el de negar la continuidad del Tráfico Marítimo al enemigo.

Los procedimientos y organizaciones aquí establecidos para el Tráfico Marítimo Civil, se aplican también para garantizar la seguridad del tráfico logístico de cargas militares a bordo de transportes navales y/o buques mercantes requisados.

SECCIÓN I – LA ORGANIZACIÓN INTERAMERICANA DEL PLAN PARA LA COORDINACIÓN DE LA DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERAMERICANO (PLAN CODEFTRAMI).

101 - ANTECEDENTES DE LA CREACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERAMERICANA.

En el año 1959 la Junta Interamericana de Defensa (JID) creó el Plan para la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (PLANDEFTRAMI), que divide la zona marítima del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), en diferentes Áreas Marítimas por grupos de países.

El Comité Interamericano para la Defensa del Tráfico Marítimo, reunido en Buenos Aires en 1965, reafirmó -entre otros aspectos- el establecimiento de las Áreas Marítimas para el CNTM, coincidentes con las del Plan DEFTRAMI. En esa oportunidad, se creó el Subcomité del Área Marítima del Atlántico Sur.

Durante la II Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo (II CNIE-CNTM) que se llevó a cabo en el año 1996, se aprobó y entró en vigor el Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (Plan CODEFTRAMI), que sustituyó al Plan DEFTRAMI.

102 – ASPECTOS GENERALES DEL PLAN CODEFTRAMI.

El Plan tiene como finalidad la coordinación de las tareas necesarias que deben implementar las Armadas del continente americano para establecer un sistema integrado que le permita ejercer la dirección, el control y la protección del tráfico marítimo interamericano, alcanzando así, las condiciones adecuadas para su eventual seguridad.

Uno de los propósitos generales de este Plan es el de establecer doctrinas y procedimientos comunes de CNTM.

A los efectos del Plan, la zona de seguridad del TIAR se dividió en cuatro Áreas Marítimas de Coordinación, considerando que la defensa del TM del continente americano es esencialmente regional.

Estas son:

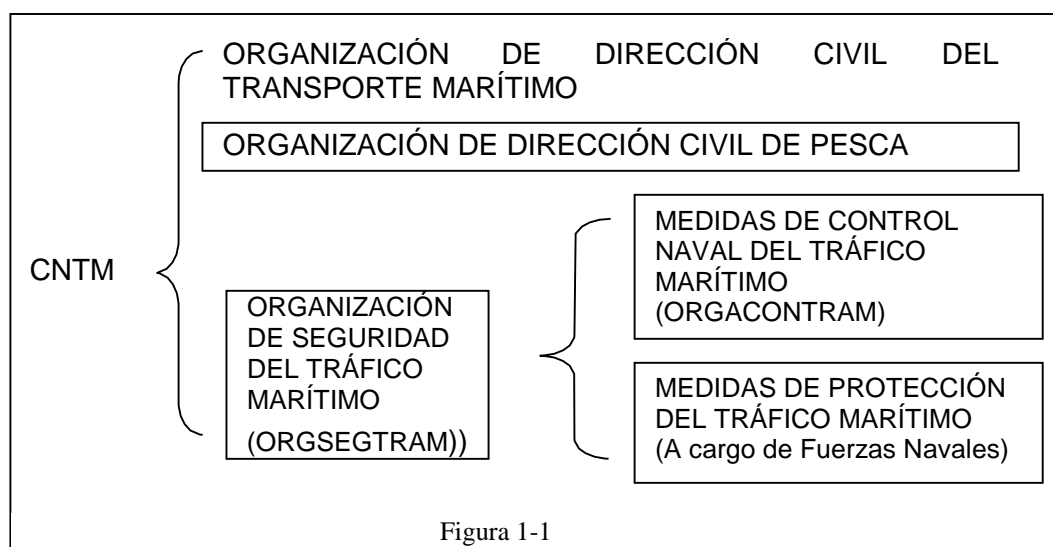
- Área Marítima del Atlántico Sur.
- Área Marítima del Pacífico Sur.
- Área Marítima del Atlántico Norte.
- Área Marítima del Pacífico Norte.

NOTA: Cabe aclarar, que diversas medidas de CNTM contenidas en esta Publicación podrán servir de base común para que, en situación de normalidad, se implementen y coordinen las acciones que resulten necesarias para asegurar la libertad de navegación y la seguridad del TM de interés.

SECCIÓN II – COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN DE DIRECCION CIVIL DE TRANSPORTE MARITIMO (ORGDCM), DE LA ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP) Y DE LA ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO (ORGSEGTRAM), DEFINICIONES BÁSICAS.

103 - COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN

La Organización normalmente está formada por dos componentes civiles, genéricamente denominados Organización de Dirección Civil del Transporte Marítimo (ORGDCM) y Organización de Dirección Civil de Pesca (ORGDCP) y por un componente naval militar, conocido como Organización de Seguridad del Tráfico Marítimo (ORGSEGTRAM). Este último, a su vez, es responsable de las medidas de control a cargo de la Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM) y de las medidas de protección proporcionadas por las fuerzas navales y aéreas al referido Tráfico Marítimo (Figura 1 -1).



Más allá de esa división por funciones, todos los componentes deben trabajar sobre una base de coordinación y apoyo mutuo.

104 - SIGNIFICADO BÁSICO DEL TÉRMINO GENÉRICO DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

La expresión Dirección Civil del Transporte Marítimo es un término genérico y de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, abarcan tres aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización total:

- (1) Supervisión de la política nacional concerniente al Transporte Marítimo.

- (2) Supervisión de las operaciones portuarias de carga y descarga del buque mercante.
- (3) Control sobre el empleo de los buques mercantes, o sea, sus cargas y destinos, cuando sea necesario.

Las tareas de dirección son asignadas a las distintas organizaciones gubernamentales relacionadas con la marina mercante, normalmente civiles, de acuerdo con las disposiciones particulares de cada país.

105 - SIGNIFICADO BÁSICO DEL TÉRMINO GENÉRICO DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA.

La expresión Dirección Civil de Pesca es un término genérico de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, están resumidas en dos aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización:

- (1) Supervisión de la política nacional concerniente a la pesca.
- (2) Supervisión y control de las actividades de pesca emprendidas por pesqueros nacionales y extranjeros en las áreas de jurisdicción nacional, y por pesqueros nacionales en otras áreas, que no están sometidas a jurisdicción nacional.

Las tareas de dirección pueden ser destinadas a diversas organizaciones gubernamentales relacionadas con la pesca, normalmente civiles, de acuerdo con las disposiciones particulares de cada país.

106 - DEFINICIÓN BÁSICA DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.

Es la actividad que contribuye a la seguridad del tráfico marítimo y comprende el control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad.

Como se detallará más adelante, el Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM) comprende una amplia gama de medidas simultáneas que varían según las diferentes situaciones tácticas, desde un control informativo, que se ejerce en forma permanente, hasta llegar a un nivel de control totalmente positivo.

El CNTM exige un permanente conocimiento de los buques en los puertos y del ploteo continuo de los que se encuentran en el mar, en situación de normalidad.

107 - DEFINICIÓN BÁSICA DE PROTECCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.

Comprende las operaciones navales militares clásicas efectuadas por buques y aeronaves de guerra, como contribuyentes activos para la seguridad del TM.

Pueden implicar medidas de protección directa, como la asignación de fuerzas de escolta para la protección de convoyes, o indirecta, como la exploración de aéreas cercanas en el sentido de avance del tráfico marítimo.

SECCIÓN III - ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (ORGDCTM).**108 - AUTORIDAD NACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (NATIONAL SHIPPING AUTHORITY - NSA).**

La responsabilidad de ejercer la dirección del transporte marítimo de un país estará a cargo de la Autoridad Nacional del Transporte Marítimo (National Shipping Authority - NSA), independientemente del nombre oficial permanente de la repartición gubernamental a la cual cada país asigne tales funciones.

En la eventualidad de la implementación de la “Fase 2 – Contingencia del Plan CODEFTRAMI”, la NSA será responsable de modo general, de las siguientes tareas de dirección:

- a) Establecer la interfase entre las Autoridades Navales de CNTM nacionales y la comunidad marítima de interés.
- b) Seleccionar el buque y decidir la carga que se transporta en cada viaje, para aquellos BM que están al servicio del país y que contribuyan a las necesidades gubernamentales.
- c) Seleccionar los puertos de carga/zarpada y de destino, decidiendo eventuales cambios de destino posteriormente, para los BM al servicio del gobierno y eventualmente para los demás buques a solicitud, o cuando sea necesario.
- d) Coordinar las operaciones portuarias de carga y descarga.
Por lo tanto, se debe supervisar las tareas de las Comisiones Portuarias de su país.
- e) Mantener estrecha coordinación con los armadores y buques mercantes de su bandera, las entidades nacionales, estatales o privadas que participe de la problemática del comercio marítimo y las demás NSA’s aliadas.
- f) Establecer un sistema de comunicaciones formal con los buques de su bandera y con las autoridades navales a cargo del CNTM, enviando los mensajes establecidos en ese manual, para cada situación. Eventualmente, actuar como retransmisor de mensajes

entre los buques y las autoridades de CNTM.

- g) Desarrollar programas para un uso optimizado de las capacidades de almacenamiento y flujo de cargas de los BM de su bandera.
- h) Designar representantes en los más importantes puertos aliados. Estos pueden ser agentes gubernamentales o miembros de las agencias privadas locales que, rutinariamente, atiendan a los armadores de la bandera, con los cuales se ejecutará tal servicio.
- i) Eventualmente, coordinar con la autoridad aliada correspondiente, la incorporación de buques de su bandera a un “bloque común” aliado, integrando los programas y designando representantes ante ella.
- j) Realizar las acciones necesarias para efectivizar la consignación de los BM tanto en forma voluntaria como compulsiva.

NOTA: En situaciones de normalidad y de crisis de baja intensidad, la mayoría de las tareas de dirección continuarán en manos de los armadores.

109 - ORGANIZACIÓN DEL ENTE GUBERNAMENTAL, DONDE SE LOCALIZA LA NSA.

No se prevé una organización detallada para la NSA, dado que ésta variará en función de las necesidades de cada país y de la organización ya existente en la entidad gubernamental. Como ejemplo de componentes de esa Organización estarán la autoridad portuaria y de transporte marítimo de cada país.

SECCIÓN IV - ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP).

110 - AUTORIDAD NACIONAL DE PESCA (NATIONAL FISHING AUTHORITY - NFA).

Para los barcos pesqueros oceánicos y costeros, el equivalente a la NSA será la Autoridad Nacional de Pesca (National Fishing Authority - NFA). Esta Autoridad será, eventualmente establecida por cada país, según el tipo y magnitud de su actividad pesquera.

En el Capítulo 8 se detallan sus responsabilidades.

SECCIÓN V – ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO – (ORGACONTRAM).

111 – LA ORGACONTRAM A NIVEL NACIONAL, EN SITUACIÓN DE NORMALIDAD.

La estructura y el desarrollo de las Organizaciones de CNTM permanentes de cada país, atenderán los intereses y las necesidades específicas nacionales.

Las Organizaciones de CNTM deberán buscar continuamente el desarrollo, fortalecimiento y mantener una relación con la comunidad marítima civil.

Se entiende que, desde la situación de normalidad, los países poseen sus respectivas Organizaciones de CNTM en funcionamiento, disponiendo de información actualizada sobre el TM de su interés.

Se puede destacar que tal situación, tiende a presentar los siguientes beneficios para el transporte marítimo:

- contribuye al mantenimiento del flujo logístico nacional;
- contribuye a reducir la interrupción de programas comerciales;
- contribuye a reducir interrupciones de travesías áreas en las cuales se conducen operaciones militares;
- contribuye a conseguir un equilibrio en los costos de seguros;
- proporciona una mayor comprensión de las restricciones militares, por parte de la comunidad marítima;
- proporciona una reacción más rápida frente a diferentes amenazas;
- proporciona mayor seguridad en áreas de crisis; y
- proporciona un mejor apoyo para combatir la piratería y el terrorismo.

112 – LA ORGACONTRAM ACTIVADA PARA HACER FRENTE A UNA CONTINGENCIA.

Cuando se produzca una situación que afecte la seguridad del TM interamericano y en la eventualidad de la activación de la “Fase 2 – Contingencia del Plan CODEFTRAMI”, la Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo, de los países en el ámbito interamericano, adoptará la estructura general, que se presenta de manera genérica en el organigrama de la Figura 1-2.

El propósito de tal estructura es proporcionar el establecimiento de un sistema integrado interamericano, que permita ejercer la dirección, el control y la protección del tráfico marítimo interamericano, alcanzando así, las condiciones adecuadas para su seguridad.

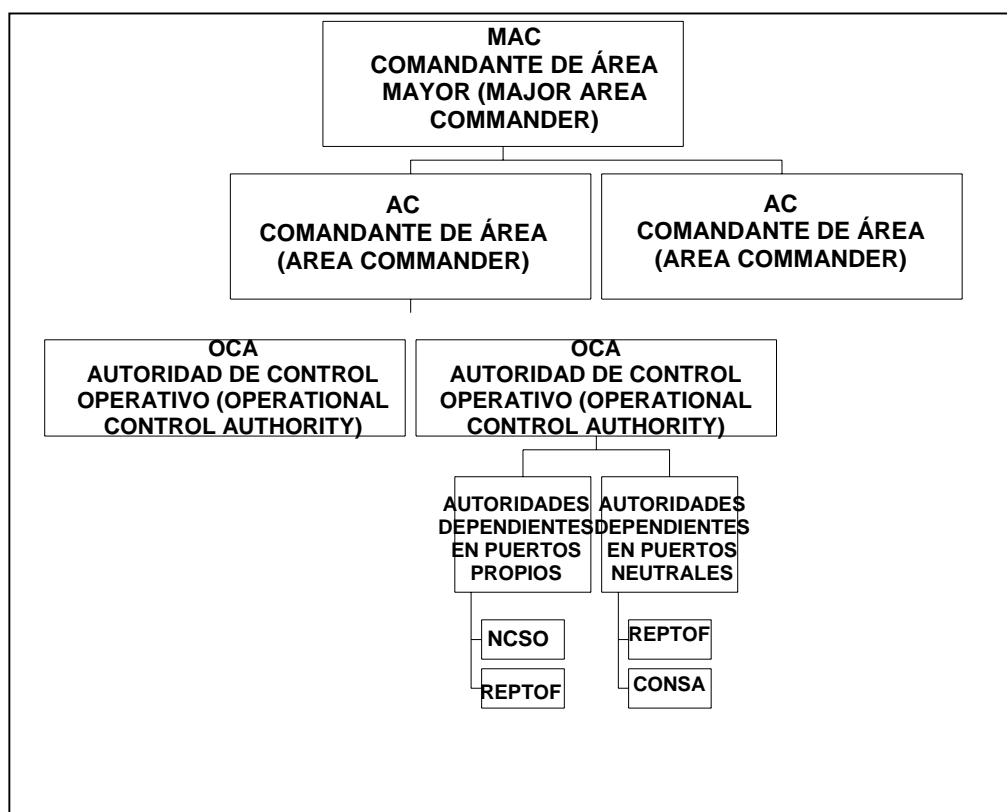


Figura 1-2

En algunos casos, el NCSO puede tener puertos secundarios próximos bajo su responsabilidad, cada uno de ellos a cargo de un subordinado. En otros, puede haber puertos secundarios a cargo de REPTOF, directamente dependientes de un OCA.

113 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL COMANDANTE DE ÁREA MAYOR (MAJOR AREA COMMANDER - MAC).

El Comandante de Área Mayor asumirá las siguientes responsabilidades:

- a) Establecer la política general para la Protección del Tráfico Marítimo.
- b) Establecer la política general para la aplicación de las medidas de Control Naval del Tráfico Marítimo.
- c) Establecer la regla general sobre las políticas de dispersión de buques mercantes en rutas oceánicas y su evacuación de los puertos, con el fin de preservar la máxima cantidad ante un ataque masivo.
- d) Prever las acciones necesarias para el establecimiento del CNTM/ SUPERVISIÓN para las áreas bajo su responsabilidad.

- e) Formular las políticas generales para la operación de buques independientes y convoyes.
- f) Designar o solicitar la designación (según lo que establezca la Organización aliada) de fuerzas navales y aéreas, petroleros para escolta y buques especiales de rescate a los Comandantes Navales a cargo de las operaciones de apoyo y protección del Tráfico Marítimo y establecer el abastecimiento de combustible de las escoltas navales.
- g) Establecer Políticas Generales de Ruteo para su eventual aplicación.
- h) Promulgar y mantener los Sistemas de Rutas de gran extensión, manteniendo la coordinación con los AC's subordinados y MAC's aliados, en caso que los hubiere.
- i) Recomendar/establecer las necesidades de contar con fuerzas defensivas, convoyes, publicaciones y equipos especiales para ser utilizados en la protección a los buques mercantes en situaciones de tensión, crisis o conflicto armado.
- j) Mantener comunicaciones con las NSA aliadas y los organismos similares de coordinación superior que eventualmente se establezcan.
- k) Diseminar para los AC subordinados diariamente mensajes con "Resúmenes Diarios de Inteligencia" y "Apreciaciones sobre la Amenaza Enemiga".
- l) Establecer los Programas para los Convoyes que crucen más de un área subordinada, manteniendo la coordinación con otros países aliados cuando se desplacen hacia sus áreas marítimas.
- m) Establecer las Políticas Generales de Comunicaciones Buque-Costa y las redes específicas que utilizarán las autoridades de la ORGDCTM/ORGACONTRAM.
- n) Asegurar que se adopten las disposiciones necesarias para la distribución de publicaciones y material criptográfico a los buques y autoridades en tierra y que se disponga de suficiente material en stock.

NOTA: Lo aquí expuesto sobre las responsabilidades del MAC y demás autoridades, abarca sólo los aspectos principales. En el capítulo 3 se encontrarán detallados los diversos procedimientos que se deberán adoptar en diferentes situaciones tipo.

MARÍTIMA (AREA COMMANDER - AC).

Son responsabilidades del Comandante de Área Marítima:

- a) Conducir con mayor detalle las actividades de CNTM en su área de responsabilidad, de acuerdo con las políticas impartidas por el MAC y asesorar permanentemente a este último, según la evolución de la situación.
- b) Impartir instrucciones generales de control y establecer rutas para los OCA's subordinados, delegándoles la ejecución táctica de detalle.
- c) Establecer los Programas de Convoyes que crucen más de una subárea de OCA subordinado. Cuando se desplacen hacia las áreas marítimas de otros AC, coordinar con éstos y luego sugerir los programas correspondientes al MAC, en caso de ser necesario.
- d) Ante emergencias, determinar directamente diversiones del tráfico marítimo.
- e) Dictar y emitir políticas para "Grupos de Pesca".
- f) Mantener comunicaciones con las autoridades civiles de tráfico marítimo correspondientes.
- g) Establecer, dentro de su área de responsabilidad, Políticas Particulares de Ruteo complementarias a las del MAC, en caso de ser necesario.
- h) Promulgar y mantener Sistemas de Rutas limitadas a su área y que crucen más de una subárea de OCA subordinado.
- i) Establecer las Políticas Generales de Área para las comunicaciones buque-costa y las redes específicas de las autoridades de la DCTM/CNTM. Con respecto a las primeras, preparar planes para el sistema MERCOMMS y oportunamente ordenar su entrada en vigor.

115 - RESPONSABILIDADES GENERALES DE LA AUTORIDAD DE CONTROL OPERATIVO (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY - OCA).

Son responsabilidades de la Autoridad de Control Operativo:

- a) Conducir en detalle actividades de CNTM en la subárea designada, de acuerdo con las políticas generales superiores.
- b) Mantener el acompañamiento continuo del Tráfico Marítimo mercante y pesquero de interés dentro de la subárea marítima de responsabilidad, en tiempo real, conforme a la cinemática de cada buque independiente o convoy.

- c) Mantener un registro permanente de todos los buques de interés situados en cada puerto y fondeadero, con sus arribos y zarpadas.
- d) Mantener un sistema de comunicaciones adecuado para diseminar información operativa a las autoridades de la DCTM/CNTM y a los buques mercantes/pesqueros en navegación en su subárea, asumiendo, para este último caso, la responsabilidad de las estaciones MERCOMMS que se le asignen, de acuerdo con los planes en vigor.
- e) Actuar como Autoridad de Zarpada y Autoridad de Ruta de buques independientes y convoyes, de acuerdo con el tipo de control naval en vigor, delegando tales funciones a los NCSO o REPTOF, cuando se considere conveniente.
- f) Integrar los programas de convoyes costeros con los oceánicos.
- g) Coordinar aplicaciones de las actividades de CNTM con los OCA contiguos y NCSO subordinados.
- h) Efectuar diversión en el mar dentro de su subárea, en los casos necesarios.
- i) Solicitar eventuales medidas de protección.
- j) Mantener el control operacional de los NCSO y REPTOF de los puertos/fondeaderos de la subárea y sobre los REPTOF y CONSA de puertos neutros que fueran puestos bajo su responsabilidad.
- k) Promulgar y mantener Sistemas de Rutas limitadas a su subárea, en caso de necesidad.
- l) Mantener informado al AC sobre la situación general en el mar y en los puertos de su subárea, ante novedades relevantes o según las órdenes en vigor.
- m) Mantener estrecha coordinación con las NSA aliadas y otros organismos civiles.

116 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (NAVAL CONTROL OF SHIPPING OFFICER - NCSO).

Las actividades de CNTM relativas a buques mercantes atracados o fondeados, es conducida por el Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo - NCSO, que debe disponer de personal y medios materiales, para su tarea.

Las operaciones portuarias de carga y descarga son ajenas a la responsabilidad del NCSO, dichas tareas corresponden a la Autoridad Portuaria dependiente de la NSA de cada país. Tampoco el NCSO tiene jurisdicción sobre los buques en navegación, los cuales son controlados por el OCA del área, excepto por orden explícita, después de delegar alguna de sus funciones al NCSO, ante una situación particular.

En puertos muy importantes son organizados Estados Mayores navales, los cuales tienen a su cargo la ejecución de diversas tareas del NCSO, pudiendo emplear Oficiales de Enlace de países aliados.

El NCSO es responsable ante su OCA, en cuanto al desempeño de las tareas mencionadas en los párrafos siguientes:

a. Preparación de la zarpada de Buques Mercantes.

- 1) Orientar en CNTM a cada buque mercante que arribe a su puerto o fondeadero, averiguando su próximo destino y carga.
- 2) Preparar los Legajos de Zarpada y Ruteo para buques independientes o convoyes, de acuerdo con el tipo de CNTM en vigor.
- 3) Actuar como Autoridad de Zarpada en los casos necesarios o cuando le fuera delegado por el OCA.
- 4) En CNTM / SUPERVISION, Actuar como Autoridad de Ruta cuando tal función le fuera delegada por el OCA.
- 5) En CNTM/ SUPERVISION, preparar y organizar los convoyes oceánicos y costeros o secciones de convoyes que zarpen de su puerto.
- 6) Disponer del material necesario para la distribución: cartas, boletines hidrográficos, avisos a los navegantes, formularios y publicaciones, manteniendo un stock conveniente de reserva.
- 7) Impartir instrucciones a los capitanes acerca del uso de los Libros Registro, Comunicaciones y Criptografía.
- 8) Asegurarse que todos los buques que deban zarpar estén adecuadamente equipados, desde el punto de vista del personal, combustible, víveres y agua. Lo indicado debe ser expresamente certificado por los comandantes de los buques mercantes. Además, verificar que cuenten con los equipos especiales y de defensa que más adelante serán establecidos.

b. Control e información de los Buques Mercantes y otras tareas.

- 1) Emitir los mensajes de zarpada, notificando a las autoridades de la CNTM/DCTM los detalles de cada movimiento, en caso que el buque mercante lo haya informado, o bien, en control positivo, cuando le fuera ordenado al Comandante de Buque Mercante o Comodoro del Convoy, mediante el Legajo de instrucciones de navegación.
- 2) Informar a su OCA y otras autoridades interesadas de la dirección civil, diariamente, sobre la situación de buques en puerto y sobre el cumplimiento de la programación de arribos y zarpadas.
- 3) Informar a su OCA acerca de las restricciones y limitaciones importantes en la capacidad de los puertos y fondeaderos de los cuales es responsable.
- 4) Mantener registros de los movimientos de buques mercantes y fuerzas de escolta esperando en sus puertos.
- 5) Ejercer un adecuado control, registro y archivo de los mensajes relativos al CNTM en su puerto.
- 6) Asegurar el rápido, seguro y confiable empleo de las comunicaciones de CNTM, factor clave en dichas operaciones, estableciendo un estrecho comunicación con las autoridades navales responsables de la estación local de la red de comunicaciones en uso. Informar al OCA sobre cualquier restricción operativa en ese aspecto y adoptar las medidas necesarias para contar con sistemas alternativos emergencias.
- 7) Mantener una estrecha comunicación con sus pares de puertos contiguos.
- 8) Mantener una estrecha comunicación con los representantes locales de las NSA's aliadas y con entidades locales (estatales y privadas) relacionadas con el tráfico marítimo, participando activamente como miembro del Comité Portuario local.

117 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL OFICIAL INFORMANTE DE TRÁFICO MARÍTIMO (REPORTING OFFICER - REPTOF).

El Oficial Informante de Tráfico Marítimo - REPTOF es la autoridad que ejerce sus funciones en puertos nacionales o neutrales, estando establecidos desde tiempos de paz o bien ser destacado en caso de que la situación evolucione hacia una crisis o conflicto armado.

En los puertos nacionales (casi siempre de menor importancia), se trata normalmente de Oficiales de Marina, que quedan subordinados a un NCSO como puerto dependiente o directamente a un OCA.

En los puertos, las funciones son cubiertas indistintamente por Oficiales de Marina, Oficiales de otra fuerza armada o funcionario civil, los cuales actuarán subordinados al OCA que especialmente se

designe.

Sus responsabilidades generales coinciden, en muchos aspectos, con las de los NCSO, con las diferencias que se detallarán más adelante al describir los procedimientos operativos particulares.

Cabe destacar las siguientes funciones básicas:

- 1) Informar al OCA sobre los arribos y zarpadas de buques mercantes de bandera propia, aliados y neutrales de interés.
- 2) Informar sobre la presencia y movimientos de buques enemigos.
- 3) Actuar como Autoridad de Zarpada y/o Ruteo, según corresponda o como se ordene en cada caso, durante CNTM / SUPERVISIÓN.

118 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL INFORMANTE CONSULAR DE TRÁFICO MARÍTIMO - (CONSULAR ADVISER-CONSA).

Los Informantes Consulares de Tráfico Marítimo - CONSA, son autoridades que ejercen sus actividades únicamente en algunos puertos neutrales de interés estando establecidos desde tiempo de paz o bien ser destacados al producirse una crisis/conflicto armado.

Son siempre Oficiales de Marina, vestidos de civil y sin ostentar su jerarquía militar. Actúan como miembros de un Consulado propio o aliado, en este último caso, con el conocimiento pleno de sus autoridades.

Su responsabilidad básica consiste en informar sobre los movimientos del tráfico marítimo e instruir a los buques mercantes atracados de su bandera. No es posible establecer un patrón de sus funciones, debiendo ser explícitas para cada caso en particular por la autoridad superior en la organización nacional de CNTM, normalmente un OCA.

119 - RESPONSABILIDADES GENERALES DEL OFICIAL DE ENLACE DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (NAVAL CONTROL OF SHIPPING LIAISON OFFICER - NCSLO).

El Oficial de Enlace de Control Naval del Tráfico Marítimo - NCSLO es un Oficial de Marina designado para prestar servicio en el Estado Mayor o en la sede de un NCSO aliado. Es responsable de representar los intereses de su país en asuntos pertinentes al CNTM, como miembro de aquel Estado Mayor.

SECCIÓN VI - COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCIÓN CIVIL Y DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.**120 - IMPORTANCIA DE LA COORDINACIÓN.**

Con el fin de proveer seguridad al tráfico marítimo y contribuir al máximo aprovechamiento de la capacidad global de bodega disponible, reviste de suma importancia el mantener estrecha coordinación en todos los niveles de autoridades civiles y navales, bajo cuya responsabilidad se ejecutan las tareas de dirección y control naval de buques mercantes, así como con todos los entes privados relacionados con el tema.

121 - REPRESENTANTES DE LAS AUTORIDADES DE CNTM ANTE AGENCIAS/ORGANISMOS CIVILES GUBERNAMENTALES.

Las autoridades navales de CNTM serán responsables de establecer el enlace entre los organismos civiles y las autoridades militares, participando, asesorando y exponiendo puntos de vista específicos. Suministrarán datos importantes acerca de la situación militar general e información anticipada sobre planes militares. Al mismo tiempo, mantendrán actualizadas a las autoridades militares a la par de los programas civiles de tráfico marítimo elaborados.

SECCIÓN VII – ORGANIZACIÓN DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (AMAS), (para uso exclusivo de las Armadas del AMAS).**122 - ANTECEDENTES DEL ESTABLECIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN DEL AMAS.**

- a) El Comité Naval Interamericano para la Defensa del Tráfico Marítimo, reunido en Buenos Aires en 1965, acordó en dividir la zona marítima del TIAR en cuatro áreas, siendo una de ellas denominada Área Marítima del Atlántico Sur (AMAS), integrada por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En dicha ocasión, se aprobó que en el ámbito de ese Comité se constituirían Subcomités Regionales con el objeto de analizar la Organización Interamericana para la Defensa del Tráfico Marítimo, a nivel de Área Marítima. En función de eso, el Subcomité del Área Marítima del Atlántico Sur se reunió y redactó, entre otras, las siguientes recomendaciones de orden interno:

- Crear la Junta de Comandantes en Jefe de las Marinas del Área Marítima del Atlántico Sur.
- Instituir en el Área Marítima del Atlántico Sur, en tiempo de paz, un Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS).

- El CAMAS ejercerá sus atribuciones por delegación de la Junta de Comandantes en Jefe de las Marinas de los países integrantes del Área.
 - El CAMAS, en tiempo de paz, tendrá un grupo de Asesores procedentes de los países integrantes del Área.
 - El CAMAS podrá actuar como Comandante del Área Marítima del Atlántico Sur (AC), cuando los gobiernos de los cuatro países miembro lo determinen de común acuerdo.
 - El AC en tiempo de guerra tendrá un Estado Mayor, cuyo jefe será de su misma nacionalidad y estará integrado por oficiales provenientes de los cuatro países del área.
- b) La Junta de Comandantes en Jefe, reunida por primera vez en Río de Janeiro en 1966, ratificó la creación del AMAS y detalló su organización y competencia para situaciones de paz y guerra.
- c) A partir de 1967, el CAMAS se activó en forma permanente y se estableció el cambio rotativo en bienios. Inicialmente, la rotación tuvo lugar entre las Armadas de Argentina y Brasil y desde 1994, Uruguay fue incluido en la rotación.

123 - PRINCIPIOS BÁSICOS DEL EMPLEO DE LOS BUQUES MERCANTES EN EL AMAS.

En caso que los respectivos gobiernos del AMAS decidan que el CAMAS asuma como Comandante de Área (AC), en situación de crisis o conflicto armado, se fijarán los siguientes “principios básicos” atinentes a la constitución y al empleo de un “bloque común” de buques mercantes de los países miembro, que quedarán sujetos a ratificación por parte de los países del AMAS o a modificación en esa ocasión:

- 1) En caso de hostilidades o situación de crisis importante, cada gobierno asumirá el control de la totalidad o la mayoría de los buques de su propia bandera y de los buques fletados, siendo responsabilidad de cada gobierno establecer los acuerdos correspondientes con los armadores de sus buques.
- 2) Organismos oficiales ejercerán en cada país las tareas de Dirección Civil del Transporte Marítimo y de Dirección Civil de Pesca, bajo las denominaciones comunes de Autoridad Nacional del Transporte Marítimo – NSA y de Autoridad Nacional de Pesca – NFA, respectivamente.
- 3) Un organismo civil regional, integrado por delegados de cada país miembro y denominado Autoridad Civil Regional del Transporte Marítimo (Regional Shipping Authority – RSA), ejercerá la coordinación superior de las tareas de las respectivas NSA y

adoptará la organización propia más adecuada para cada caso. Sería semejante a una típica organización interna de NSA, con las adaptaciones necesarias.

- 4) Todos o la mayor cantidad posible de buques extranjeros sujetos al control de sus respectivos gobiernos serán incorporados por estos al “bloque común”, para su eventual empleo por parte del citado organismo coordinador, en caso de imponerse el CNTM / SUPERVISIÓN. Quedarán exentos aquellos buques necesarios para fines militares inmediatos u otra finalidad importante.
- 5) La RSA asumirá las siguientes responsabilidades principales:
 - (a) Organizar la capacidad de depósitos y el flujo de las cargas, para su mejor empleo, cubriendo las necesidades de cargas civiles y militares de los países miembro, conforme al orden de prioridades aprobado en común, en el caso de imponerse el CNTM / SUPERVISIÓN.

Hasta tanto la RSA no se encuentre en condiciones de poner en pleno funcionamiento sus programas y coordinar el destino de los buques, estos serán empleados por cada NSA.

- (b) Reunir los datos de los buques necesarios.
- (c) Recibir y coordinar las necesidades logísticas de corto y mediano plazo para el funcionamiento de los buques mercantes, prestando particular atención a las necesidades de los buques tanque para el reabastecimiento en el mar.
- (d) Coordinar el empleo de los buques de cabotaje, si así lo dispusiera la autoridad competente de cada país.

124 - AUTORIDADES DEL CAMAS EN ÉPOCA DE CONFLICTO.

De acuerdo con lo dispuesto en la creación de la Organización del AMAS y en la primera reunión de las máximas autoridades de las Armadas, en caso de crisis / conflicto armado que implique una amenaza significativa al TM, y si así fuera expresamente dispuesto por los respectivos gobiernos, el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), asumirá las funciones propias de Comandante de Área (AC), según esta publicación y otras directivas que, eventualmente, sean distribuidas.

PAGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 2

CONCEPTOS BÁSICOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 2**

**CONCEPTOS BÁSICOS
DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

<u>TEMA</u>	<u>Pág. N°</u>
200 - INTRODUCCIÓN.	2-3
SECCIÓN I – TIPOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM).	2-3
201 - GENERALIDADES.	2-3
202 - CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE LOS TIPOS DE CNTM.	2-4
203 - CNTM EN COOPERACIÓN (CNTM/C).	2-5
204 – CNTM EN ORIENTACIÓN (CNTM/O).	2-5
a. Conceptos básicos.	2-5
b. Consignación.	2-6
c. Control de los movimientos y comunicaciones buque-costa-buque (sin amenaza de ataque armado).	2-7
d. Control de los movimientos y comunicaciones buque-costa-buque (con amenaza de ataque armado).	2-8
205 -CNTM EN SUPERVISIÓN (CNTM/S).	2-9
a. Conceptos básicos.	2-9
b. Prioridad de la seguridad de los buques.	2-10
c. Consecuencias en cuanto al empleo de los buques mercantes.	2-10
d. Tipos de control de los movimientos y comunicaciones buque- costa-buque.	2-10
SECCIÓN II - MOVIMIENTOS DE EMERGENCIA DE BUQUES MERCANTES.	2-11
206 -CONCEPTOS BÁSICOS.	2-11
a. Introducción.	2-11
b. Movimiento del TM en una situación de emergencia.	2-12

207 - ACCIONES POSTERIORES, DURANTE LA TRANSICIÓN DE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA HASTA LA ADOPCIÓN DE ALGÚN TIPO DE CNTM.	2-12
SECCIÓN III - MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	2-13
208 - MEDIDAS DE CNTM.	2-13
a. Área de Control Naval de Tráfico Marítimo (ACNTM).	2-13
b. Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA).	2-14
c. Puntos de Comunicación (PC).	2-15
d. Corredores de Navegación (CN).	2-15
e. Empleo de escolta para BM (acompañamiento).	2-16

CAPÍTULO 2

CONCEPTOS BÁSICOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

200 - INTRODUCCIÓN.

La elevada complejidad y dinámica de las amenazas actuales, requieren de mayor agilidad y flexibilidad en la tarea del CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM).

En la actualidad, esas nuevas amenazas están caracterizadas por los desastres ambientales, la práctica de la piratería, los actos de terrorismo y otras de naturaleza similar, a las que se le agregan las del tipo tradicional tales como el conflicto armado, la existencia de áreas de operaciones militares y demás amenazas que así lo interpreten los armadores.

La doctrina de CNTM contempla una serie de medidas, que pueden ser incorporadas en forma progresiva hasta alcanzar el más alto nivel de conflicto. Para ello, se utiliza un grupo de herramientas que permite brindar un eficiente y flexible control naval del tráfico marítimo (TM), ante una potencial situación que afecte a la seguridad de los buques mercantes (BM).

En ese contexto, ante los variados escenarios que puedan surgir y comprometer la seguridad del TM, el concepto básico a sustentar es reducir el impacto sobre los buques mercantes, disminuyendo así las negativas consecuencias económicas y lograr la optimización en el empleo de las fuerzas militares.

Para evitar confusión en períodos de tensión o crisis o bien durante el inicio de un conflicto armado, los países deben entregar a los Capitanes de los Buques Mercantes (BM) de bandera nacional, una orientación previa de como actuar en las citadas circunstancias. Los capitanes recibirán la mencionada orientación en tiempo de paz, por parte de las autoridades de la ORGACONTRAM, de quienes en el futuro, deberán esperar instrucciones específicas para poder actuar sin dilaciones ante cualquier circunstancia que amenace al TM.

Esa orientación previa debe ser actualizada regularmente por los países.

Cabe enfatizar que como el control naval del TM se ejerce desde una situación de normalidad, parte significativa de la ORGACONTRAM se encuentra permanentemente activada.

SECCIÓN I - TIPOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM).

201 - GENERALIDADES.

El concepto básico es atender las necesidades de los BM, buscando interferir lo menos posible en el normal uso de los buques por parte de sus armadores. Dentro de ese contexto, deben ser implementadas las medidas de CNTM necesarias para el establecimiento de un control eficaz, en una determinada situación. Por lo tanto, cabe señalar, que pueden ser implementadas varias medidas de CNTM al mismo tiempo, dependiendo de las amenazas presentes y de las áreas geográficas asociadas, lo que puede generar la aplicación simultánea de los tres tipos de CNTM que se detallan en el párrafo siguiente.

Dependiendo del conjunto de medidas de CNTM que se ejecuten, es posible realizar uno o más de los tipos de CNTM, que a continuación se señalan:

CNTM / C – COOPERACION

CNTM / O – ORIENTACION

CNTM / S – SUPERVISIÓN

202 - CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE LOS TIPOS DE CNTM.

El CNTM comprende diversas medidas simultáneas y variables según la evolución de la situación táctica. Las medidas de CNTM variarán a partir de una situación inicial de normalidad, en la cual los buques mercantes cooperarán entre sí y con la ORGACONTRAM, enviando información que permita el seguimiento del TM, hasta eventualmente alcanzar un nivel de control totalmente mandatorio a partir del establecimiento de un sistema de rutas y/o de un programa de convoyes.

Debe tenerse en cuenta que, en principio, no existe relación entre una medida de CNTM y un determinado tipo de CNTM. La adopción de una medida de CNTM por parte de un país, en forma unilateral, dentro de un contexto de normalidad, debe estar en conformidad con su marco jurídico interno y la tarea corresponderá inicialmente al seguimiento de los BM por la ORGACONTRAM del país afectado.

Cabe destacar también, que en el caso de surgir una situación que cause amenaza al Tráfico Marítimo, podrán ser adoptadas las medidas de CNTM que se juzguen necesarias, en el ámbito de aplicación del Plan CODEFTRAMI.

En el gran espectro de amenazas posibles al Tráfico Marítimo, podemos inferir que existe desde una situación inicial de normalidad en la cual los BM cooperan, hasta la posibilidad de aparición de otras amenazas, que exigirán el establecimiento de un control más estricto. Dentro de ese contexto se visualiza, como la amenaza de mayor intensidad, el estallido de un conflicto armado que amenace al TM en forma abarcativa.

Siendo el propósito principal de las Organizaciones naval, civil y de pesca del TM (ORGACONTRAM, ORGDCTM [NSA] y ORGDACP [NFA]) mantener la continuidad segura del comercio marítimo y la actividad de pesca, el tipo de control a ser utilizado será en función de la amenaza existente, teniendo como principio básico no superar el estrictamente necesario y /o requerido.

203 - CNTM EN COOPERACIÓN (CNTM/C).

La tarea de CNTM/C se desarrolla diariamente, correspondiéndose a la situación de normalidad vigente, en la cual no existen amenazas al TM.

El movimiento de Tráfico Marítimo es realizado teniendo en cuenta los intereses de los armadores, siendo los BM ploteados por la ORGACONTRAM nacional, quienes cooperarán en el intercambio de información.

Esa cooperación consistirá en el envío, por parte de los BM, de la siguiente información:

- latitud y longitud (posición).
- rumbo, velocidad, carga, puerto de destino y cualquier otra información de interés que la Organización considere necesaria para cumplir con su finalidad.

En ese contexto la ORGACONTRAM también brindará información de interés al Tráfico Marítimo.

La ORGACONTRAM de cada país deberá incentivar el envío de información sobre los BM, por parte de los armadores y Agencias Marítimas / de navegación, de forma tal de mantener un seguimiento actualizado del TM.

204 - CNTM EN ORIENTACIÓN (CNTM/O).

a. Conceptos básicos.

Pueden existir situaciones y áreas donde los BM tengan la seguridad amenazada, por encontrarse bajo riesgo de sufrir algún tipo de ataque / hostigamiento o interferencia indebida. Esas amenazas abarcan un abanico de posibilidades que pueden migrar desde un desastre ambiental, pasando por actos de piratería y acciones terroristas contra

el TM en ciertas áreas, hasta la actuación de fuerzas militares de naciones belicosas o de estados que ejerzan la violencia en cualquiera de sus formas. Esas acciones pueden escalar trasladando la amenaza de un área determinada a otra o bien extender su radio de acción.

El propósito del CNTM/O consiste en proveer un asesoramiento al TM, para contribuir, cuando hubiese hipótesis de amenaza, a preservar la seguridad de los buques mercantes propios, aliados y neutrales de interés.

Cuando la situación lo requiera, se deberán adoptar medidas de CNTM que atiendan situaciones de potencial amenaza a la seguridad de los BM. En ese sentido se impartirá la orientación adecuada a los BM a través de una amplia gama de fuentes de información provista por la ORGACONTRAM, sin perder de vista que la Autoridad Naval no será, en principio, responsable por el tránsito seguro de los BM.

b. Consignación.

La acción de subordinar los buques mercantes y/o pesqueros al cumplimiento de las reglas de CNTM en Orientación o Supervisión, es denominada "CONSIGNACIÓN".

La consignación de los buques de países aliados puede efectuarse de dos formas básicas, según lo permita la legislación nacional de cada estado y/o lo aconseje la situación táctica, logística y comercial:

En forma "voluntaria" por acuerdo de los armadores, previa invitación de cada NSA, contemplando a los buques individualmente o a grupos de ellos, tanto nacionales como de terceros países.

En forma "compulsiva" por disposición gubernamental, involucrando a los buques en forma individual, grupos de ellos o todos los buques de bandera nacional "en bloque".

En el tipo de CNTM Supervisión, los buques serán seleccionados para atender las necesidades que a continuación se detallan:

- Apoyar las maniobras militares; y/o
- Contribuir a la economía del país.

Las prioridades para satisfacer las necesidades arriba señaladas, será atribución de las autoridades militares o de la NSA, según corresponda.

Los buques neutrales con cargas de interés para los aliados, solo podrán ser "invitados" a una consignación voluntaria para su propia

seguridad, trámite a cumplirse normalmente a través de sus respectivos gobiernos o armadores. Sólo en caso de urgencia se hará directamente ante sus capitanes.

(1) Empleo de los buques consignados.

El empleo de cada buque consignado voluntariamente, es decidido por los armadores. Lo que significa que ellos seleccionarán los BM a utilizar, la carga, la fecha y puerto de zarpada, los puertos intermedios y el destino final de cada viaje completo.

Un buque consignado de forma compulsiva por la NSA, será empleado para atender los requerimientos, objeto de su consignación y dejará de depender de su armador, debiendo satisfacer las necesidades gubernamentales.

(2) Cese de la consignación.

Las autoridades gubernamentales o empresariales que dispusieron la consignación, podrán levantar tal condición en cualquier momento, previa comunicación oficial en tal sentido y reintegrando el material eventualmente provisto.

c. Control de los movimientos y comunicaciones buque- costa - buque (sin amenaza de ataque armado).

(1) Control de los movimientos

Cuando no exista hipótesis de amenaza de ataque armado al TM, pero se esté en presencia de un riesgo considerable que afecte al área bajo CNTM, la autoridad de la ORGACONTRAM deberá mantener el panorama de superficie lo más actualizado posible, para lo cual se invitará a los buques mercantes en zona a informar y actualizar su posición.

Tal situación llevará a la necesidad de adoptar medidas que propicien:

- El permanente conocimiento de la posición de los buques en el mar y en puerto;
- El intercambio de información de interés entre la ORGACONTRAM y los buques.

Cada Capitán de Buque Mercante o pesquero notifica su "intención de viaje", informando luego su posición en el mar y a

partir de allí (o desde el puerto de zarpada) la ETD, la derrota, la velocidad de avance y el puerto de arribo con los datos de la ETA.

Para materializar lo expuesto existe una serie de procedimientos y mensajes estandarizados, que cumplen los capitanes, NCSO's, OCA's y NSA's, cuyos detalles se encuentran en el SUP 1 de la presente publicación, "Mensajes para el Control Naval del Tráfico Marítimo".

(2) Comunicaciones buque-costa- buque

Los buques mercantes se podrán comunicar con las autoridades de la ORGACONTRAM de cada país en forma directa, o a través de la NSA, o de representantes del armador, utilizando los canales comerciales convencionales.

En caso que las autoridades de la ORGACONTRAM lo consideren necesario, esas comunicaciones podrán cursarse a través de estaciones de comunicaciones militares. En ese caso, se activará el sistema MERCOMMS (Merchant Ships Communication System).

d. Control de los movimientos y comunicaciones buque-costa-buque (con amenaza de ataque armado).

Con hipótesis de amenaza de ataque armado al TM, aumenta la necesidad de contar con un panorama de superficie actualizado en las áreas sujetas a tal amenaza, lo que normalmente genera la adopción de medidas defensivas, que permitan a las autoridades de CNTM evaluar con un mayor grado de certeza los movimientos de buques y la forma de comunicarse con ellos.

Dentro de las medidas de CNTM disponibles, la ORGACONTRAM cuenta con la posibilidad de activar un SRA que delimite la región de mayor riesgo para la seguridad de la navegación, en la cual impondrá normas específicas, tanto en su interior como en sus proximidades.

En el resto de las áreas marítimas regirán las normas generales de CNTM previamente impartidas.

(1) Control de los movimientos

Varias de las medidas de CNTM pueden ser adoptadas en conjunto o bien en forma separada, con el objeto de brindar mayor seguridad al TM y optimizar el control de los movimientos haciéndolo más confiable para una determinada situación.

Los buques consignados voluntariamente son orientados en relación a su navegación, pudiendo sufrir modificaciones de rumbo con respecto a la derrota inicial, tal como en el caso de tener que contornear un SRA o de adoptar corredores de navegación para cruzarla.

La navegación escoltada por buques de guerra, sea en el interior de un SRA o no, también podrá generar ajustes de rumbo para lograr un control preciso en los movimientos de los buques.

Este tema será tratado en particular en el Capítulo 4 y en el SUP-1 a esta publicación.

(2) Comunicaciones buque-costa- buque

La activación del sistema MERCOMMS es una medida que puede proporcionar mayor confiabilidad y rapidez en las comunicaciones, al permitir que las autoridades de la ORGACONTRAM puedan comunicarse directamente con los buques en el mar y viceversa. En caso que se cuente con buques de guerra para el acompañamiento, se los podrá utilizar como retransmisores para comunicaciones más seguras.

205 - CNTM EN SUPERVISIÓN (CNTM/S).

a. Conceptos básicos.

La supervisión de los BM contempla temas legales y solamente se puede implementar con la autorización de las autoridades políticas nacionales y el respaldo jurídico correspondiente.

El propósito del CNTM/S consiste en brindar los procedimientos necesarios para atender la seguridad de los buques mercantes y pesqueros propios, aliados y neutrales de interés, en situación de conflicto armado, frente a amenazas de gran envergadura.

Tales situaciones, pueden estar restringidas al ámbito regional o bien extenderse a escenarios más abarcativos.

En el CNTM/S el control es positivo, siendo el TM supervisado y los buques consignados por sus armadores, pasan a ser controlados y protegidos por una Fuerza Naval.

Por lo tanto, la Autoridad Naval pasa a ser responsable por el tránsito seguro de los BM consignados.

El establecimiento del CNTM/S implica la activación del sistema de rutas en el interior del área donde se ejerce la supervisión del TM. En caso que la situación lo amerite, será también empleado el sistema de convoyes costeros u oceánicos, el cual solo está permitido en el CNTM/S.

Durante la supervisión del TM, los BM's consignados que no constituyan parte de un convoy, recibirán un Legajo con instrucciones de navegación para travesías en forma independiente.

Cabe destacar, que el establecimiento del CNTM/S no implica, en principio, la desaparición automática de las SRA que se encuentren en vigor.

Si hubiera indicaciones de inteligencia en el sentido que la amenaza de ataque armado pueda ser circunscripta a determinadas áreas, en las mismas se establecerán SRA.

Por otro lado, para interferir lo mínimo posible con el TM, puede darse el caso, que se declarara solamente CNTM/Supervisión dentro de una SRA y fuera de ella exista el CNTM/Orientación.

Para optimizar el empleo de los medios navales destinados a la defensa del TM, los BM's podrán ser convoyados durante la travesía por el interior del SRA.

b. Prioridad de la seguridad de los buques.

En el CNTM/S tiene prioridad la seguridad de los buques consignados en forma compulsiva, como así también, los consignados voluntariamente a fin de mantener la continuidad del comercio marítimo.

c. Consecuencias en cuanto al empleo de los buques mercantes.

El concepto de libertad comercial es reemplazado por el de "logística nacional o aliada", dándose prioridad a las cargas vitales para el esfuerzo bélico y para la continuidad de los sectores claves de la economía, fundamento que sustentará a la consignación compulsiva.

Las NSA y las NFA de cada bandera, dispondrán el empleo de sus buques (cargas, selección de buques a ser utilizados en cada viaje, fechas y puertos de zarpada y destino, etc.).

En caso que se decida constituir un bloque común, se podrá crear un organismo aliado para coordinar su empleo con las NSA.

**d. Tipos de control de los movimientos y comunicaciones buque-
costa-buque.**

(1) Control de los movimientos.

Para los BM consignados, el control es positivo (compulsivo) y los buques son ruteados en todas las áreas marítimas comprendidas por el CNTM/S.

Cada ORGACONTRAM determinará la fecha de zarpada, a partir del "listo a zarpar", la forma de hacerlo (independiente o en convoy) y la ruta completa que deben seguir los BM's.

El seguimiento / ploteo de los BM debe ser más preciso que en el CNTM/O y las posiciones deben ser volcadas con mayor exactitud y frecuencia

(2) Comunicaciones buque-costa-buque.

El sistema de comunicaciones con los BM (sistema MERCOMMS), es activado automáticamente al imponerse el CNTM/S, en razón de la necesidad de establecer comunicaciones directas y rápidas con los BM's en cada subárea de OCA.

En caso que se encuentre activado el sistema MERCOMMS, y si la autoridad de la ORGACONTRAM lo juzga necesario, las comunicaciones con los BM podrán ser realizadas utilizando ese sistema. De la misma forma, si la autoridad de la ORGACONTRAM lo considere oportuno, los BM podrán comunicarse utilizando los canales comerciales convencionales. Bajo esa situación, podrán tomar contacto directo con las autoridades de la ORGACONTRAM, como así también, hacerlo a través de la NSA o de los representantes del armador.

**SECCIÓN II – MOVIMIENTOS DE EMERGENCIA DE BUQUES
MERCANTES.**

206 - CONCEPTOS BÁSICOS.

a. Introducción.

Existe la posibilidad que se presenten situaciones sorpresivas que amenacen la seguridad del TM. Tales situaciones se pueden originar como consecuencia de desastres de grandes proporciones, causados por el hombre, o por agentes naturales y por la acción de un considerable ataque armado, mediante el empleo de medios convencionales o no convencionales.

Cabe destacar, que en la hipótesis de un ataque armado, la eficiencia de las Organizaciones de CNTM en tiempo de conflicto armado, presentan menos dificultades en su interoperabilidad en aquellos casos en que vienen precedidas de un período de crisis. Pero en el caso de una agresión mayor que ocurra con poco o ningún preaviso, la sorpresa y la posible devastación y desorganización del Comando, Control y Comunicaciones retardarán el eficiente funcionamiento de las Organizaciones de CNTM y de la Organización Civil del Tráfico Marítimo (NSA).

Cuando imperen esas circunstancias de emergencia, será preciso delegar en los niveles más bajos de la Organización, las facultades para adoptar medidas efectivas, las que pueden ser aplicadas en cualquier tipo de CNTM.

b. Movimiento del TM en una situación de emergencia.

En caso de una agresión mayor imprevista, es prioritario preservar a los buques mercantes para su posterior uso. A tal fin, se deben adoptar diferentes medidas durante la emergencia, que son resumidas en las siguientes acciones básicas:

(1) Diversión del Trafico Marítimo (TM).

Utilizada para dejar libres las rutas usuales de TM en el menor tiempo posible, tanto en situación de normalidad como cuando se encuentre en vigor el CNTM, (el uso de esta medida no está limitado únicamente a una situación de emergencia, también puede ser necesaria ante la aplicación de una nueva amenaza que por su envergadura la haga necesaria

(2) Evacuación de Puertos.

Su objeto es salvar al mayor número posible de buques en situaciones imprevistas producidas por una gran amenaza a la seguridad de los BM's en uno o más puertos. Tales situaciones pueden darse como consecuencia de un desastre de grandes proporciones de características naturales o bien generado por el hombre, como así también, por la ejecución de un ataque armado de magnitud, mediante el empleo de medios convencionales o no convencionales.

Se ejecutará teniendo en cuenta planes de emergencia civil de las autoridades nacionales y en esas circunstancias, todos los BM's serán obligados a participar.

(3) Evacuación de Áreas Marítimas.

Está concebida para evacuar a los buques de determinadas áreas marítimas de alto riesgo, consideradas así por diferentes causas, tales como: la acción provocada por un desastre de grandes proporciones de orden natural / ambiental o bien generado por el

hombre, como así también, por un ataque armado de magnitud, mediante el empleo de medios convencionales o no convencionales.

207 - ACCIONES POSTERIORES DURANTE LA TRANSICIÓN DE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA HASTA LA ADOPCIÓN DE ALGÚN TIPO DE CNTM.

La ORGACONTRAM debe concentrarse en la necesidad operacional de preservar los BM's, para utilizarlos posteriormente.

Será transmitido el mínimo de información entre los OCA's y no estará disponible el cuadro de situación de los buques hasta que el ambiente quede estabilizado.

Será esencial situar, identificar e informar el arribo a los puertos de buques que hayan sido previamente dispersados en el mar, de manera que puedan ser puestos bajo control y recibir instrucciones de sus NSA's sobre el nuevo destino.

Se priorizará la rapidez en los procedimientos normales, adaptando las medidas de CNTM a las circunstancias y al escenario.

SECCIÓN III - MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.

208 - MEDIDAS DE CNTM.

Las medidas abajo listadas pretenden considerar todas las posibilidades de CNTM, pero dada la complejidad de las situaciones de conflicto actuales y teniendo en cuenta que no necesariamente existe una relación directa entre una medida de CNTM y un determinado tipo de CNTM, es posible que con posterioridad sea necesario incorporar otras medidas.

- establecer área(s) de Control Naval de Tráfico Marítimo.
- establecer área(s) de riesgo al tráfico marítimo
- establecer punto(s) de comunicación
- establecer corredores de navegación
- recomendar y facilitar buques escolta para el acompañamiento de BM's
- ejecutar evacuación de área marítima
- establecer comunicaciones con la Organización Civil del Tráfico Marítimo (NSA) y Organización Civil de la Pesca (NFA).
- establecer sistemas de rutas.
- ejecutar evacuación de puerto.
- establecer el sistema de comunicaciones "Merchant Ship Report and Control" (MERCOC).
- activar el sistema de comunicaciones "Merchant Communications" (MERCOMMS).
- plotear el TM.

- evaluar el nivel de amenaza al TM.
- solicitar a los BM que envíen Format ALFA.
- enviar instrucciones a los Capitanes de BM's.
- instituir el sistema de convoyes.
- divertir el tráfico marítimo, y
- coordinar el intercambio de información de TM con otros países.

En los ítems subsiguientes serán abordadas consideraciones iniciales sobre algunas de las medidas de CNTM antes listadas. Mayores detalles sobre las mismas, son tratados en los capítulos posteriores.

a. Área de Control Naval de Tráfico Marítimo (ACNTM).

Área marítima ó hidrovía donde existe interés de realizar el seguimiento del Tráfico Marítimo. En esa situación, el TM será incentivado a cooperar con la autoridad responsable a través del intercambio de información, con la finalidad de atender las necesidades militares frente a los riesgos existentes y para obtener la cooperación de los buques mercantes que transitan en el área.

Se debe definir y difundir claramente los límites del área de cooperación, como así también, la razón de su establecimiento.

La extensión del área a ser establecida, debe surgir de un criterioso análisis por parte de las autoridades de la Organización, pues la declaración de un área de proporciones exageradas puede ocasionar aumentos en los precios de los seguros. En ese contexto, es de destacar, que el área establecida debe estar limitada a las aguas donde exista una amenaza real al TM.

En la medida de lo posible, la difusión debe ser hecha antes de la activación del ACNTM, para permitir que tanto las autoridades militares de CNTM como las civiles de TM, puedan adoptar las medidas necesarias.

El documento por el cual se establece el ACNTM debe incluir los detalles de como contactar a las autoridades responsables del CNTM.

b. Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA).

El propósito de un SRA es definir un área de riesgo o de peligro específico para la navegación, que justifique una maniobra de diversión o la adopción de medidas de control y/o protección al TM en su interior.

El SRA puede ser posicionado en aguas internacionales, territoriales, puertos y/o fondeaderos. Cabe señalar que es posible establecer múltiples SRA, si la situación así lo exige.

Su establecimiento es realizado indicándose su posición y las medidas de control naval y eventualmente de protección a ser realizadas en su interior o en sus proximidades.

Las SRA's simples son aquellas en las cuales sólo se indicará a los BM's la posición del área, y complejas, aquellas en las cuales se establezcan Puntos de Reunión y Control (PRC).

Además de los PRC's, existen otros puntos por los cuales los BM's deben planificar su derrota (navegación segura), que se denominan Corredores de Navegación.

La ubicación de los PRC's puede ser indicada por medio de una posición geográfica, la que estará materializada por un buque de guerra o mercante.

Deben estar posicionados fuera del SRA, pero en sus proximidades y dentro del alcance de los sensores y sistemas de comunicaciones del responsable del PRC.

La Autoridad responsable de la operación de los PRC's podrá ser el Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo (OCONTRAM) del puerto más próximo, el Capitán de un Buque Mercante, o el Comandante de una Unidad o Grupo de Unidades Navales de la Armada.

Se impartirán instrucciones a los BM's que deban transitar por una determinada derrota o corredor de navegación recomendado para cruzar por el interior de un SRA.

En caso en que en la SRA se haya declarado CNTM/Supervisión, la derrota a utilizar para cruzarla será la que haya definido el Comandante de la SRA en sus "instrucciones" pudiendo o no utilizar algunas de las Ruta Standard (RS) preestablecidas.

Aquellos que decidan no seguir las instrucciones impartidas, deberán ser alertados de los riesgos inherentes al no cumplimiento de las mismas.

c. Puntos de Comunicación (PC) (CRGs).

Los PC's pueden ser fijados en posiciones geográficas aleatorias, sobre la(s) derrota(s) prevista(s) para los BM's, de forma tal, que al cruzar por esos puntos, los BM's sean invitados a establecer comunicaciones con la ORGACONTRAM.

El establecimiento de PC's para instruir a los BM's antes de su ingreso en un área de cooperación que haya sido activada, debe posicionarse a una distancia de 600 MN (aprox. 36 horas de navegación) del área en cuestión. El establecimiento de dichos puntos a 600 NM o 36 hs. es flexible y se debe adecuar a cada situación.

d. Corredores de Navegación (CN).

Los corredores de navegación dentro de un SRA deben ser establecidos considerando:

- las características del SRA;
- las líneas de comunicaciones marítimas existentes en el interior o en las proximidades del SRA;
- la magnitud del riesgo al Tráfico Marítimo;
- la cantidad y características de los BM's que navegarán en el SRA y
- los sensores, sistemas de comunicaciones y los medios navales y aeronavales disponibles.

Los corredores para travesías en el SRA, serán constituidos por puntos que, definidos por medio de coordenadas geográficas, forman la línea central del corredor y por un ancho establecido a partir de la línea central.

Pueden ser establecidos tantos corredores de navegación como sea necesario. En caso que el SRA posea grandes dimensiones y con diversos puertos situados en sus proximidades, se deberán establecer puntos de ingreso/egreso de los corredores para el tránsito entre el puerto y el corredor y viceversa, de modo de facilitar las operaciones de entrada y salida (o incorporaciones y desincorporaciones) de buques mercantes independientes o de convoyes.

También pueden ser establecidos CN's fuera de las SRA's, siempre que se detecte la existencia de algún riesgo para los BM's en un área estratégicamente importante.

e. Empleo de escolta para BM (acompañamiento).

En caso que el CNTM/S no esté en vigor y por ende no se encuentre activado el sistema de convoyes, el empleo del escolta surgirá de un acuerdo voluntario entre las partes. De ser acordado, los BM's consignados se organizarán bajo las instrucciones de las Autoridades de CNTM para efectuar el pasaje por áreas de riesgo.

Esta medida tiene como propósito facilitar la presencia militar junto al tráfico de BM's, a fin de disuadir cualquier interferencia sobre los mismos.

Navegar con escolta no exime de responsabilidad al Capitán del BM sobre la seguridad náutica del buque. Los BM's no se subordinarán al comando militar ni al control de unidades navales, solo recibirán asesoramiento sobre aspectos de la navegación e información relevante sobre posibles amenazas, durante el período de acompañamiento, en caso que ello resulte necesario.

Puede ser requerido que los BM's naveguen en formación o que deban mantener posiciones relativas con cierta flexibilidad. En ese sentido, cabe señalar, que la escolta de unidades navales puede ser realizada navegando en proximidades de los BM's, o bien, estacionados en puntos focales a lo largo de la derrota de los referidos buques.

NOTA: Cabe resaltar que las unidades militares de escolta, pueden carecer de respaldo legal como para proporcionar protección activa a los BM's bajo ataque. Por lo tanto, la reacción deberá enmarcarse en el derecho de autodefensa que asiste al escolta, debiendo tales aspectos complementarse con las Reglas de Empeñamiento Operativo (ROE) impartidas por la máxima autoridad responsable del CNTM.

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 3

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPÍTULO 3

PROCEDIMIENTOS GENERALES
DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO

TEMA	Pág. N°
SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS.	3-3
300 - INTRODUCCIÓN.	3-3
301 - DEFINICIONES DE TRÁFICO OCEÁNICO Y COSTERO.	3-3
a. Definición de Tráfico Costero.	3-3
b. Definición de Tráfico Oceánico.	3-3
302 - TIPOS DE ZARPADAS, INDEPENDIENTES Y EN CONVOY.	3-3
303 - DEFINICIÓN DE “AUTORIDAD DE ZARPADA”.	3-3
304 – DEFINICIÓN DE “INFORMACIÓN DE INTENCIÓN DE VIAJE”.	3-4
305 – GENERALIDADES SOBRE NAVEGACIÓN INDEPENDIENTE.	3-4
306 – DEFINICIÓN DE “AUTORIDAD DE RUTEO”.	3-5
a. Del MAC.	3-5
b. Del AC.	3-5
c. Del OCA.	3-5
307 - DEFINICIÓN DEL TÉRMINO “RUTEAR”.	3-5
308 – DEFINICIÓN DEL TÉRMINO “DIVERSIÓN”.	3-6
309- RESPONSABILIDAD POR EL ESTABLECIMIENTO DE DERROTAS Y CORREDORES DE NAVEGACIÓN PARA EL CRUCE DE UN SRA.	3-6
310 - MÉTODOS PARA EXPRESAR POSICIONES.	3-6
311- EL CONVOYADO.	3-10
312 – RESPONSABILIDADES GENERALES DE LOS PAÍSES ALIADOS.	3-10
313- RESPONSABILIDADES COMPLEMENTARIAS DE LA ORGANIZACIÓN MILITAR DE CNTM.	3-11
a. Nivel de MAC (cuando se cubra la función).	3-11
b. Nivel de AC.	3-11
c. Nivel de Comandante de SRA.	3-12
d. Nivel de OCA.	3-12

e. Nivel de NCSO.	3-12
314 - RESPONSABILIDADES DE LOS ARMADORES Y DE LOS CAPITANES DE LOS BUQUES.	3-13
SECCIÓN II - CONCEPTOS ESPECÍFICOS SOBRE LAS SRA.	3-13
315 - DEFINICIÓN DE SRA (ÁREA DE RIESGO AL TRÁFICO MARÍTIMO).	3-13
316 – DIMENSIÓN Y TIPOS DE SRA.	3-14
a. Generalidades.	3-14
b. Declaración del SRA.	3-15
c. Relación de las SRA con el Derecho Internacional Marítimo	3-15
SECCION III – NAVE DE INTERES (VOI)	3-16
317 – CONCEPTOS SOBRE NAVE DE INTERES (VOI)	3-16
a. Generalidades	3-16
b. Concepto de VOI “NAVE DE INTERES” (Vessel of interest)	3-16
c. Autoridad para clasificar un contacto.	3-17
d. Clasificación de Nave de Interés (VOI)	3-17
e. Generalidades del NORM, (Normal Ship)	3-17
f. Generalidades del SUS: BUQUE SOSPECHOSO (Suspect Ship)	3-18
g. Generalidades del COI: Contacto de Interés (Contact of Interest)	3-18
h. Generalidades del CCOI: Contacto Critico de Interés (Critical Contact of Interest)	3-18
i. Cuadro resumen de VOI y sus clasificaciones.	3-19

CAPÍTULO 3**PROCEDIMIENTOS GENERALES
DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO****SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS****300 - INTRODUCCIÓN.**

El presente capítulo tiene como propósito brindar las herramientas de uso general aplicables a las navegaciones oceánicas o costeras indistintamente, por BM navegando en forma independiente o en convoy, en situación normal, crisis o conflicto armado.

301 – DEFINICIONES DE TRÁFICO OCEÁNICO Y COSTERO.**a. Definición de Tráfico Costero.**

“Es denominado Tráfico Costero, aquel que se desarrolla sobre derrotas muy cercanas a la costa, siguiendo aproximadamente su contorno, con breves navegaciones entre puertos y con una programación simple y aleatoria, donde se reciben nuevos pedidos de carga a lo largo de la travesía”.

b. Definición de Tráfico Oceánico.

“Es denominado Tráfico Oceánico, aquel que tiene uno o más tramos muy alejados de la costa o bien travesías de cruce oceánico, cuya programación es más compleja que para el caso del tráfico costero, donde se deberá conocer la mayor cantidad de movimientos de carga / descarga en los puertos intermedios hasta su destino final”.

302 -TIPOS DE ZARPADAS, INDEPENDIENTES Y EN CONVOY.

Los buques mercantes y pesqueros pueden ser zarpados y navegar en las siguientes condiciones:

- (a). En forma individual, en cuyo caso son encuadrados como “independientes”
- (b). En grupos organizados, denominados “convoyes” para el caso de los buques mercantes y “grupos de pesca” para los pesqueros.

303 - DEFINICIÓN DE AUTORIDAD DE ZARPADA.

“Autoridad de Zarpada” es la autoridad responsable de ordenar las zarpadas de convoyes o buques independientes, disponiendo los detalles necesarios para el viaje e informándolos a las demás autoridades.

La Autoridad de Zarpada normalmente será el NCSO, de acuerdo con lo determinado para cada situación en particular.

Al igual que para la Autoridad de ruteo, esas funciones también pueden ser delegadas a otras autoridades.

La zarpada de un BM como independiente es informada a la ORGACONTRAM por el sistema de comunicaciones de cada país.

En el caso que el movimiento de un buque involucre autoridades de CNTM de más de un país o cuando estuviera establecido el sistema de convoyes, las informaciones podrán ser transmitidas por medio de mensajes de CNTM.

304 - DEFINICIÓN DE INFORMACIÓN DE INTENCIÓN DE VIAJE.

Se denomina "Información de intención de viaje" a la información que provee el capitán del buque mercante, donde se detalla los movimientos de cada viaje: ETD del puerto de zarpada / posición actual en el mar, derrota que planea seguir, puerto de destino y ETA al mismo.

El Capitán provee esa información y otros datos de interés sobre el BM enviando un mensaje Format ALFA.

Dicha información de viaje expresa la voluntad del capitán, el cual se limita a informar sus intenciones a la ORGACONTRAM de forma tal que esta conozca los movimientos del referido BM. Con ese procedimiento la ORGACONTRAM se asegura de contar con la información sobre los buques que se encuentran en puerto y en navegación.

En navegación el Capitán del BM informará su nueva posición, cuando las diferencias entre la derrota verdadera y la estimada, resulten de tal magnitud que impliquen:

- Variaciones de más de 6 horas para derrotas costeras o de 12 horas para derrotas oceánicas, en relación a la ETA original del próximo destino;
- Cambio del puerto de destino; y
- Diferencia en la posición real por más de 50 MN de adelanto ó retraso, ó más de 15 MN a cada banda, de la posición estimada.

305 - GENERALIDADES SOBRE NAVEGACIÓN INDEPENDIENTE.

Normalmente el tráfico marítimo se desplazará en forma independiente.

Dependiendo del grado de amenaza, una parte representativa del tráfico marítimo navegará en convoyes y otra lo hará en forma independiente.

Según acuerden los países aliados dada la situación bélica del momento, el MAC o cada AC tendrán la atribución de disponer la Velocidad Mínima para permitir navegar a los buques como independientes. Además de la velocidad, otros factores incidirán para permitir la navegación independiente de buques en casos particulares, tales como la posibilidad de tener escolta individual por la importancia del buque o la carga, urgencia en transportar la carga que no permita esperar al convoy adecuado, etc.

Se aprecia que en una situación bélica real la mayor parte del tráfico marítimo sería de independientes, considerando que son poco probables los escenarios de guerra generalizada, mundial o regional.

Aun en el caso de escalar hasta una guerra de grandes proporciones, los medios de detección y ataque modernos hacen discutibles las ventajas del convoyado, excepto en situaciones particulares, según será tratado más adelante. Es por ello que se hace necesaria una rigurosa planificación de convoyes, como así también, la elaboración de diferentes rutas ubicadas al azar, para el caso en que resulte necesario dispersar el tráfico marítimo hacia alguna área protegida por fuerzas navales.

306- DEFINICIÓN DE AUTORIDAD DE RUTEO.

La "Autoridad de Ruteo" es el funcionario de la ORGACONTRAM responsable de establecer, difundir y mantener las derrotas específicas para el tráfico marítimo, durante el desarrollo de las operaciones.

Las responsabilidades que a continuación se detallan, son aplicables para las derrotas oceánicas y costeras, a ser utilizadas por los buques independientes y/o convoyes, de acuerdo con cada caso.

a. Del MAC.

Compete al MAC, el establecimiento de las derrotas que pueden extenderse a través de dos o más áreas subordinadas a los diferentes AC.

b. Del AC.

Compete a cada AC, el establecimiento de las rutas dentro de su área de responsabilidad y que atraviesen dos o más subáreas de los OCAS's subordinados.

c. Del OCA.

El OCA está facultado para establecer rutas limitadas a su subárea de responsabilidad, en caso de necesidad y cuando este autorizado.

307 - DEFINICIÓN DEL TÉRMINO RUTEAR.

“Rutear” buques independientes o en convoyes, es la acción de imponerles la ruta a seguir en cada viaje o de modificarla durante la travesía.

Contiene en detalle la fecha y hora exacta de zarpada ETD, velocidad a emplear, duración de cada pierna a lo largo de la derrota, puerto de arribo y fecha-hora ETA en que debe llegar. En el caso de cambios en la ruta durante la navegación, acción denominada Diversión, se establecerá un punto de desvío y las nuevas posiciones se tomarán a partir de allí.

308 - DEFINICIÓN DEL TÉRMINO DIVERSIÓN.

Se denomina “Diversión” de un buque, convoy o grupo de pesca en navegación, a la acción de sugerir / ordenar el cambio de su derrota original por una nueva, a partir de una determinada posición u horario.

La diversión puede ser aplicada en relación a un SRA que se encuentre en la derrota del buque afectado; puede ser con motivo de la existencia de una amenaza, comprobada o no, como medida precautoria; o puede ser decidida por el armador o por la NSA de la bandera, como consecuencia de un cambio de destino.

309 - RESPONSABILIDAD POR EL ESTABLECIMIENTO DE DERROTAS Y CORREDORES DE NAVEGACIÓN PARA EL CRUCE DE UN SRA.

En cuanto al establecimiento de un SRA, el Comandante de Área de Riesgo es el responsable de la planificación, establecimiento y difusión de las derrotas o los corredores de navegación (LANES) para las travesías.

La difusión de tales derrotas forma parte del contenido del mensaje “Instrucciones del Comandante del SRA”

310 - MÉTODOS PARA EXPRESAR POSICIONES.

Conocer la posición de los buques en el mar es imprescindible para todas las organizaciones relacionadas con el TM, en especial las autoridades de CNTM. En ese sentido, se presentan muchas situaciones en las que las autoridades de CNTM deben brindar información y orientar a los buques en tránsito.

Para ello, se intercambiará información de TM en los canales de comunicación costa – buque, en ambos sentidos, mediante mensajes de texto libre y contenido estructurado. Independientemente de lo expresado, varios de esos mensajes deberán ser emitidos en paralelo por la autoridad de CNTM a la ORGACONTRAM, mediante mensajes de CNTM, por otros canales.

En caso de ser necesario mantener en reserva las posiciones de los BM, se deberá evitar la divulgación de las latitudes, longitudes y sus posiciones de referencia.

En algunas situaciones, esa disciplina de seguridad en las comunicaciones se puede ver alterada, como en el caso de algunos mensajes de CNTM donde las posiciones son indicadas con la latitud / longitud (por ejemplo en los RDVPOS de los FORMAT ALFA).

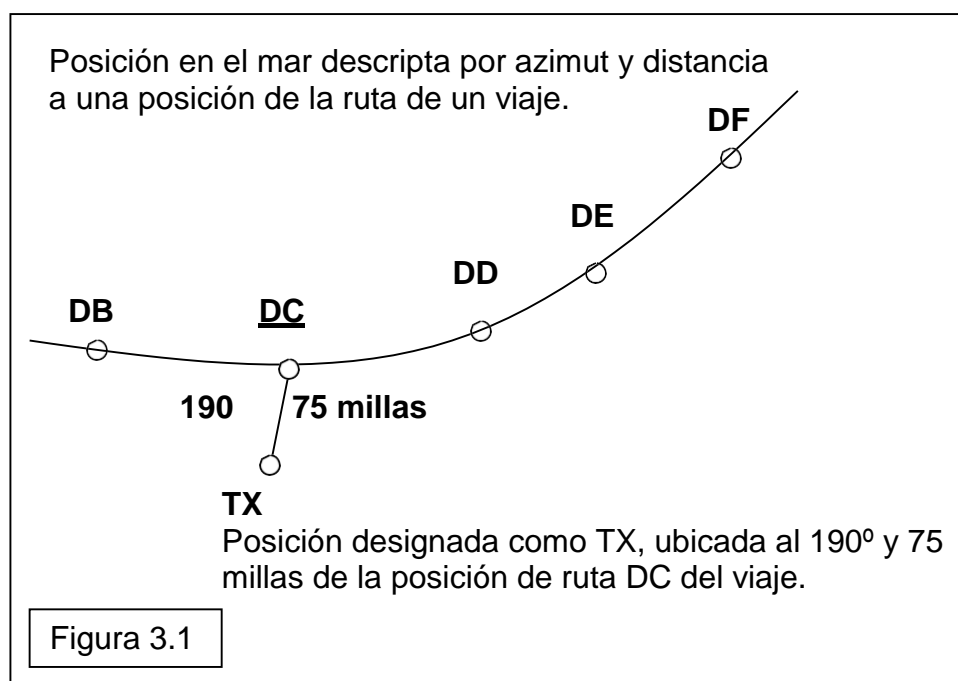
Si bien esos mensajes se transmiten por canales seguros dentro de la ORGACONTRAM y no son transmitidos a buques mercantes en navegación, en la medida de lo posible y según se indica para cada caso en el Suplemento, se evitará colocar la latitud y longitud.

Los métodos para referir posiciones en el mar son los siguientes:

a. Por azimut y distancia a algunas posiciones de la ruta de la travesía, identificadas por sus Designadores.

En el ejemplo que abajo se detalla, se describe la derrota de un buque navegando desde el punto DB hacia al DF.

Al llegar al punto DC de su ruta, se decide desviarlo por algún motivo y se le ordena dirigirse a una posición en el mar que se designa como TX.



El OCA de la sub área emitirá un mensaje al buque usando texto libre y de ser factible encriptado, con el siguiente texto:

“.....EN LA NUEVA POSICION DESIGNADA COMO TX, UBICADA AL 190 GRADOS Y 75 MILLAS DE DC.....”

En el correspondiente mensaje de CNTM esto se indicará con un conjunto POSIT de la siguiente forma, usando texto:

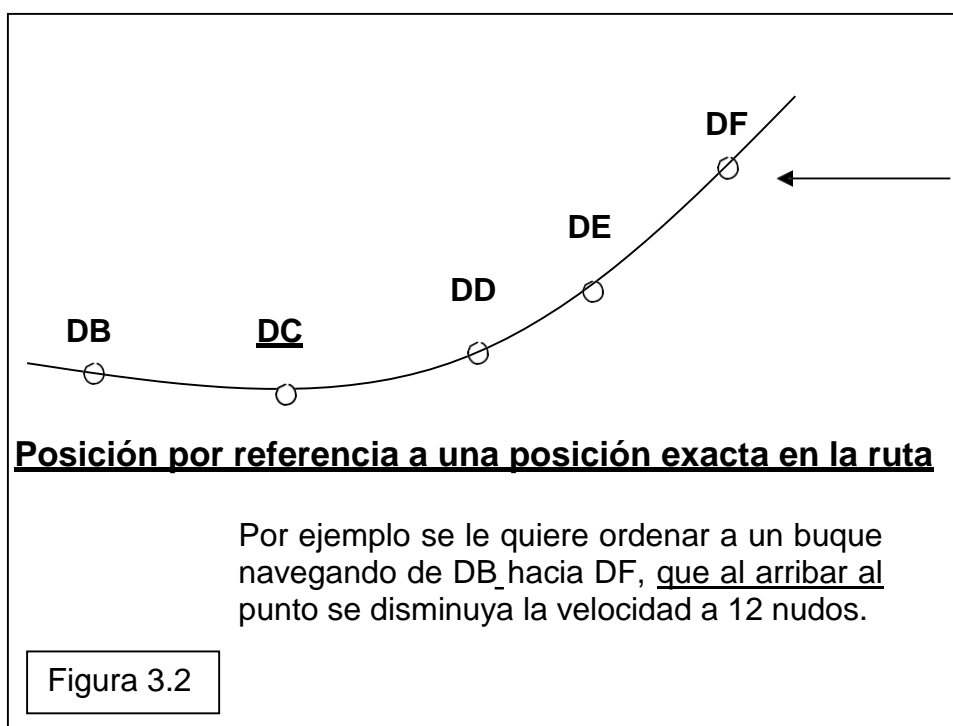
POSIT/190/DC/75NM/TX//

Se pueden seleccionar otras formas para ubicar la misma posición TX, como por ejemplo al azimut 140° y 120 millas de DB, etc.

- b. Por referencia a una posición exacta de la ruta, identificada por su Designador.

En el ejemplo de la Figura 3.2 se describe la derrota de un buque navegando desde DB hacia DF.

Al llegar al punto DE de su ruta, por algún motivo se le ordena que disminuya su velocidad a 12 nudos.



El OCA de la sub área emitirá un mensaje al buque usando texto libre y de ser factible encriptado, con el siguiente texto:

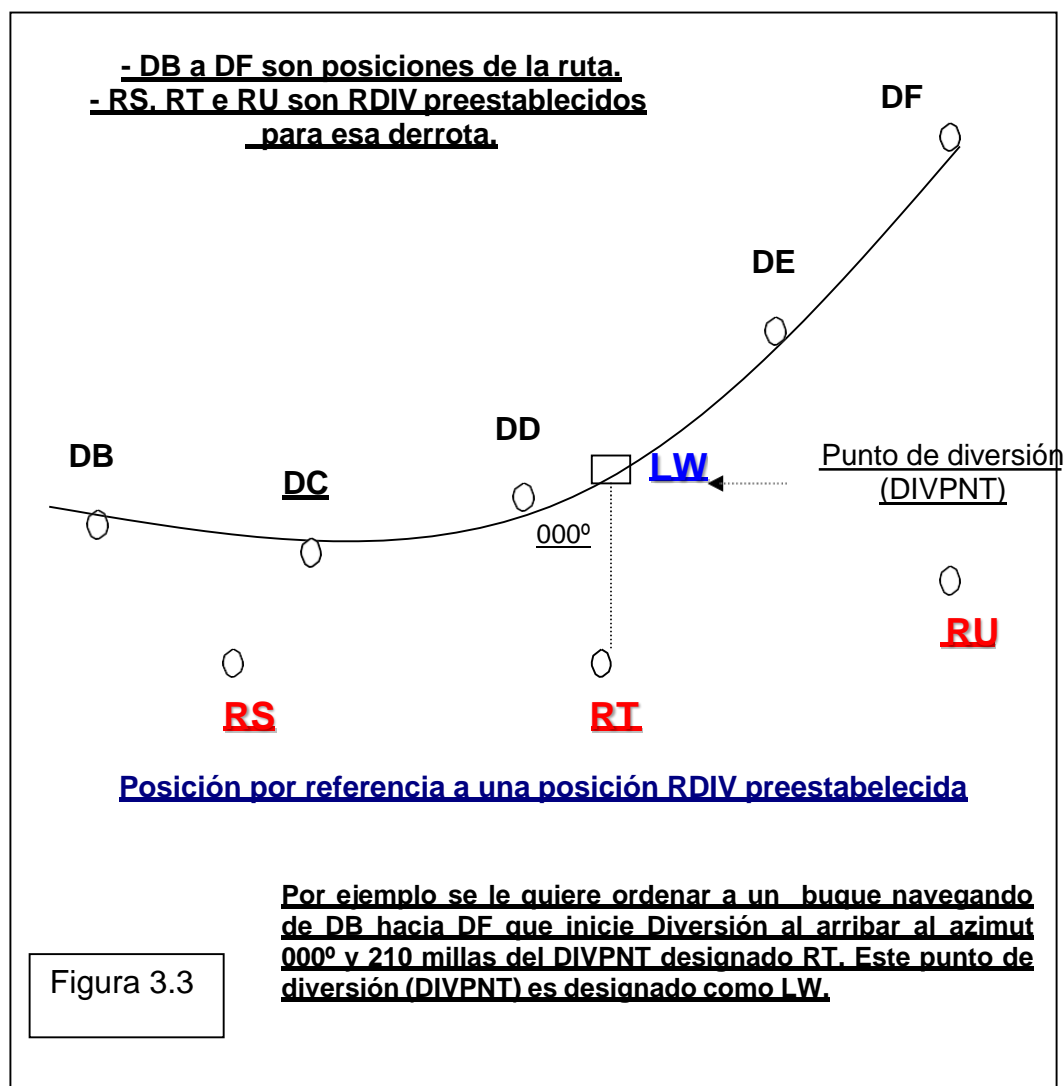
“.....AL LLEGAR A LA POSICION **DE**, DISMINUYA LA VELOCIDAD A 12 NUDOS HASTA NUEVO AVISO”

En el correspondiente mensaje de CNTM, la posición del acaecimiento se indicará con un conjunto POSIT de la siguiente forma, usando el texto:

POSIT/000/DE/0NM//

- c. Por azimut y distancia a los Puntos de Diversión Pre - determinados para cada travesía, identificados por sus Designadores.

En el ejemplo de la Figura 3.3 se describe la derrota de un buque navegando desde DB hacia DF que por algún motivo se le ordena que al llegar a la posición ubicada al azimut Norte (000°) y 210 millas de la posición preestablecida de diversión RT, inicie una diversión. Dicha posición de diversión (DIVPNT) es designada como LW.



En el texto del mensaje del OCA al buque, eso se transcribirá de la siguiente forma, usando texto libre y de ser factible encriptado:

“.....AL LLEGAR A LA POSICIÓN UBICADA AL 000° Y 210 MILLAS DE RT, DESIGNADA COMO LW, INICIE UNA DIVERSIÓN HACIA NUEVAS POSICIONES”

En el correspondiente mensaje de CNTM la orden se indicará con un conjunto POSIT de la siguiente forma, usando el texto:

POSIT/000/RT/210NM/LW/DIVPNT//

d. Por latitud y longitud explícitas.

Será empleada cuando no haya restricciones.

Durante navegación en sigilosa, solo se emitirán mensajes encriptados y en el caso particular de los mensajes costa-buque-costa, sólo se impondrán en casos extremos que los justifiquen.

Pese a ello, se tendrá en cuenta que es el único método con que cuentan los mercantes y pesqueros para informar contactos con el enemigo, para no vulnerar la seguridad de los otros sistemas, ya que obviamente el enemigo conoce tal posición.

311 - EL CONVOYADO.

Cuando el nivel de la amenaza enemiga al tráfico marítimo haga necesario el empleo de fuerzas navales de protección, la navegación en convoyes aparece como una herramienta eficiente en ciertas y determinadas situaciones tácticas.

El concepto de "sistema de convoyado" no solo significa seleccionar un conjunto de derrotas en las cuales los buques navegarán agrupados y normalmente escoltados, sino que requiere de una organización en detalle, donde las cargas, zarpadas, arribos y descargas estén interrelacionados. Se debe prestar cuidadosa atención a esa organización a fin de asegurar el mantenimiento del máximo flujo de tráfico marítimo y el mejor uso de las fuerzas de escoltas disponibles.

Como se aprecia, será fundamental el trabajo coordinado con las respectivas NSA, en su carácter de organismos responsables ante las Autoridades Navales, de los intereses de la Comunidad Marítima (armadores, gobierno, etc.). También será vital la coordinación con el Comando Naval responsable de la designación de buques escolta.

312 - RESPONSABILIDADES GENERALES DE PAÍSES ALIADOS.

Los países adoptarán las siguientes medidas:

- a.** Asegurar el rápido intercambio de información relativo a los movimientos de buques mercantes en su área marítima y las amenazas al tráfico marítimo en progreso.
- b.** Informar a las Autoridades internacionales los elementos y puertos de su organización que se encuentran en operaciones.
- c.** Asegurar una estrecha coordinación entre las autoridades civiles y militares y proveer el sistema de comunicaciones pertinente para utilizar con los buques mercantes y barcos pesca.

- d. Promulgar instrucciones para los armadores y capitanes de buques sobre la conducción de los buques.
- e. Distribuir a los buques mercantes las publicaciones de CNTM y el equipamiento necesario para navegar en convoyes y a los buques pesqueros, las publicaciones y el equipamiento que fueran necesarios para transitar en forma independiente o en grupos.
- f. Operar aquellas partes de las organizaciones que materializan las NSA en cada país, en particular las Autoridades a cargo de cada puerto.
- g. Incrementar las coordinaciones entre la ORGACONTRAM, NSA y todas las entidades civiles, gubernamentales y privadas, involucradas en el Tráfico Marítimo, tanto nacional como internacional.

313 - RESPONSABILIDADES COMPLEMENTARIAS DE LA ORGANIZACIÓN MILITAR DE CNTM.

a. Nivel de MAC (cuando se cubra la función).

- Iniciar las coordinaciones de las ORGACONTRAM del área.
- Comunicar los puertos que hayan sido designados para desarrollar actividades específicas de CNTM.
- Coordinar las actividades de los AC subordinados.
- Emitir la "Apreciación de Amenaza para los Buques Mercantes", con la frecuencia necesaria, la cual tendrá como destinatarios ejecutivos a los AC subordinados y como destinatarios informativos a las NSA.
- Establecer SRA's, impartiendo las directivas pertinentes y designando a los Comandantes.
- Activar el Sistema MERCOMMS, de ser necesario.

b. Nivel de AC.

- Mantener estrecha relación con las NSA's y AC's adyacentes.
- Emitir la "Apreciación de Amenaza para los Buques Mercantes", enunciando / actualizando las capacidades del enemigo en su área de responsabilidad.
- Coordinar las actividades de los OCA's subordinados.
- Establecer SRA's, impartiendo las directivas pertinentes y designando a los Comandantes.

- Si el MAC activara el Sistema MERCOMMS, impartir las instrucciones detalladas para la implementación en su área.
- De acuerdo con las directivas generales del MAC, impartir las instrucciones detalladas para el establecimiento de corredores de navegación en el interior de las SRA's.

c. Nivel de OCA.

De acuerdo con las instrucciones del AC y del Comandante de SRA, conducir, a nivel táctico, la aplicación de las medidas de CNTM en sus subáreas, tanto en el mar como en los puertos, y ejecutar los siguientes procedimientos:

- Colocar en pleno funcionamiento a su ORGACONTRAM.
- Mantener en tiempo real, el ploteo y registro del tráfico marítimo en el mar, en fondeaderos y puertos de su subárea de responsabilidad.
- Coordinar y conducir las actividades / tareas de los NCSO subordinados.
- Adoptar las medidas necesarias para la implementación del Sistema de Comunicaciones Militares en su subárea – Sistema MERCOMMS.
- Acumular las funciones de Comandante de SRA, en caso de ser designado.
- Establecer SRA's, impartiendo las directivas pertinentes y designando a los Comandantes.
- Efectuar diversiones de los buques mercantes, para contribuir a su seguridad.
- Instruir a los responsables de las Estaciones de Comunicaciones MERCOMMS de su subárea, cuando sean activadas.

d. Nivel de Comandantes de SRA.

- Inmediatamente después de ser designado, emitir un mensaje con las "Instrucciones de Comandante de SRA", conteniendo los detalles tácticos para la aplicación de las medidas de CNTM relacionadas.

e. Nivel de NCSO.

Acompañar las actividades portuarias, según los procedimientos de CNTM (no involucra las operaciones de carga y descarga, que son responsabilidad de la autoridad civil local). En particular efectuar las siguientes tareas:

- Mantener contacto con los buques que se encuentran en los puertos.
- Orientar a los capitanes de los buques sobre la navegación, de acuerdo con su Plan de Viaje.
- Informar a la ORGACONTRAM sobre los movimientos y previsión de movimientos de los buques.

314 - RESPONSABILIDADES DE LOS ARMADORES Y DE LOS CAPITANES DE LOS BUQUES.

Una vez consignados los buques, los armadores y capitanes contraen las siguientes obligaciones generales:

- (1) Proporcionar a las autoridades navales información sobre posiciones y movimientos en los puertos y en el mar para que los buques puedan ser ploteados informativamente, como también actualizar los cambios producidos.
- (2) Cumplir las órdenes de ruteo y diversiones con respecto a las SRA.
- (3) Cumplir las órdenes para incorporar buques a convoyes a efectos de cruzar SRA's.
- (4) Informar los buques avistados, de cualquier bandera, y especialmente enemigos, de acuerdo con las órdenes recibidas al respecto.
- (5) Cumplir las instrucciones sobre el uso y seguridad del material criptográfico y las publicaciones de CNTM / comunicaciones.
- (6) Cumplir las orientaciones sobre las Medidas de CNTM establecidas por la ORGACONTRAM.
- (7) Colaborar con las autoridades de la ORGDEFTRAM, en el sentido de escoger las Medidas de CNTM a ser establecidas, en cuanto a sus particularidades.

SECCION II - CONCEPTOS ESPECÍFICOS SOBRE LAS SRA.

315 - DEFINICIÓN DE SRA (ÁREA DE RIESGO AL TRÁFICO MARÍTIMO).

El propósito de un SRA es definir un área de mayor riesgo específico para la navegación, que justifique una diversión o una adopción de medidas de CNTM para contribuir a la seguridad del TM en su interior.

El establecimiento del SRA está normalmente asociado a la vigencia de CNTM/O y de CNTM/S y busca limitar un área que representa amenaza al TM.

El SRA puede cubrir aguas internacionales, territoriales, puertos y fondeaderos. Pueden ser establecidas SRA múltiples. Su establecimiento es realizado indicándose su localización y las medidas de CNTM a ser observadas en su interior o en sus proximidades.

Serán transmitidas instrucciones a los BM para que transiten por una ruta recomendada en el interior de un SRA. En caso que no sigan las instrucciones diseminadas para un SRA, deben ser alertados de los riesgos inherentes al no cumplimiento de las mismas.

316 - DIMENSIÓN Y TIPOS DE SRA.

a. Generalidades.

Las SRA pueden tener dimensiones y formas geométricas diferentes, que deben ser definidas con precisión en el mensaje de DECLARACIÓN DE SRA.

Pueden ser: circulares y definidas por un radio (en millas) centrado en una posición geográfica; o un paralelogramo limitado entre determinados paralelos y meridianos o cualquier otra forma geométrica - irregular o regular - definida por los puntos necesarios de su contorno. En algunos casos, estarán limitadas por el litoral. Lo importante es que sus límites sean definidos claramente en la forma más simple posible.

Podrán ser de pequeñas dimensiones, como por ejemplo, un SRA de pocas decenas de millas que abarque un golfo que ha sido minado o está bajo amenaza submarina, como contrapartida, podrán ser de grandes dimensiones, como por ejemplo, una en el Océano Atlántico, delimitada entre el norte de BRASIL y la costa del continente africano, a la altura de DAKAR, bajo amenaza múltiple y extendida, en una situación de crisis que no configure un conflicto armado o una guerra clásica.

Podrán ser de operación simple, como en el caso de un SRA que sencillamente pueda ser eludida. En otros casos, podrán ser evitadas o cruzadas por rutas "LANES" obligatorias. Finalmente podrán ser complejas, con Puntos de Reunión y Control para la entrada y salida de buques o convoyes.

Dependiendo de cada situación, la autoridad responsable del establecimiento de un SRA (MAC, AC u OCA) la ordenará, indicando claramente las políticas generales pertinentes en el mensaje DECLARACION DE SRA. Es recomendable que la Autoridad responsable del establecimiento de la SRA efectúe coordinaciones previas con el futuro Comandante de SRA involucrados, a fin de recibir información sobre los aspectos tácticos.

Teniendo en cuenta la costumbre contenida en el derecho internacional marítimo, que posee como uno de los principios primordiales la libertad de navegación, en una situación de establecimiento de un área de riesgo al TM (SRA), la ORGDEFTRAM no tiene autoridad para imponer condiciones al TM para el tránsito por un SRA. En ocasión del establecimiento de un SRA, el TM internacional deberá ser invitado a seguir las normas y las instrucciones establecidas para la ocasión. Tal situación deberá ser explicitada en el mensaje de INSTRUCCIONES DE COMANDANTE DE SRA.

b. Declaración de SRA.

Lo que define a la Autoridad responsable de establecer un SRA, es la dimensión y ubicación de ese SRA. A modo de ejemplo, si se extiende a través de las áreas de responsabilidad de dos o más AC, entonces la autoridad responsable de su establecimiento es el MAC; si abarca parte de las áreas de responsabilidad de dos o más OCA, entonces la autoridad de establecimiento es el AC; si está circunscrita al área de un OCA, entonces es el propio OCA. No obstante, los niveles superiores de responsabilidad (AC y MAC), podrán ordenar el establecimiento de SRA's aún cuando estuvieren circunscritas al área de responsabilidad de un solo OCA.

Como en el caso de cualquier SRA, la Autoridad responsable del establecimiento (MAC, AC u OCA) emitirá un mensaje de DECLARACION DE SRA, informando el motivo, límites geográficos, su Comandante, políticas / instrucciones generales para la derrota y otras instrucciones.

El mensaje deberá contener el tipo de SRA y la existencia o no de Puntos de Reunión y Control, aclarando también, si su travesía se efectuará utilizando el sistema de convoyado.-

c. Relación de las SRA con el Derecho Internacional Marítimo.

La autoridad que establece un SRA deberá contemplar las implicancias que la misma podrá traer a la libertad de la navegación en alta mar, tales como los derechos del mar que su país haya ratificado en convenciones internacionales. También deberá considerar la posición de los países aliados y neutrales referente a los derechos del mar. De juzgarlo necesario, tal problemática deberá ser encaminada a la instancia diplomática que corresponda, para su apreciación y medidas al respecto.

SECCION III - NAVE DE INTERES (VOI).**317 - CONCEPTOS SOBRE NAVE DE INTERES (VOI).****a. Generalidades**

El trabajo de la ORGACONTRAM con la comunidad marítima permitirá la recolección de información cuyo análisis permitirá la creación de un Panorama de Superficie de la actividad comercial en un área en particular. Esto también incluye la localización, identificación y clasificación de Nave de Interés (VOI) para operaciones específicas de vigilancia.

Esta información, será comunicada dentro de la ORGACONTRAM de acuerdo a coordinaciones previas; transmitida oportunamente al Comandante Naval para contribuir a sus operaciones específicas y/o informada a otros Organismos de cada país que lo requieran.

b. Concepto de VOI “NAVE DE INTERÉS” (Vessel of Interest)

Como su nombre lo indica se refiere a un buque determinado que amerite una atención especial, monitoreo o seguimiento.

No necesariamente implica que está realizando actividades ilegales o acciones enemigas, sino que simplemente requiere mantener un historial detallado sobre el mismo.

Algunos ejemplos genéricos por los cuales se declara un VOI son los siguientes: falla en el LRIT, datos erróneos en AIS, buques obsoletos, buques de pasajeros, buques con carga IMDG, BM que se dirijan hacia áreas o rutas críticas en aspectos de seguridad marítima (“safety”) y todo caso en que la Autoridad encargada del Control Marítimo del país considere que sea de interés.

c. Autoridad para clasificar un Contacto.

Un importante modo de distinguir los contactos es desde el punto de vista de su interés y su significado para el Panorama de Superficie (RMP= Recognize Maritime Picture). El OCA (Operational Control Authority), encargado de tener actualizado el RMP es quien asigna los criterios de clasificación para el seguimiento de buques.

Para esta tarea será fundamental que trabaje en conjunto con la NSA/NFA.

d. Clasificación de Nave de Interés (VOI)

Las Naves de Interés (VOI) se dividen en las siguientes categorías

NORM: Buque normal ("Normal") Nave que no tiene clasificación de riesgo o interés especial.

SUS: Buque Sospechoso ("Suspect Ship") Nave cuya derrota requiera mayor o posterior atención, así como perteneciente a empresas navieras con antecedentes de comportamiento comercial-financiero irregular, entre otros.

COI: Contacto de Interés (Contact of Interest) Nave con carga vital o que mantiene un nivel de protección ISPS superior a condición normal (NP1).

CCOI: Contacto Crítico de Interés (Critical Contact of interest) Nave confirmada como posible amenaza o que de acuerdo a su comportamiento deba ser considerada como tal.

e. Generalidades del NORM, (Normal Ship)

Dentro de esta clasificación se encontraría aquellos BM que habiendo sido evaluados no tienen antecedentes sospechosos.

f. Generalidades del SUS: BUQUE SOSPECHOSO (Suspect Ship)

Buques Mercantes que no se puede determinar si efectivamente es una amenaza por lo cual requiere un monitoreo, vigilancia especial y realizar un mayor análisis de su comportamiento.

La sospecha puede surgir por su comportamiento errático, por navegar en círculos o detener su marcha durante algunos períodos sin que se conozca los motivos.

Lo declara el OCA que permanentemente está evaluando el comportamiento del RMP.

g. Generalidades del COI: Contacto de Interés (Contact of Interest)

Buques Mercantes que a juicio de la ORGACONTRAM merezca una acción de monitoreo y/o escolta (marítima o aérea), y que contenga carga vital (estratégica) para el sostenimiento de la economía nacional o del sostenimiento de la guerra, tales como: naves con carga energética vital (GNL, víveres, suministros médicos, armamento, autoridades de alto nivel, etc.), naves con transporte de refugiados nacionales o aliados, naves con ayuda humanitaria nacional, etc.

Puede ser también, cualquier buque que tenga algo llamativo en sus antecedentes, ya sea por motivos de propiedad, puertos visitados o lo que sea que hace que requiera ser vigilado.

A diferencia que en los SUS, el criterio COI es más específico, y normalmente está relacionado con algún tipo de información de inteligencia.

h. Generalidades del CCOI: Contacto Crítico de Interés (Critical Contact of interest).

Es el nivel más alto de la clasificación de un VOI y la que reporta mayor amenaza. Generalmente se aplica a un sólo buque (en lugar de un grupo, aunque es posible tener más de un CCOI a la vez). Este BM representa una amenaza específica.

La amenaza podría estar asociada al transporte suministros o personal de importancia para países enemigos, aliados de estos o de bandera de países hostiles a los intereses nacionales o bien naves de cualquier bandera que transporten carga de alto riesgo, tales como: naves con tropas o logística enemigas o aliados de estos, naves con autoridades de importancia enemiga o aliados de estos, naves con carga de desechos radioactivos, naves con transporte confirmado de ilícitos.

h. Cuadro resumen de VOI y sus clasificaciones

TIPO DE NAVE	CONCEPTO	AFECTA	DESIGNADO POR
VOI NAVE DE INTERES <i>(Vessel of Interest)</i>	BM determinado que amerite una atención especial, monitoreo o seguimiento.	SAFETY o SECURITY (SEGURIDAD o PROTECCIÓN)	OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY)

TIPO DE NAVE	CONCEPTO	AFECTA	DESIGNADO POR
NORM Nave normal <i>(Normal)</i>	BM que no tiene clasificación de riesgo o interés especial.	SAFETY SEGURIDAD	OCA
SUS NAVE SOSPECHOSO <i>(Suspicious Ship)</i>	BM cuya derrota requiera mayor o posterior atención, así como perteneciente a empresas navieras con antecedentes de comportamiento comercial-financiero irregular, entre otros	SECURITY PROTECCIÓN	OCA
COI CONTACTO DE INTERÉS <i>(Contact of Interest)</i>	BM con carga vital o que mantiene un nivel de protección ISPS superior a condición normal (NP1)	SECURITY PROTECCIÓN	OCA

<p>CCOI CONTACTO CRITICO DE INTERÉS <i>(Critical Contact of Interest)</i></p>	<p>BM confirmada como posible amenaza o que de acuerdo a su comportamiento deba ser considerada como tal.</p>	<p>SECURITY PROTECCIÓN</p>	<p>OCA</p>
---	---	--	------------

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 4

MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 4****MEDIDAS DE
CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

<u>TEMA</u>	<u>Pág. N°</u>
400 – INTRODUCCIÓN.	4-3
401 - RELACIÓN DE MEDIDAS DE CNTM.	4-4
APÉNDICE AL CAPÍTULO 4 - DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CNTM.	4-5 a 4-40

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 4**MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO****400 - INTRODUCCIÓN.**

Este capítulo trata de las Medidas de CNTM que están disponibles para ser implementadas, siempre que una autoridad de CNTM lo juzgue necesario, con la intención de contribuir a la seguridad del tráfico marítimo.

Elas pueden ser aplicadas en forma individual o en el conjunto, de acuerdo con las necesidades.

Las Medidas están descritas, en algunos casos, en forma genérica. Fueron elaboradas para ser utilizadas como referencia de los procedimientos que serán ampliados y detallados, de acuerdo con las particularidades inherentes a cada situación.

401 - RELACIÓN DE MEDIDAS DE CNTM.

El orden en que se han presentado las Medidas no responde a ningún criterio en particular. Aquellas precedidas por la letra "S" deben estar relacionadas con el concepto del tipo de CNTM SUPERVISIÓN. Todas las demás son posibles de ser implementadas en cualquier situación, no habiendo ninguna co-relación con el tipo de CNTM.

En caso de ser creadas nuevas Medidas en el futuro, las mismas deberán continuar con la numeración, respetando la particularidad de ser genéricas o relacionadas con la SUPERVISIÓN.

En el cuadro siguiente, se detalla la relación de Medidas de Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM).

RELACIÓN DE MEDIDAS DE CNTM

Medida 01 - Establecer Área de Control Naval de Tráfico Marítimo (ACNTM).
Medida 02 - Establecer Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA).
Medida 03 - Establecer Punto de Comunicación (PC).
Medida 04 - Establecer Corredor de Navegación (CN).
Medida 05 – Facilitar Escolta a Buques Mercantes (acompañamiento).
Medida 06 - Ejecutar Evacuación de Área Marítima.
Medida 07- Establecer Comunicación con la Organización de Dirección Civil de Transporte Marítimo (ORGDCM-NSA) y la Organización de Dirección Civil de Pesca (ORGDCP-NFA).
Medida 08 - Divertir el Tráfico Marítimo.
Medida 09 – Establecer Evacuación de Puerto.
Medida 10 - Establecer Sistema MERCO.
Medida 11 - Activar el Sistema MERCOMMS.
Medida 12 – Plotear el Tráfico Marítimo.
Medida 13 - Evaluar el Nivel de Amenaza al Tráfico Marítimo.
Medida 14 - Solicitar a los Buques Mercantes que envíen FORMAT ALFA.
Medida 15 – Establecer Intercambio de Información con otros Países sobre el Tráfico Marítimo.
Medida 16 - Enviar Instrucciones a los Comandantes de Buques Mercantes.
Medida S - 01 - Establecer Sistema de Derrotas.
Medida S - 02 - Implementar Sistema de Convoyes.

APÉNDICE AL CAPÍTULO 4

DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE CNTM

MEDIDA 01

**ESTABLECER ÁREA DE CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARITIMO
(ACNTM)****1.0 - Propósito**

Comunicar el área marítima o fluvial, en el interior de la cual existe interés de perfeccionar el seguimiento del TM, resultado de la consecuente intensificación del intercambio de información entre las autoridades de CNTM, del tráfico marítimo y de la comunidad marítima.

2.0 - Implementación

El establecimiento de una ACNTM surge como resultado de la probable existencia de algún riesgo al tráfico marítimo en esa área.

Para facilitar el tratamiento de los mencionados riesgos por parte de las autoridades de CNTM, como así también, la eficiente participación cooperativa de los buques y de la comunidad marítima, deben ser claramente difundidos:

- a. los límites de la ACNTM;
- y
- b. la razón de su establecimiento.

La razón del establecimiento de la ACNTM debe ser explícita para evitar interpretaciones erróneas que causen preocupación involuntaria en la comunidad marítima.

Independientemente de establecerse alguna otra medida de CNTM, es importante determinar los mecanismos para hacer contacto entre las autoridades de CNTM y al mismo tiempo, impartir información que facilite la preparación de los buques, como por ejemplo el cronograma de actividades que dispongan las autoridades de CNTM involucradas.

El tamaño del área a ser establecida debe ser fruto de un análisis criterioso, pues la declaración de un área de proporciones exageradas puede ocasionar alzas en los precios de los seguros. En ese contexto, se remarca que el área establecida debe estar limitada a las aguas donde exista una amenaza real a los BM's.

En la medida de lo posible, la difusión debe ser hecha antes de la activación del ACNTM, para permitir que tanto las autoridades militares de CNTM como las civiles de TM, puedan adoptar las medidas necesarias.

Una vez activada el ACNTM, se deberá mantener un permanente conocimiento de las posiciones de los buques cuando se encuentren en tránsito (ploteo), o bien estar al tanto de sus Planes de Viaje.

MEDIDA 02**ESTABLECER ÁREA DE RIESGO AL TRÁFICO MARÍTIMO (SRA)****1.0 - Propósito.**

El propósito de establecer un Área de Riesgo al Tráfico Marítimo es definir un área de mayor riesgo o de peligro específico para la navegación que justifique una diversión o la adopción de medidas de control y/o de protección de TM en su interior.

2.0 - Implementación.

Luego del establecimiento de un SRA, las autoridades de CNTM estarán involucradas en las siguientes acciones resultantes:

- a. Comunicará a los buques la existencia del SRA, a fin de posibilitar la toma de decisión por parte de los capitanes para evitarla, en caso que así lo deseen;
- b. Divertir a los buques que su derrota coincida con el SRA;
- c. Establecer corredores de navegación o derrotas dentro del SRA, a fin de orientar la navegación de los buques que deseen cruzarla;
- d. Establecer Puntos de Reunión y Control (PRC), localizados de forma tal, de facilitar la concentración de los buques que transitarán por ella;
- e. Ofrecer y facilitar el seguimiento (ploteo) / acompañamiento a los BM's por el interior del SRA, con unidades navales, en caso de ser necesario; y
- f. Programar, organizar y conducir convoyes, para la travesía por el SRA, en caso de ser necesario.

El establecimiento de un SRA será materializada mediante la DECLARACIÓN DE SRA, impuesta por la autoridad responsable de su establecimiento (MAC, AC u OCA). En dicho mensaje, será informado el motivo, los límites geográficos, su Comandante, las instrucciones generales para la derrota y otros detalles pertinentes. Se tratará de delegar la mayor cantidad posible de detalles en los Comandante de SRA involucrados.

2.1 - Tipos de SRA.

- a. Podrán ser circulares y definidas por un radio en millas alrededor de una posición geográfica, un paralelogramo limitado entre determinados paralelos y meridianos o cualquier otra forma

geométrica - irregular o regular - definida por los puntos necesarios de su contorno. En algunos casos sus bordes pueden ser materializados por una línea de costa. Lo importante es que los límites sean definidos unívocamente y en la forma más simple posible.

- b. Podrán ser de operación simple, en el caso de comunicarse solo su localización / posición o podrán ser de operación compleja, en el caso de en que cuenten con Puntos de Reunión y Control – PRC.

Los PRC son puntos que servirán de referencia para la concentración de buques mercantes que tengan intención de cruzar el SRA y que deban ser acompañados o escoltados durante la travesía por su interior, dependiendo del nivel de amenaza al tráfico marítimo.

La autoridad responsable por la operación de los PRC podrá ser el Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo del puerto que estuviere más próximo, el Capitán de un BM o el Comandante de una Unidad Naval. Dicha autoridad será designada por el Comandante de SRA.

La localización de los PRC puede ser indicada por medio de una posición geográfica, de una unidad naval o de un buque mercante. Deben estar posicionados fuera del SRA, sin embargo deberán estar en sus proximidades y dentro del alcance de los sensores de comunicaciones del responsable del PRC.

Además de los PRC, podrán también ser definidos puntos por los cuales los buques deban planificar su navegación segura, que conforman los llamados corredores de navegación (Medida 04).

2.2 – Particularidades.

- a. Control dentro del SRA.

El control directo de las actividades en el interior del SRA será ejercido por la autoridad responsable, de acuerdo con las Instrucciones impartidas por el Comandante del SRA.

- b. Instrucciones del Comandante de SRA.

La autoridad de CNTM designada como Comandante del SRA emitirá, un mensaje denominado “INSTRUCCIONES DEL COMANDANTE DE SRA”, teniendo como destinatario ejecutivo a todas las ORGACONTRAM y NSA involucradas.

A continuación se detalla la información que debe contener un mensaje tipo de INSTRUCCIONES DEL COMANDANTE DE SRA:

BT

UNCLAS (o la que corresponda al caso)

SUBJ:OPER/..... (o EXER/....., de acuerdo al caso)

INSTRUCCIONES DEL COMANDANTE DE SRA.....(nombre código)

1 Latitud y longitud de los puntos de entrada y salida del SRA, ubicados fuera de la misma y en proximidades de sus límites extremos, lugar donde los BM's arribarán para entrar o salir del SRA. Allí recibirán instrucciones y luego continuarán sus viajes de acuerdo con cada caso. Esos puntos, simultáneamente de entrada para el viaje en un sentido y de salida en el sentido inverso, son denominados "Puntos de Reunión y Control – PRC .

Tal como sucede con los puertos, los PRC, no son puntos de las derrotas y por lo tanto, no tendrán "bigrama identificador de posición de derrota" en los mensajes de CNTM. Los PRC serán mencionados en el punto 1 – con nombre código identificador compuesto por cuatro dígitos - dos letras y dos números y latitud y longitud de los PRC, según el ejemplo que a continuación se detalla:

ESTABLECIDOS SIGUIENTES PRC DE ENTRADA Y SALIDA:

-RB01 EN LA POSICION 030S03430W; Y RB02 EN LA POSICION 2330S04100W

Tendrán un NOMBRE CÓDIGO identificador compuesto por cuatro dígitos - dos letras y dos números, en ese orden –

Ejemplo: 1150S03725W - NOMBRE CÓDIGO: TA01;
2140S04420W - NOMBRE CÓDIGO: TA02.)

2Detalles de cada PUNTO DE REUNIÓN Y CONTROL – PRC. Pueden ser materializados por una posición geográfica de referencia, por un buque de guerra, por un buque mercante, por un puente, por un fondeadero, etc.

3Designación de la Autoridad responsable de la operación de cada PRC). Hay varias formas de hacerlo:

Puede ser el NCSO de la ORGACONTRAM que estuviere en el puerto más próximo de cada PRC. Independientemente de sus tareas deberá controlar los buques que demanden el PRC, mediante comunicaciones directas con los buques (caso PRC sin materializar), o mediante un buque situado en el PRC, con personal destacado bajo las órdenes del NCSO.

También puede ser, una autoridad embarcada a cargo del PRC, bajo dependencia directa del OCA de la sub área.

4 Instrucciones para las comunicaciones “BM - PRC”, para entrar en contacto al llegar al PRC de entrada o de salida.

5 Descripción de la(s) derrota(s) que se establece(n) a través del SRA. Puede ser una sola o varias, “Ruta Standard o no” siendo una en el sentido del viaje entre los PRC e otra en el opuesto, pudiendo ser una para independientes y otra para los convoyes, de acuerdo con cada caso y a criterio del Comandante de SRA, (que no debe establecer mas derrotas que las necesarias, por razones de simplicidad).

El Comandante de SRA al “establecer las derrotas” se limitará a comunicar la posición geográfica de cada uno de los puntos de la derrota que la definen. Es de responsabilidad de cada Autoridad de Zarpada establecer los bigramas de cada punto, (los cuales deben variar en cada viaje).

6 Establecimiento de la velocidad mínima para los BM’s independientes a través del SRA.

7 Establecimiento de eventuales convoyes a través del SRA, sus frecuencias, horarios, OCA originadores, número máximo de buques en convoy, si es convoy costero u oceánico y otros detalles necesarios.

BT

Notas: (a). En el caso que el SRA abarque más de una sub-área de OCA, en la medida de lo posible, el OCA que haya sido designado como COMANDANTE de SRA coordinará con el / los otro(s) OCA’s los aspectos indicados en los párrafos anteriores de 1 a 4, antes de enviar el mensaje de instrucciones.

(b). El párrafo 7 será incluido si hubiera convoyes previstos para la SRA.

Ejemplo de mensaje de INSTRUCCIONES DE COMANDANTE DE SRA.

BT

UNCLAS

OPER/BELLATRIX

INSTRUCCIONES COMANDANTE SRA BELLATRIX SEIS

1. ESTABLECIDOS SIGUIENTES PRC DE ENTRADA Y SALIDA:

-RB01 EN LA POSICION 030S03430W; Y RB02 EN LA POSICION 2330S04100W

2. RB01 MATERIALIZADO POR BUQUE MERCANTE LREY/RIO BRANCO II, Y RB02 MATERIALIZADO POR BARREMINAS GAVIOTA.

3. RB01 A CARGO DEL NCSO NATAL BR, DEPENDIENTE DEL OCA BRASNORTE.
RB02 A CARGO DEL NCSO RIO DE JANEIRO BR, DEPENDIENTE DE OCA BRASSUL.

4. INDICATIVOS DE LLAMADA:

-RB01: ATLANT NORTE; Y RB02 : ATLANT SUR.

PLAN CONEM / IDENTIFICACIÓN Y RECONOCIMIENTO / CANALES VHF – UHF Y FRECUENCIAS ACORDE A INSTRUCCIONES EN VIGOR CONTENIDAS EN EL PLAN DE COMUNICACIONES TT23

5. ESTABLECIDA RUTA “AZUL” PARA CRUCE DE SRA CON LOS SIGUIENTES PUNTOS:

1 : ..S....W / 2 : ...S....W / 3 : ...S...W / 4 : ...S...W / 5 : ...S....W /

6 :S.....W.

SERÁ UTILIZADA POR CONVOYES COSTEROS Y BM INDEPENDIENTES, EN AMBOS SENTIDOS, NAVEGANDO SIEMPRE DIEZ MILLAS DESPLAZADOS A ESTRIBOR DEL SENTIDO DE AVANCE.

6. VELOCIDAD MINIMA PARA BM INDEPENDIENTES DENTRO DEL SRA: 20 NUDOS.

7. SE ESTABLECEN SIGUIENTES CONVOYES COSTEROS:

RB01RB02M - OCA ORIGINADOR OCA BRASNORTE BELEM BR
RB02RB01M, OCA ORIGINADOR OCA BRASSUL RIO GRANDE BR

FRECUENCIA CADACINCO DIAS PRIMERA ZARPADA
111300Z OCT NUMERO MAX BM EN CONVOY DIECIOCHO

OCA'S ORIGINADORES DESIGNARAN ESCOLTA ADMINISTRATIVO (ADMSCT) DEDICACION EXCLUSIVA SIN CARGA, PARA VIAJES IDA Y VUELTA DENTRO DE SRA.//

AUTENTICACION:.....

BT

c. Acciones con BM dentro de una SRA al ser declarada.

Todos los BM's que se encuentren navegando dentro de una SRA declarada, normalmente serán divertidos para ser alejados lo más rápidamente posible hacia fuera de la SRA o hacia el puerto / PRC más cercano.



Si la forma más rápida de abandonar la SRA fuese la prosecución de la derrota, no se ordenará la diversión.

Si el destino del buque fuera un puerto localizado dentro de la SRA, la decisión de proseguir el viaje será de su Capitán.

d. Acciones con BM, fuera del SRA, y que deban atravesarla.

- 1 BM's con velocidad igual o mayor que la mínima para independientes:
 - El BM será orientado al PRC de entrada.
 - Al llegar al PRC de entrada será instruido, de tal forma que cruce el SRA, pase por el PRC de salida y prosiga su viaje.

- El movimiento de zarpada del BM del PRC de entrada será informado por el NCSO o por el controlador, mediante la emisión de un mensaje FORMAT ALFA en el cual se indicará toda la derrota a través del SRA y la que sigue según la intención de viaje posterior a la salida. En el punto 15 serán indicados la ETD del PRC de entrada y la ETA al puerto de destino inmediato, informándose, además de eso la ETA al PRC de salida.

Ejemplo de un BM que partió del PRC de entrada (denominado TA01) el 281000Z de OCT, pasando el 301500Z por el PRC de salida (TA02) y continuando su viaje hacia DAK, donde arribará el 081100Z de NOV:

```
15. 281000Z/OCT/TA01/DAK/081100Z/NOV//  
ETA TA02 301500Z OCT//
```

2 BM con velocidad menor que la mínima para independientes:

- El BM será divertido al PRC de entrada.
- Al llegar al PRC de entrada será instruido e incorporado al convoy que zarpe desde ese PRC, para cruzar el SRA hasta el PRC de salida.
- El movimiento de zarpada del BM del PRC de entrada, incorporado al convoy, hasta el PRC de salida, será informado por el NCSO o por el controlador, mediante la emisión de un mensaje FORMAT ALFA, en el cual será indicada la derrota a través del SRA. En el punto 15 serán indicados la ETD del PRC de entrada y la ETA al PRC de salida.

e. Acciones con BM en puertos situados dentro de las SRA.

1 BM con velocidad igual o mayor que la mínima para independientes

- El BM será instruido por el NCSO del puerto donde se encuentra y zarpará como independiente de forma tal que pase por el PRC de salida y continúe directamente su viaje hacia el destino inmediato previsto.
- La zarpada será informada por el NCSO del puerto, mediante la emisión de un mensaje, FORMAT ALFA, en el cual figure la derrota hasta el PRC de salida y la que sigue, de acuerdo con el Plan de Viaje informado por el buque. En el punto 15 serán indicados la ETD del puerto de zarpada y la ETA al puerto de destino inmediato, informando, además de eso, la ETA al PRC de salida.

Ejemplo, de un BM que zarpa del puerto de VTR (interior de un SRA) con destino al PRC de salida TA02, cuyo próximo destino (luego de cruzar el SRA como independiente) será el puerto de PAA:

15. 241500Z/OCT/VTR/PAA/281000Z/OCT//
ETA TA02 261000Z OCT//

2 BM con velocidad menor que la mínima para independientes:

- El BM será incorporado a un convoy, conforme lo desarrollado en el Capítulo 5.
- La zarpada será informada por el NCSO del puerto, mediante la emisión de un mensaje, FORMAT ALFA. En el punto 15 serán indicados: la ETD del puerto de zarpada; la ETA al PRC de salida (utilizando los campos correspondientes al destino inmediato) y el trigrama del próximo puerto fuera del SRA (en el campo correspondiente al puerto de destino final).

Ejemplo de un buque que zarpa de MVD, se incorpora en un convoy hasta el PRC de salida MB04 y continúa hasta NAT:

15. 201300Z/OCT/MVD/MB04/211400Z/OCT/NAT//

MEDIDA 03**ESTABLECER PUNTO DE COMUNICACIÓN (PC)****1.0 - Propósito.**

Establecer enlace de comunicaciones entre la ORGACOMTRAM y el buque mercante, cuando el mismo haya alcanzado una posición predeterminada.

2.0 - Implementación.

Cuando una autoridad de CNTM considere importante definir una oportunidad para intercambiar información entre esta y un buque mercante, establecerá un punto geográfico en el cual el buque mercante deberá entrar en contacto.

Generalmente, el establecimiento de PC estará asociado a la necesidad de instruir los BM antes de su ingreso en algún área que haya sido activada. A los fines prácticos, el punto de contacto debe guardar, en principio, una distancia mínima de seguridad de 600 millas náuticas del límite de tal área.

Durante el cambio de información, la autoridad de CNTM instruirá al buque con la información disponible y podrá solicitarle algunos datos que constan en el FORMAT ALFA.

Los PC pueden ser establecidos en posiciones geográficas aleatorias o sobre la derrota prevista para los BM, con el objeto de que al cruzar esos puntos, se establezcan comunicaciones con la ORGACONTRAM.

MEDIDA 04**ESTABLECER CORREDOR DE NAVEGACIÓN (CN)****1.0 - Propósito.**

Establecer corredores de navegación (*LANES*) en áreas donde puedan existir amenazas al tráfico marítimo, a fin de orientar las derrotas de los buques por puntos de menor probabilidad de riesgo.

2.0 - Implementación.**2.1 - Corredores de navegación dentro del SRA.**

Los CN para atravesar un SRA, serán materializados por puntos definidos por medio de coordenadas geográficas que formarán su línea central y por un ancho establecido, a partir de la misma.

Los CN deberán ser establecidos, considerando:

- las características del SRA;
- las líneas de comunicaciones marítimas existentes en el interior o en las proximidades del SRA;
- la magnitud del riesgo al tráfico marítimo;
- la cantidad y las características de los buques mercantes que navegarán por el SRA; y
- los sensores, sistemas de comunicaciones y los medios navales y aeronavales disponibles, en caso de ser realizado el seguimiento de los buques que naveguen por el CN.

2.2 - Corredores fuera del SRA.

También podrán ser establecidos CN fuera de las SRA, siempre que se aprecie la existencia de algún riesgo para los buques mercantes en las proximidades de un área estratégicamente importante.

Podrán ser establecidos tantos corredores de navegación como sean necesarios. En caso que sean de grandes dimensiones y tengan diversos puertos situados en sus proximidades, deberán ser establecidos puntos centrales para cada uno de los puertos, de modo de facilitar las comunicaciones de entrada y de salida (o incorporaciones y desincorporaciones) de buques mercantes o aún de convoyes.

MEDIDA 05**FACILITAR ESCOLTA A BUQUES MERCANTES (ACOMPAÑAMIENTO)****1.0 - Propósito.**

Esta medida tiene como propósito contar con la presencia militar efectiva en apoyo al tráfico de BM, a fin de disuadir cualquier interferencia sobre el mismo y contribuir a la seguridad de la navegación.

2.0 - Implementación.

En una situación en que no esté activado el sistema de convoyes, la escolta surgirá de un acuerdo voluntario en el cual los BM se organizarán en compañía de unidades militares para transitar por áreas de mayor riesgo, en las cuales estén en vigor instrucciones originadas de las autoridades militares de CNTM.

Es importante instruir a los Capitanes de los BM's sobre el alcance del acompañamiento, haciendo hincapié en que la medida no afecta a la seguridad de la navegación. Los BM's no se encontrarán bajo mando militar o control de las unidades navales, no obstante recibirán orientación sobre la navegación e información sobre las amenazas, en caso de ser aplicables, durante ese período.

Puede ser solicitado que los BM's naveguen en formación o que mantengan posiciones relativas, dentro de cierta flexibilidad. Cabe resaltar, que el acompañamiento por unidades navales puede ser efectivizado por medio de la navegación próxima a los BM's o por estacionamiento de las mismas en puntos focales a lo largo de la derrota de los BM.

Debido a que el empleo de los medios navales es de competencia de otra autoridad naval específica, antes que la autoridad de CNTM a cargo de la situación implemente dicha medida, debe haber un correcto entendimiento entre las partes.

NOTA: Cabe resaltar que la escolta de unidades navales en tales circunstancias, puede no encontrar el necesario respaldo legal en los instrumentos internacionales existentes. En ese caso, la justificación de la medida puede inscribirse bajo la potestad que otorga el derecho de autodefensa, debiendo tales aspectos estar debidamente contemplados en las Reglas de Empeñamiento Operativo (ROE) en vigor.

MEDIDA 06**EJECUTAR EVACUACIÓN DE ÁREA MARÍTIMA****1.0 - Propósito.**

En caso de presentarse una situación imprevista que genere una gran amenaza a la seguridad del TM, es prioritario preservar los buques mercantes que se encuentren navegando o fondeados en una determinada área marítima.

2.0 - Implementación.

La implementación de esta Medida no deberá confundirse con el concepto de establecimiento de un SRA (Medida 02).

Cuando se tenga conocimiento de una determinada amenaza al tráfico marítimo en un área específica, las autoridades de CNTM deberán analizar las dos siguientes posibilidades:

a. Ejecutar la evacuación del área:

Cuando se persiga el propósito de alejar lo más rápido posible a los buques que estuvieran en una determinada área;

b. Implementar la Medida 02 – Establecer Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA):

Cuando la situación requiera disponer de CN, escolta al tráfico marítimo o a convoyes.

Nótese que la ejecución de esta Medida tendrá lugar, cuando el alejamiento de los buques del área amenazada deba ser asumido sin mediar cualquier otro análisis.

Las acciones se tomarán considerando la necesaria relación entre autoridades de CNTM, armadores y autoridades portuarias, en caso en que el área marítima a ser evacuada involucre puertos.

Si la situación lo amerita, los buques evacuados podrán ser orientados por la autoridad de CNTM para tomar una derrota preestablecida, hasta alcanzar una posición libre de amenaza.

MEDIDA 07**ESTABLECER COMUNICACIONES CON LA ORGANIZACIÓN DE DIRECCIÓN CIVIL DE TRANSPORTE MARÍTIMO (ORGDCTM - NSA) Y LA ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP – NFA)****1.0 - Propósito.**

Incrementar las relaciones con las organizaciones civiles de ámbito marítimo y pesquero.

2.0 - Implementación.

El constante intercambio de información entre las autoridades de CNTM y los representantes de los sectores civiles ligados al transporte marítimo, es de primordial importancia para el logro de los intereses comunes, es por ello que el contacto frecuente con los armadores facilitará el entendimiento entre las partes.

La implementación de esta Medida de CNTM debe responder a las características regionales donde está situada la autoridad representante de la comunidad marítima. Los canales de comunicación deben ser fluidos, pudiendo variar desde los más informales hasta aquellos que requieren de los patrones más exigentes.

Resulta de significativa importancia que los representantes de los sectores conozcan los temas en desarrollo y acompañen las decisiones que afecten al tráfico marítimo.

El efecto multiplicador del trabajo cooperativo será confirmado cuando el flujo de información responda a las necesidades del conjunto, tanto como por el nivel de su contenido, como por la rapidez de la diseminación.

Es deseable que exista una permanente relación con la comunidad marítima, independiente de la existencia de una amenaza, la cual deberá ser incrementada con la implantación de esta Medida.

MEDIDA 08**DIVERTIR EL TRÁFICO MARÍTIMO****1.0 - Propósito.**

Modificar la derrota de un buque con el objeto de evitar que transite por un área que represente una amenaza para el TM.

2.0 - Implementación.

Cuando una autoridad de CNTM advierta que la navegación presente o futura de un buque mercante se torne riesgosa como consecuencia de una amenaza en progreso, podrá indicarle que altere su derrota, a fin de reducir o anular los efectos negativos de la respectiva amenaza.

La medida podrá ser interpretada por el buque como un aviso o como una indicación para ejecutar la maniobra de diversión.

En el último caso, se le informará:

1. motivo de la diversión (tipo de amenaza);
2. posición o área bajo probable efecto de la amenaza;
3. posición en el mar u hora sugerida para iniciar la diversión;
4. nuevo destino inmediato, en el caso de haber sido modificado;
5. correcciones a la ETA, si fuera necesario.

En caso que el buque estuviera siguiendo una derrota, se le podrá informar la nueva derrota luego de la diversión, con sus respectivos bigramas, hasta interceptar la derrota original o hasta el destino inmediato.

2.1 - Caso particular de CNTM SUPERVISIÓN.

En el caso de divertir a convoyes o a un buque en navegación independiente, el OCA le impondrá un mensaje de texto libre y contenido estructurado DIVERSION ORDER.

La diversión puede ser implementada por medio de una determinada hora para ser realizada, cuando el punto de Diversión (DIVPNT) y los nuevos puntos serán indicados para designar posiciones en el mar o en el caso de extrema urgencia, serán ejecutados de inmediato al ser recibido el mensaje, perdiéndose en la precisión del ploteo del buque por parte de los OCA, por no saber la hora de recepción de los mensajes, normalmente, enviados por sistema de difusión.

Formas de determinarse una Diversión.

(1) Ejemplo 1:

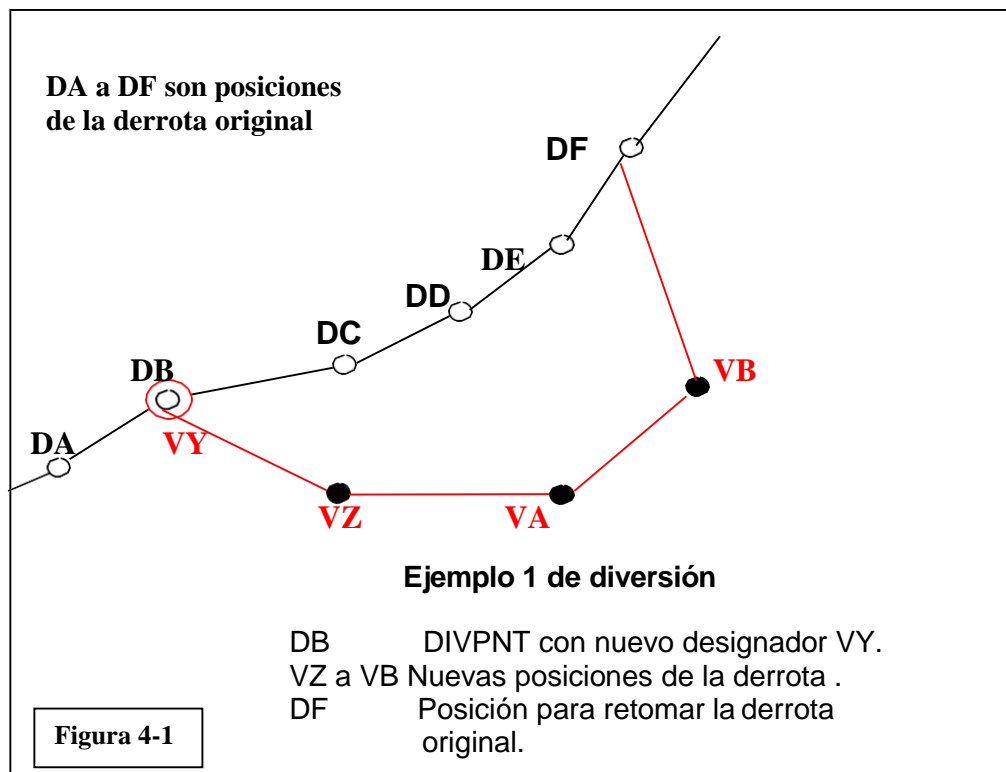
Acorde con la figura, se plantea el caso de un buque mercante navegando en la derrota DA hasta más allá de DF, ubicado a mitad de camino entre DA y DB, al cual es necesario divertir por una zona de peligro que afecta al tramo entre DC, DD y DE, según se muestra.

El OCA de la sub-área decide divertirlo cuando arribe a la posición DB de la derrota, pasar por una nueva derrota definida por tres posiciones alejadas hacia el sudeste y retomar la derrota original en DF.

La parte del mensaje DIVERSIÓN ORDER donde se describe la diversión y nueva ruta, debería contener el siguiente texto:

“DIVERTIR AL LLEGAR A DELTA BRAVO, AHORA DENOMINADA VICTOR YANQUI.

PASAR POR LAS NUEVAS POSICIONES VICTOR ZULU AL 180° Y 40´ DE DELTA CHARLIE, VICTOR ALFA AL 135° Y 65´ DE DELTA DELTA Y VICTOR BRAVO AL 154° Y 44´ DE DELTA ECHO. DE ALLI DIRIGIRSE DIRECTAMENTE A POSICION DELTA FOXTROT DE LA DERROTA ORIGINAL Y PROSEGUIR LA MISMA HASTA DESTINO PREVISTO.”



(2) Ejemplo 2:

El mismo caso anterior, ordenado de otra forma más expeditiva, con DIVPNT por horario, por quererse preservar al máximo posible los designadores de ruta en razón de la situación táctica. Se supone que acorde con la estima, el buque debería arribar al punto DB el 281700Z MAY 98

La parte del mensaje DIVERSIÓN ORDER donde se describe la diversión y nueva ruta, debería contener el siguiente texto:

“DIVERTIR EN LA POSICION ALCANZADA EL 281700Z, ADOPTANDO RUMBO 180Y MANTENIENDO VELOCIDAD ACTUAL.
EL 282300Z ADOPTAR RUMBO 160 HASTA EL 290800Z. A PARTIR DE ALLI ADOPTAR RUMBO DIRECTO AL DESTINO PREVISTO.”

MEDIDA 09**ESTABLECER EVACUACIÓN DE PUERTO****1.0 - Propósito.**

Preservar a los buques que se encuentren amarrados o fondeados en determinado puerto, de los efectos inminentes de una amenaza que pueda afectarlos.

2.0 - Implementación.

La evacuación de un puerto en emergencia consiste en ordenar la zarpada inmediata de todos los buques atracados, haciéndolos navegar en demanda de un lugar seguro. La evacuación también puede ser realizada como acción preventiva por una amenaza que aún no se concretó.

El OCA de la subárea marítima al cual pertenece el puerto afectado, establecerá esta Medida, la cual será planeada y ejecutada por el respectivo NCSO, con la participación de la autoridad portuaria competente.

Como las circunstancias que involucran la evacuación en emergencia son modificadas con rapidez, es aconsejable que exista un Plan de Evacuación en Emergencia previamente concebido, a fin de ser utilizado cuando la situación así lo exija. De esa manera, las etapas para su implementación serán de conocimiento de los responsables en ejecutarlas.

Las instrucciones necesarias para la ejecución de las tareas inherentes a la implementación de la evacuación de un puerto en emergencia, constan en el Apéndice a la Medida 09, que a continuación se detalla:

APÉNDICE A LA MEDIDA 09**INSTRUCCIONES PARA EVACUACIÓN DE PUERTO****1. Procedimientos generales para la evacuación.****a. Autoridad de Zarpada y Ruteo.**

Por razones de urgencia, resulta esencial delegar la AUTORIDAD DE ZARPADA y DE RUTEO a los NCSO de los puertos a ser evacuados, impartiendo instrucciones previas al respecto, de manera tal, de facilitar las zarpadas de los buques independientes (caso más común) y de los convoyes de evacuación.

b. Participación de las NSA

De existir en el puerto delegados de algunas de las NSA's y disponerse de tiempo, se los consultará sobre las clasificaciones por "categoría de carga" definiendo de esa forma el puerto de destino inmediato de cada uno, para los buques de su bandera. Esa definición será un elemento de juicio más que se sumará a otros aspectos de interés que deberá evaluar la autoridad responsable de la zarpada.

c. Criterios tácticos para seleccionar el próximo destino de cada buque.

Básicamente se seguirán los siguientes criterios tácticos:

- (1) Si dispusiera de tiempo el OCA - actuando por sí o ante el requerimiento del NCSO - comunicará a los buques a evacuar los puertos vedados, por estar también bajo amenaza o por ser peligrosas las rutas hacia ellos. Además, podrá eventualmente indicar que otros puertos son adecuados o expresamente designar alguno en particular.
- (2) En casos de extrema urgencia, el NCSO procederá a evacuar los buques hacia un fondeadero o refugio (área de mar relativamente segura), informando de tal hecho al OCA correspondiente, el cual posteriormente procederá a divertirlos hacia un puerto próximo.

d. Criterios por "categorías de carga", para seleccionar el próximo destino de cada buque.

Después de las consideraciones tácticas, las "categorías de carga" son el factor más importante a tener en cuenta, según los criterios que se detallan a continuación.

Los criterios serán restrictivos, siendo excepcional el encuadramiento en la categoría.

- (1) Cargas abordo que deben ser descargadas en el puerto a evacuar.

Son las cargas destinadas al puerto donde se encuentra el buque y que todavía están a bordo al ordenarse la evacuación.

Dichas cargas se clasifican en dos categorías:

- Cargas ESPERADAS ESENCIALES (VITALES INMEDIATAS).

Son aquellas esperadas con relativa urgencia, por ser esenciales para la logística comercial o militar del país.

Los buques con cargas de ese tipo, son evacuados hacia puertos o fondeaderos cercanos seleccionados por el OCA, para proceder a su rápida descarga, aun aceptando algunos riesgos a la seguridad del buque durante la travesía.

- Cargas ESPERADAS NO ESENCIALES (COMUNES).

Son aquellas esperadas sin urgencia, por no ser esenciales para la logística comercial o militar del país. La seguridad de la carga y el buque, tendrán prioridad sobre la rapidez en ejecutar la descarga.

Normalmente, los buques de esa categoría de carga y los que se encuentren en lastre, serán evacuados hacia puertos o fondeaderos de simple refugio, donde permanecerán a la espera de un posterior viaje hasta un puerto apto para la descarga.

(2) Cargas destinadas a otros puertos.

Las cargas destinadas a puertos propios o al exterior se clasifican en dos categorías:

- Cargas ENVIADAS ESENCIALES

Es denominada como Carga ENVIADA ESENCIAL aquella que se encuentra estibada a bordo o la calificada como de máxima prioridad para la continuidad del esfuerzo de guerra o para la supervivencia nacional.

Con la carga estibada a bordo, el buque zarpará hacia el puerto de destino incorporado a un convoy existente o a un convoy especial formado para su evacuación hasta el puerto de destino.

Si la maniobra de carga no estuviera finalizada, el buque será evacuado en forma independiente o en un convoy de evacuación a un puerto próximo para completar su cargamento.

- Cargas ENVIADAS NO ESENCIALES

Son aquellas cuya recepción no tiene alta prioridad pero por las cuales se debe mantener un alto grado de seguridad. Los buques con esa categoría de carga serán evacuados hacia puertos o

fondeaderos de refugio donde completarán sus cargas o permanecerán a la espera de condiciones seguras para zarpar y/o dirigirse al puerto de destino.

e. Zarpadas de Independientes Evacuados, Legajos y Mensajes de CNTM

La secuencia de zarpada de los buques Independientes evacuados, es semejante al caso general, pero utilizando los mínimos pasos necesarios en función de la urgencia de cada caso.

El NCSO debe comprobar que el buque se encuentre adecuadamente provisionado para el viaje requerido, si no es así, debe despacharlo hacia un destino donde pueda ser reabastecido.

Las órdenes de zarpada se materializarán mediante el uso parcial de los Legajos habituales, ya que sólo deberán contener la información mínima requerida para zarpar y rutear al buque en la emergencia.

Deben incluir al menos:

1. Instrucciones abreviadas de zarpada.
2. Ruteo.
3. Instrucciones abreviadas de arribo.
4. Instrucciones abreviadas de comunicaciones.
5. Ordenes generales.

El ruteo se hará mediante los procedimientos y sistemas previstos en el Capítulo 7.

Para comunicar los movimientos a la ORGACONTRAM, se usarán los mensajes de CNTM habituales para zarpadas de independientes oceánicos y costeros.

f. Zarpadas en Convoyes de Evacuación, Legajos y Mensajes de CNTM.

En los puertos importantes o en los de reunión donde expresamente se han concentrado buques de varios puertos menores cercanos, se podrá optar por evacuar los buques mediante "convoyes de evacuación" para cada puerto, cuando la situación táctica en el área de mar a atravesar lo haga aconsejable.

Las zarpadas en convoy de evacuación son aplicadas en situaciones en que, a pesar de la urgencia en la evacuación del puerto, se dispone de algunas horas para organizar el convoy. En caso contrario, ante la inminencia de un ataque, todos los BM zarparán en emergencia, siendo alejados del puerto en forma independiente, de la manera más eficiente posible.

Cuando la situación táctica lo permita, se deberá retomar el control de los BM.

De la misma manera, los convoyes de evacuación serán organizados y zarparán como en el caso de los convoyes oceánicos normales, compuestos únicamente por la SECCIÓN MAIN. Este procedimiento está establecido deliberadamente, porque el convoy de evacuación de puerto (independientemente de su derrota y destino) estará de hecho integrado únicamente por un solo conjunto de buques a evacuar desde el puerto de salida, no agregando otros en la derrota. Todos los Capitanes y el Comodoro serán instruidos en el puerto. La formación será previamente conocida, etc.

De la misma manera para una derrota costera, sería inconveniente organizarlo como un convoy costero y comunicar a los destinatarios la zarpada por medio de mensajes SAILORDCVY y FORMAT ALFA.

La conferencia del Convoy será rápida y se utilizarán los mensajes SAILORDCVY (considerado como sección MAIN) para comunicar los movimientos y detalles del convoy a la ORGACONTRAM.

g. Previsión de Rutas de Evacuación

Es conveniente prever las rutas necesarias para el caso de evacuaciones. El diseño de esas rutas dependerá de factores tales como el probable tipo y dirección de la amenaza, la necesidad de obtener protección -ya sea por apoyo mutuo o por dispersión - la disponibilidad de escoltas y la geografía.

Esas rutas deberán tenerse en reserva en las proximidades de aquellos puertos y fondeaderos de reunión, en caso que se las necesite.

2. Secuencia de eventos para la evacuación de uno o más puertos.

- 2.1. Los OCA ordenarán la evacuación a sus NCSO's.
- 2.2. Ante emergencias y según políticas de cada país al respecto, el NCSO ordenará directamente la evacuación de su puerto y al mismo tiempo informará a su OCA y AC, se lo hubiere.
- 2.3. El NCSO consultará a los representantes locales de las NSA's presentes sobre las clasificaciones por "categoría de carga" y los puertos de destino inmediato. Si dispusiera de tiempo, consultará directamente a la NSA de cada país.
- 2.4. Cada OCA comunicará a los NCSO's de los puertos evacuados su selección de puertos / fondeaderos para rápida descarga y para refugio.
- 2.5. El NCSO decidirá los destinos inmediatos de cada buque a evacuar, de acuerdo con los siguientes criterios:
 - Buques listos a descargar, de la categoría cargas ESPERADAS ESENCIALES, serán evacuados hacia los puertos / fondeaderos de

rápida descarga seleccionados por los OCA. Se asumirán riesgos razonables en cuanto a la seguridad del buque durante la travesía.

- Buques listos a descargar (o vacíos), de la categoría cargas ESPERADAS NO ESENCIALES, serán evacuados a los puertos/ fondeaderos de refugio seleccionados por el OCA, donde permanecerán a la espera de un posterior viaje hasta un puerto para la descarga.
- Buques con cargas a bordo destinadas a puertos extranjeros, de la categoría COMUN, son también evacuados a los puertos / fondeaderos de refugio seleccionados por el OCA, donde permanecerán a la espera del momento favorable para iniciar el viaje al país de destino.
- Buques con cargas a bordo destinadas a puertos extranjeros, de la categoría VITALES INMEDIATAS, serán enviados directamente hacia sus destinos previstos, asumiendo los riesgos provenientes de las amenazas en juego. Es el único caso en que la categoría de la carga tiene mayor precedencia sobre las consideraciones tácticas.
- En casos de extrema urgencia y no teniendo en cuenta los ítems anteriores, el NCSO evacuará los puertos, cuando lo permitan las circunstancias, hacia un área segura, informando de ese hecho al OCA correspondiente. El OCA divertirá los buques hacia los puertos más próximos, donde se determinará cuales deberán permanecer y cuales serán enviados a puertos de rápida descarga o para el destino final, no extranjero.

2.6. A continuación, el NCSO organiza las zarpadas de los buques independientes y / o convoyes e instruye rápidamente a los Capitanes y Comodoro, mediante el envío de Legajos de Instrucciones de Navegación resumidas.

2.7. Finalmente, el NCSO informa las zarpadas a la ORGACONTRAM, mediante los mensajes FORMAT ALFA o SAILORDCVY. Los buques que zarpen hacia áreas de mar seguras serán informados mediante un mensaje de texto libre con la indicación de la posición geográfica que les fueran designadas.

2.8. En el SUP 1 al PTA – CNTM Vol.1, Apéndice a la Tabla 2-1- “Ejemplos de cada tipo de mensaje con texto libre y contenido estructurado”, pueden ser consultados ejemplos de mensajes que tratan del tema.

MEDIDA 10**ESTABLECER EL SISTEMA MERCOSUR****1.0 - Propósito.**

Definir el intercambio de informaciones entre las autoridades de CNTM componentes de la ORGACONTRAM, por medio de los mensajes de CNTM.

2.0 - Implementación.

Cuando surja la necesidad de establecer un intenso intercambio de información entre las autoridades de CNTM, en caso de establecerse SRA y probablemente, cuando el sistema de convoyes y de derrotas sea implementado, los mensajes que componen el referido Sistema se encuentran detallados en el Suplemento 1 de esta Publicación (SUP. 1 al PTI- CNTM Vol. I).

MEDIDA 11**ACTIVAR EL SISTEMA MERCOMMS****1.0 - Propósito.**

Posibilitar el intercambio de información entre autoridades de CNTM en tierra y en los buques, por intermedio de estaciones militares de comunicaciones.

2.0 - Implementación.

Esta Medida será adoptada cuando las autoridades de CNTM evalúen que deban establecer y asegurar las comunicaciones entre la ORGACONTRAM y los buques mercantes para proveer directivas de interés para el Tráfico Marítimo a través de estaciones navales de comunicaciones, estaciones de radios costeras (comerciales) y sistemas de telefonía satelital (Ej., INMARSAT, Iridium).

Las instrucciones de como los buques deban proceder deben ser encaminadas, por ejemplo, por medio de la implementación de la MEDIDA 16, ENVIAR INSTRUCCIONES A LOS CAPITANES DE BM, o por simple información a las NSA de los buques consignados.

MEDIDA 13**EVALUAR EL NIVEL DE AMENAZA AL TRÁFICO MARÍTIMO****1.0 - Propósito.**

Emprender una acción activa que permita la obtención de información sobre la situación que pueda causar algún riesgo a la seguridad de embarcaciones, en una determinada área marítima o fluvial.

2.0 - Implementación.

El establecimiento de cualquier Medida de CNTM parte del conocimiento y evaluación del nivel de amenaza al tráfico marítimo. La importancia de esta Medida de CNTM radica en el hecho de que otras Medidas de CNTM fueron ejecutadas, como consecuencia del resultado de dicha evaluación.

La evaluación del nivel de la amenaza debe contemplar los siguientes aspectos:

- a. Clasificación del tipo de amenaza.
- b. Definición de la extensión del área bajo efecto de la amenaza;
- c. Valorización del riesgo al tráfico marítimo;
- d. Apreciación del tiempo de exposición de la amenaza;
- e. Estimación de la cantidad de embarcaciones que estarán sujetas a la amenaza;
- f. Consideración de los efectos negativos causados al comercio marítimo por posibles interferencias a los planes de viajes de los buques.

Por más evidente que sea la percepción de una amenaza al tráfico marítimo, la búsqueda de información detallada sobre los ítems citados, contribuirá a efectuar un análisis preciso de la situación. La evaluación puede contemplar tareas realizadas por más de una autoridad de CNTM que tenga competencia para ello, en coordinación con la autoridad responsable.

MEDIDA 14**SOLICITAR A LOS BUQUES MERCANTES QUE ENVIEN FORMAT ALFA****1.0 - Propósito.**

Obtener datos e información necesaria sobre los buques consignados para mejorar su seguimiento y permitir el envío de instrucciones particulares y generales.

2.0 – Implementación.

Existe la necesidad de contar con el máximo de información sobre los buques que se encuentren navegando en el interior del ÁREA DE COOPERACIÓN o que estén en movimiento hacia esa dirección. La solicitud para el envío de dicha información que consta en el FORMAT ALFA puede ser realizada vía armador o directamente al buque.

Es importante señalar, que el resultado de la información proveniente de los buques, como consecuencia de la implementación de la Medida 13 – ACOMPAÑAR EL TM EN EL MAR Y/O EN HIDROVIAS – puede ser suficiente para la mayoría de las situaciones, sin embargo, la autoridad de CNTM puede considerar que es necesario ampliar la información sobre el buque y solicitar el FORMAT ALFA.

El FORMAT ALFA será emitido en lenguaje claro, por medio de los canales comerciales que normalmente utiliza el buque mercante consignado, teniendo como destinatario a la Autoridad de CNTM del área marítima / hidrovía donde el buque se encuentre navegando.

La información contenida en el FORMAT ALFA es la que figura en el Apéndice que a continuación se detalla.

APÉNDICE A LA MEDIDA 14**MODELO DE FORMAT ALFA**

El FORMAT ALFA está dividido en cuatro secciones:

- a. La Sección A se refiere a los datos básicos del buque.
- b. La Sección B se refiere a los datos del viaje actual.
- c. La Sección C se refiere a los datos del operador del buque.
- d. La Sección D se refiere a los datos de la carga.

El texto del mensaje será el siguiente:

1. La fecha empleada puede ser expresada de corrido (01 Dec 06 1825 UTC) o por Grupo Fecha-Hora (GFH).
2. El Grupo Fecha-Hora (GFH) debe ser expresado en el Huso Horario 'Zulu' en el siguiente formato, DDHHMMZAA(011825ZDEC06).

FORMAT ALFA**a. Sección A - Datos del buque:**

- (1) Nombre del buque.
- (2) Indicativo de llamada internacional.
- (3) Tipo de buque.
- (4) Bandera de registro.
- (5) Número IMO.
- (6) Puerto de registro.
- (7) Eslora.
- (8) Manga .
- (9) Calado máximo para el presente viaje.
- (10) Tonelaje bruto. (gross tonnage)
- (11) Velocidad:
 - (a) Velocidad de crucero.
 - (b) Velocidad máxima.
 - (c) Velocidad mínima.
- (12) Principal característica del BM para su reconocimiento visual.
- (13) Número MMSI – Identidad del Servicio Móvil Marítimo
- (14) Nombre de la estación de comunicaciones en escucha.
- (15) Número de teléfono INMARSAT
- (16) Número de fax INMARSART
- (17) Número de telex INMARSART
- (18) Número de faxtransmisión de datos INMARSART
- (19) Otros medios de comunicación, incluyendo dirección de correo electrónico

b. Sección B – Datos del viaje:

- (20) Intención de movimiento, descripción del viaje.
- (21) Ultimo puerto/país de destino y ETA.
- (22) Próximo puerto/país de destino y ETA.
- (23) Posición actual.
- (24) Posición y fecha-hora de entrada en el área.
(a - x) coordenadas del plan de viaje en el interior del área (GFH - latitud/longitud).
- (25) Posición y GFH de salida del área.

c. Sección C – Datos del Operador del buque: .

- (26) Nombre y dirección del propietario (armador) y del operador/fletador, si hubiere.
- (27) e – mail de los mencionados anteriormente.
- (28) Número telefónico de los mencionados anteriormente.
- (29) Número de fax de los mencionados anteriormente.

d. Sección D - Datos de la Carga:

- (30) Cantidad y naturaleza de la carga principal.
- (31) Despachante de la carga principal (nombre y dirección).
- (32) Origen de la carga principal.
- (33) destinatario de la carga principal.
- (34) destino final de la carga principal.
- (35) condiciones especiales aplicables a la operación actual, tales como "informar si alguna persona o carga que está siendo transportada está sujeta a sanción de la ONU, indicando SI o NO (en caso que sea afirmativo, describir la situación en una hoja separada)."

Ejemplo:

01 Dec 06 1825 UTC o 011825ZDEC 06 .

FORMAT ALFA

a. Sección A - Datos del buque:

- (1) LOBO DO MAR
- (2) KNFG
- (3) TMB
- (4) BRASIL
- (5) 1111111
- (6) RIO DE JANEIRO
- (7) 200 M
- (8) 30 M
- (9) 10 M
- (10) 32000 TON
- (11) velocidad:

- (a) 20 Nudos
- (b) 25 Nudos
- (c) 10 Nudos
- (12) CASCO AZUL, CON FRANJA HORIZONTAL ROJA Y SUPERESTRUCTURA BLANCA A POPA
- (13)
- (14) PPS
- (15) 00871670191400
- (16) 00871670191402
- (17) 00871670191403
- (18)
- (19)

b. Sección B – Datos del viaje:

- (20) 2346S/03945W/020900Z/
0524S/03155W051630Z/
1000N/ 04402W/081340Z
- (21) SANTOS BR/010900Z
- (22) NUEVA YORK US/141410Z
- (23) 2346S/03945W
- (24) 051000Z – 0522S/03050W
 - (a) 051400Z – 0500S/03642W
 - (b) 060100Z – 0402S/04200W
 - (c) 061300Z – 0300S/04352W
- (25) 062300Z – 0009S/04355W

c. Sección C – Datos del Operador del buque:

- (26) José da Silva – Av. Rio Branco, 547 – Centro – R.J.
Tel:2222-2222
- (27).....
- (28).....
- (29).....

d. Sección D - Datos de la carga

- (30) 150 contenedores de carga general
- (31) EMPRESA XXXXX – Calle www, 333 – Oficina 222 – Centro – R.J.
Tel:5555-5555 cep:58976-123
- (32) Rio de Janeiro
- (33) YYY MARITIME LTD – TTTT Av., 777 - Nueva York -USA
Tel:456983265 ZIP:12458
- (34) Nueva York
- (35) NO
BT

3. Este mensaje será retransmitido a las autoridades navales de la ORGACONTRAM por la Autoridad de CNTM de cada país, a fin de mantenerse el seguimiento del buque.

MEDIDA 15**ESTABLECER INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CON OTROS PAÍSES
SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO****1.0 - Propósito.**

Contribuir a la seguridad de los buques de bandera nacional cuando se encuentren navegando en aguas internacionales, como así también, aquellos de bandera extranjera, cuando naveguen en áreas de jurisdicción nacional.

2.0 - Implementación.

Las Medidas de CNTM serán implementadas por la ORGACONTRAM de un determinado país, con el objeto de brindar seguridad a los buques que se encuentren en sus aguas jurisdiccionales, sean estos de bandera nacional o extranjera y desde el momento en que hayan sido consignados.

De la misma forma, cuando los buques de ese determinado país se encontraran en aguas jurisdiccionales de otro país, quedarán sujetos a las Medidas de CNTM establecidas por la ORGACONTRAM de ese país.

El intercambio de información entre las autoridades de CNTM de diferentes países es fundamental para posibilitar la orientación a los buques mercantes que naveguen en ambas de las situaciones citadas.

2.1 - Requisito para la implementación de la Medida.

Son aspectos fundamentales para posibilitar la implementación de esta Medida, conocer la autoridad que debe ser contactada en el país al cual se desea enviar la información y las formas de establecer contacto.

El intercambio de información entre autoridades de CNTM de diferentes países, puede ser realizado de dos maneras:

- a. Utilizando una herramienta patrón, por ejemplo, un tipo de mensaje formateado enviado rutinariamente. El mensaje RAINFORM es un ejemplo de intercambio de información rutinaria entre algunos COLCO's.
- b. Utilizando cualquier otra forma de comunicación que satisfaga las necesidades derivadas de la situación.

MEDIDA 16**ENVIAR INSTRUCCIONES A LOS COMANDANTES DE BUQUES MERCANTES****1.0 – Propósito.**

Mantener informados a los Capitanes sobre los diversos factores que puedan afectar la seguridad de sus respectivos buques.

2.0 – Implementación.

Cuando la autoridad de CNTM disponga de alguna información importante, que afecte al TM, la misma debe transmitirla al Capitán de un determinado Buque Mercante / Buque de Pesca que este navegando en su subárea marítima, enviándole las instrucciones consideradas necesarias para que tenga una navegación más segura. La implementación de esta medida puede ser realizada en conjunto con otra que aborde un determinado procedimiento que afecte la seguridad.

Tipos de instrucciones / orientaciones que pueden ser enviadas:

- a. Instrucción de navegación;
- b. Información complementaria de una SRA ya establecida;
- c. Alteración de Punto de Reunión y Control (PRC) o Corredor de Navegación (CN);
- d. Posibilidad de amenaza; y
- e. Verificación de la situación del buque (estructura, seguro, etc).

Las circunstancias que se encuadran en la decisión de envío de instrucciones / orientación a los Buques son variadas. La medida debe ser implementada siempre que pueda contribuir para la correcta toma de decisión del Capitán del Buque Mercante / Buque de Pesca. Las instrucciones / orientaciones pueden ser divulgadas conforme a seguir.

a. AVISOS NO CLASIFICADOS

- CORTA DURACION: Navegation Warnings (NAVWARN), VHF, mensajes AIS relacionados a la seguridad.
- MEDIDA DURACION: Aviso a los Navegantes (AvN).
- LARGA DURACION: Cartas Náuticas y Publicación SOLAS.

b. WEBSITE

Es un medio eficiente de publicar una gran cantidad de información y orientación para un número considerable de destinatarios, los cuales pueden buscar informaciones y consultar el material de referencia. Para tal, se sugiere a la creación de un website patrón para hospedar estas informaciones en el ámbito de los países participantes del Plan CODEFTRAMI. (Modelo de site: www.shipping.nato.int)

MEDIDA 16

El público objeto de las informaciones volcadas en el website deben ser los propietarios, organizaciones basadas en tierra y agencias.

Los website pueden proveer funcionalidades adicionales tales como:

- Restricción de acceso a ciertas informaciones en un área protegida por contraseña; y
- Registro de Buques Mercantes (Ex. Mensajes standard de adhesión de BM a Sistemas de acompañamiento de Buques).

El contenido del website puede ser controlado por el administrador del sitio y no hay limitaciones significativas de la cantidad de informaciones previstas, en lo que atañe a la seguridad de la navegación. En tanto, no hay garantía de que el público esperado consulte el website, o con qué frecuencia el mismo será actualizado. Por ello, los website deben ser utilizados en conjunto con otras fuentes.

c. SAILING INFORMATION (si)

Las Sailing Informations (SI) pueden ser utilizada como herramienta primaria para proveer briefings a los Capitanes de BM / BP abarcando aspectos de seguridad (safety y security), rutas, etc, conforme a la situación. Puede ser complementado por otros métodos citados en el ítem 2.

d. BRIEFINGS CARA A CARA

Briefings cara a cara permiten informaciones detalladas a ser transmitidas y provee oportunidades de aclarar dudas, demostración de apoyo y colección de informaciones sobre el viaje anterior. Permite, realizar un briefing sobre informaciones sensibles las cuales no deben ser comunicadas por línea abierta.

Una vez que el briefing cara a cara requiere equipos dedicados (Ex. En puertos). Los briefings individuales pueden ser un recurso de gran potencial, una vez que, relativamente, pocos buques en los puertos serian orientados de esta forma en función de los cortos espacios de tiempo disponible en el puerto debido a sus operaciones de carga y descarga etc.

Entretanto, si un briefing cara a cara es el único medio de transmitir informaciones de modo seguro, los beneficios de un viaje seguro compensa el aumento de costo. Los buques adecuados para ser orientados de esta forma deben ser aquellos que, por el riesgo que representan la navegación tengan prioridad.

Si no fuera viable orientar los BM en tránsito, los briefings cara a cara deben ser siempre considerados en conjunto con un modo de diseminación que permita alcanzar al mayor número de destinatarios posible.

MEDIDA 16

Una Sailing Informations (SI) debe ser usada para preparar el briefing, es proveer un resumen escrito no clasificado para el capitán del buque, así como un registro para el equipo responsable por el briefing.

e. BRIEFINGS POR CANAL TELEFONICO

Dependiendo de la situación y naturaleza de la información a ser proporcionada, los briefings por teléfono pueden ser el medio más efectivo e inmediato de intercambio de información urgente con un Capitán específico como, por ejemplo, un reporte de ataque en curso.

El briefing debe seguir el modelo de SI y empleado en conjunto con un checklist de informaciones requeridas. Los datos colectados vía briefing telefónico pueden ser vitales en asistir al Comandante de Operacional para evaluar el riesgo y designar medios para investigar, en caso conveniente.

Ayuda también si el Capitán del BM toma las acciones apropiadas y es consciente de la probabilidad y disponibilidad de asistencia.

f. E-MAIL

La mayoría de los navíos mercantes poseen acceso a email. Es un buen canal para enviar las SI y responder los reportes de rutina y cuestionamientos, aunque los mismos puedan no monitorearlos continuamente, y, entretanto.

Los propietarios u otros responsables pueden instruir a los buques mercantes para incrementar la frecuencia de acceso para lectura de los e-mails, especialmente si los mismos son transmitidos en horarios específicos. Los emails pueden ser un método efectivo para llamar la atención de los usuarios para nuevas actualizaciones en el Website.

La mayoría de los Oficiales de Seguridad de las Empresas monitorean regularmente los emails y deben ser incluidos como destinatarios de los e-mails a efectos de los movimientos de sus buques.

g. NUEVOS MEDIOS

Los métodos anteriores pueden ser ampliados por nuevos tipos de medios, tales como chats, foros de internet y redes sociales. El uso de esos medios debe ser considerado cuando se planifica el método de divulgación de información.

h. MODELO DE INFORMACIONES A SER DIVULGADAS AL TM

Este modelo se destina a servir como checklist de informaciones a ser divulgadas al BM / BP a ser orientado:

SAILING INFORMATION (SI)

MEDIDA 16

NOMBRE DEL BUQUE:

IRIN:

BANDERA:

VELOCIDAD DECLARADA:

AREA O RUTA:

PUERTO DE DESTINO:

(Área o ruta / describir la parte del viaje donde el SI se aplica)

SITUACION GENERAL

(Obs: Amenaza / riesgo para los BM, incidentes, presencia militar, etc)

RUTA

Durante su derrota se sugiere a Usted pasar por los siguientes

WAYPOINTS:

POSICION/DESIGNACION WAYPOINT/LAT LONG/OBSERVACIONES

- 1.
- 2.
- 3. etc

PROCEDIMIENTOS / ORIENTACIONES ESPECIALES

- 1. COMUNICACIONES
- 2. CONTROL DE EMISION
- 3. PROCEDIMIENTOS AL AVISTAR EMBARCACIONES
SOSPECHOSAS
- 4. PROCEDIMIENTO DE REPORTES ESPECIALES (Ej. Emergencias)
- 5. PROCEDIMIENTOS PARA NOTIFICACION DE CAMBIOS DE RUTA O
DESTINO
- 6. SUMARIOS DE LOS NAVWARNS
- 7. MEDIDAS DE AUTOPROTECCION

.....BT

MEDIDA S-01**ESTABLECER SISTEMAS DE DERROTAS****1.0 - Propósito**

Definir las derrotas seguras para el tráfico marítimo, cuando los buques mercantes estuvieren sujetos al CNTM SUPERVISION.

2.0 - Implementación.

Teniendo en cuenta los muchos detalles que involucran la implementación de esta Medida, los procedimientos necesarios para su ejecución están contenidos en el Capítulo 7 – ESTABLECIMIENTO DE RUTAS.

MEDIDA S-02**IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE CONVOYES****1.0 – Propósito.**

Desplazar a un grupo de buques en forma concentrada y organizada, manteniendo una formación naval. Ello permitirá la aplicación de procedimientos de seguridad y la optimización de los medios navales para escoltarlos.

2.0 – Implementación.

Cuando fueran constatadas serias amenazas al tráfico marítimo en una determinada área, la autoridad de CNTM debe proporcionar la implementación del sistema de convoyes a la ORGDCTM y a los armadores, sugiriendo que los buques consignados queden bajo su SUPERVISIÓN y naveguen juntos, escoltados por fuerzas navales especialmente adiestradas para proveer la protección al tráfico marítimo.

La organización del convoy debe involucrar, entre otros, los siguientes puntos:

- a. Características del convoy - formación, velocidad, cantidad de buques;
- b. Comodoro del convoy;
- c. Derrota del convoy, PRC;
- d. Coordinación con la autoridad naval responsable de proveer los escoltas;
- e. Buques JOINERS y LEAVERS (Ver Capítulo 6);
- f. Reuniones preparatorias.

Los procedimientos que rigen la implementación de esta Medida están detallados en el Capítulo 6 – Sistema de Convoyes.

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 5

SUPERVISIÓN EN CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPÍTULO 5

SUPERVISIÓN EN CONTROL NAVAL
DE TRÁFICO MARÍTIMO

<u>TEMA</u>	<u>Pág. N°</u>
500 - INTRODUCCIÓN.	5-3
SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS EN SUPERVISIÓN.	5-3
501- IMPLEMENTACIÓN DEL CNTM - SUPERVISIÓN.	5-3
502- ANÁLISIS INICIAL DEL TM.	5-4
SECCIÓN II - CONCEPTOS PARTICULARES SOBRE ZARPADA Y RUTEO DE BUQUES INDEPENDIENTES Y CONVOYES.	5-5
503 - DIFUSIÓN DE LOS AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS	
504 - AUTORIDAD DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES INDEPENDIENTES.	5-5
a. Autoridad de zarpada de buques independientes.	5-5
b. Autoridad de ruteo de buques independientes.	5-6
505 - PRINCIPALES DEFINICIONES PARA EL CONVOY OCEÁNICO.	5-6
506 - AUTORIDADES DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES EN CONVOY OCEÁNICO.	5-7
a. Autoridad de zarpada de convoyes oceánicos.	5-7
b. Autoridad de ruteo de convoyes oceánicos.	5-8
507 - PRINCIPALES DEFINICIONES PARA EL CONVOY COSTERO.	5-8
508 - AUTORIDADES DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES EN CONVOYES COSTERO.	5-9
a. Autoridad de zarpada de convoyes costeros.	5-9
b. Autoridad de ruteo de convoyes costeros.	5-10
509 - CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO.	5-10
SECCIÓN III – TRANSICIÓN AL DEJAR EL CNTM SUPERVISIÓN.	5-10
510 - RECOMENDACIONES PARA DESPUÉS DE LA SUPERVISIÓN	5-10

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 5

SUPERVISIÓN EN CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO

500 - INTRODUCCIÓN.

El nivel más alto de responsabilidad operativa de la ORGACONTRAM en el control del tráfico marítimo se manifiesta ante la aparición de amenazas de gran envergadura a los buques mercantes y barcos de pesca, causando efectos negativos al comercio marítimo y la actividad pesquera. A partir de esa circunstancia, entra en vigor, de forma explícita, el tipo de CNTM - SUPERVISION. En este capítulo se enuncian los procedimientos a ser adoptados, que luego en los capítulos 6 y 7 se amplían y detallan con las Medidas de CNTM asociadas.

SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS EN SUPERVISIÓN

501 - IMPLEMENTACIÓN DE CNTM-SUPERVISIÓN

El CNTM SUPERVISIÓN será implementado cuando las amenazas al tráfico marítimo fueran de tal magnitud, que la seguridad de los buques requiera de una mayor presencia efectiva por parte de la ORGACONTRAM. Normalmente, la SUPERVISIÓN será implementada y estará asociada al tipo de amenaza caracterizada por fuerza armada oponente. La SUPERVISIÓN se materializa a través de la implementación de una (o ambas) de las siguientes Medidas de CNTM:

- Medida S-01 - Establecer Sistemas de Rutas
Se determina cuando resulte necesario indicarle a los buques mercantes las posiciones en el mar para una navegación segura, tanto para aquellos que naveguen en forma independiente como en convoy.
- Medida S- 02 - Implementar el Sistema de Convoy
Se determina cuando la situación obligue a organizar la navegación en grupos de buques, para brindarles protección con medios navales de escolta.

La implementación de esas medidas no implica que otras no puedan ser aplicadas.

Recomendaciones para la puesta en vigencia del CNTM - SUPERVISION de forma eficiente:

- 1) Activar de forma completa la ORGACONTRAM, incluyendo los niveles de MAC y/o AC.
- 2) Establecer la composición de la Fuerza Naval de protección.
- 3) Definir el área marítima donde tendrá lugar la SUPERVISION.

- 4) Consignar a los buques de forma obligatoria, en caso de necesidad.
- 5) Comunicar los riesgos de la amenaza, a los buques consignados voluntariamente.

En el planeamiento de CNTM, se deberá tener en cuenta la correlación en el empleo de los buques, la operación en los puertos, la selección de los buques independientes, la designación de las rutas y la formación y programación de los convoyes.

La mayoría de los buques arribará bajo control, considerándose como casos excepcionales las llegadas inesperadas o arribos forzosos.

Todos los buques serán parte de un proceso ordenado, tanto en convoy como independientes.

La NSA pasará a ejercer el papel fundamental de interpretar las necesidades comerciales y organizar un flujo continuo de cargas y descargas a lo largo de los sucesivos viajes, haciendo uso de la capacidad disponible de los armadores nacionales y aliados, de la forma más eficiente posible. Ese planeamiento será el origen para la organización de los Programas de Convoyes, ordenados por el MAC, AC u OCA, dependiendo del caso.

La SUPERVISION en CNTM, por si sola define un área de máximo interés para el TM, razón por la cual, será adoptada de acuerdo con la política nacional de cada país.

502 – ANÁLISIS INICIAL DEL TM.

Es importante conocer la situación de todos los buques que tienen o tendrán afectados sus movimientos por la implementación de la SUPERVISION. Para eso, es importante definir quienes son, donde están ubicados y en que condición se encuentran:

- a) los buques consignados voluntariamente;
- b) los buques consignados obligatoriamente y
- c) los buques no consignados.

Como resultado del análisis inicial, surgen las siguientes recomendaciones:

- Esclarecer toda duda que surja de las instrucciones recibidas por los Capitanes de Buques Mercantes, como consecuencia de la Medida 16.

- Suministrar a los buques, las publicaciones que se juzguen necesarias.
- Instruir al oficial de comunicaciones en el uso del material criptográfico que le sea provisto (si fuera el caso) y los procedimientos sobre comunicaciones.
- Recolectar la información referente a los FORMAT ALFA, en caso que no la posea.
- En caso de existir un SRA establecida, verificar si los Capitanes tienen conocimiento de las instrucciones contenidas en los correspondientes mensajes de DECLARACION DE SRA e INSTRUCCIONES DE LOS COMANDANTES DE SRA.

SECCIÓN II – CONCEPTOS PARTICULARES SOBRE ZARPADA Y RUTEO DE BUQUES INDEPENDIENTES Y CONVOYES.

503 – DIFUSIÓN DE LOS AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS

Los NCSO informarán a los Capitanes de los Buques Mercantes en puerto los datos precisos y actualizados de las áreas de mar consideradas peligrosas, como así también, la existencia de campos minados y los respectivos canales barridos. El detalle de esa información será impartida por los OCA's a través del mensaje denominado AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS (ANC), los cuales se encuentran especificados en el ANEXO C.

NOTA: En los conjuntos QMSG de los mensajes de CNTM de zarpada, deberán colocarse los códigos de los ANC de los cuales los Capitanes deberán tomar conocimiento. En caso necesario, el OCA de destino procederá a actualizar las instrucciones para entrada a puerto, como así también, a lo largo de la ruta del buque a efectos de alertar o no, sobre otro ANC.

504 - AUTORIDAD DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES INDEPENDIENTES.

El MAC o AC comunicará las características y condiciones que deberán tener los buques para poder navegar como independientes (por ejemplo: carga, velocidad y puerto de destino).

El armador tiene la potestad de incluir a su buque en un convoy, si ello lo hace sentir mas seguro, pese a haber sido autorizado a navegar como independiente.

Al entrar en vigor la SUPERVISION para el CNTM, cada OCA deberá emitir instrucciones a sus NCSO subordinados, aclarando expresamente si le delega o no, la responsabilidad de AUTORIDAD DE ZARPADA y / o DE RUTEO de independientes.

a. Autoridad de zarpada de buques independientes.

Normalmente, el OCA delegará la AUTORIDAD DE ZARPADA de los buques independientes a sus NCSO, los cuales emitirán el mensaje FORMAT ALFA correspondiente.

En casos excepcionales, el OCA asumirá como AUTORIDAD DE ZARPADA y emitirá el FORMAT ALFA. Ello puede resultar conveniente cuando un NCSO carece de suficiente experiencia, ante de situaciones de alto riesgo o por alguna otra razón que lo justifique.

Independientemente de quien sea designado como AUTORIDAD DE ZARPADA, los NCSO serán los responsables de distribuir el “Legajo de Instrucciones de Navegación”, que contendrá lo siguiente:

- 1 - Instrucciones de navegación;
- 2 - Indicativos de llamada, señal distintiva y procedimientos de identificación;
- 3 - Plan de Comunicaciones y normas de seguridad de las mismas;
- 4 - Detalles de la ruta completa hasta el próximo destino y puntos de referencia para la diversión;
- 5 - Instrucciones para la entrada al próximo puerto de destino;
- 6 - Estaciones de comunicaciones militares a cubrir;
- 7 - Otras informaciones de interés para el viaje.

b. Autoridad de ruteo de buques independientes.

La AUTORIDAD DE RUTEO debe seleccionar y designar una ruta para la travesía de cada viaje de buque independiente.

Normalmente, el OCA delegará la AUTORIDAD DE RUTEO de los buques independientes a sus NCSO / REPTOF, emitiendo previamente algunas instrucciones de carácter general. La decisión de delegar o no la función, está íntimamente ligada al nivel de amenaza y a la experiencia de cada NCSO / REPTOF.

La delegación puede ser completa o parcial, reteniendo el OCA la función de AUTORIDAD DE RUTEO en áreas de mayor amenaza o complejas por su gran volumen de tráfico.

505 - PRINCIPALES DEFINICIONES PARA EL CONVOYADO OCEÁNICO.

Desde el punto de vista geográfico, los convoyes oceánicos son aquellos que tienen uno o más tramos de su derrota demasiado apartados de la costa o bien que deban realizar travesías oceánicas. Las diferencias en relación al convoy costero residen en aspectos de organización y operacionales.

El convoy oceánico, básicamente será formado por todas o algunas de las siguientes secciones:

- Sección Principal – MAIN (M): zarpa del puerto de origen o reunión y recorre la derrota completa. El Comodoro con su Estado Mayor embarca en un buque de esa sección. Siempre existirá una sección MAIN, pudiendo haber convoyes oceánicos formados, únicamente, por ella.

- Secciones Incorporadas – JOINER (J): son las que zarpan de puertos a lo largo de la ruta y son incorporadas a una Sección MAIN en los puntos de reunión, llamados RENDEVOUZ POSITION (RDVPOS), formando parte de aquella hasta el destino final. Un convoy puede tener una, varias o ninguna sección JOINER.

- Secciones Desincorporadas – LEAVER (L): son las que zarpan desde el puerto de origen o reunión del convoy y se separa de la sección MAIN en los puntos de desincorporación, llamados BREAK OFF (BRKOFF), dirigiéndose hacia otros puertos de destino. Un convoy puede tener una, varias o ninguna sección LEAVER.

Secciones Incorporadas / Desincorporadas - JOINER/LEAVER (J/L): son las que zarpan de puertos a lo largo de la ruta, incorporándose a la Sección MAIN en un punto de RDVPOS y separándose de la misma en algún punto de BRKOFF, dirigiéndose hacia otros puertos de destino. Un convoy puede tener una, varias o ninguna sección JOINER/LEAVER.

Previo a emitir un mensaje SAILORDCVY, resulta necesario realizar una serie de coordinaciones entre los OCA y NCSO participantes (como se verá mas adelante), como así también, preparar y entregar los Legajos de Instrucciones de Navegación correspondientes.

506 - AUTORIDADES DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES EN CONVOYES OCEÁNICOS.

La responsabilidad de definir que buques integrarán cada convoy oceánico recaerá, inicialmente, en los OCA's de cuyos puertos zarparon las diferentes Secciones.

Como veremos en las coordinaciones de convoy entre OCA's, la decisión final sobre los buques que integrarán el convoy corresponde al OCA de la Sección MAIN, siendo oficializada con la emisión del mensaje SAILORDCVY.

a. Autoridad de zarpada de convoyes oceánicos.

Normalmente, el OCA de Origen de la Sección MAIN será la AUTORIDAD DE ZARPADA del convoy oceánico completo, efectuando las coordinaciones con los OCA de las otras Secciones y emitiendo, finalmente, el mensaje SAILORDCVY para todo el convoy.

Basado en el mensaje SAILORDCVY y otros detalles, los NCSO de las diferentes Secciones del convoy impartirán las ordenes a los Comodoros (o al Capitán para las Secciones de un solo buque), mediante el “Legajo de Instrucciones de Navegación” para convoy oceánico.

Excepcionalmente, como por ejemplo en el caso de un puerto importante con varios puertos dependientes próximos y con un NCSO altamente adiestrado y con suficientes medios de personal / material, el OCA de la Sección MAIN podrá emitir instrucciones generales para el NCSO del puerto de zarpada de la Sección MAIN y delegarle la función de AUTORIDAD DE ZARPADA de convoy (eso implica efectuar las coordinaciones previas con los otros OCA y la inmediata emisión del mensaje SAILORDCVY).

b. Autoridad de ruteo de convoyes oceánicos.

La AUTORIDAD DE RUTEO de la Sección MAIN y de las Secciones LEAVER y JOINER-LEAVER a partir del BRKOFF, será el OCA de la Sección MAIN, quien deberá seleccionar y designar las rutas de la travesía de cada una de ellas, las cuales figurarán en el mensaje SAILORDCVY.

Las AUTORIDADES DE RUTEO de las Secciones JOINER (hasta el RDVPOS) y de la primera parte de la ruta de las JOINER-LEAVER (hasta el RDVPOS) serán los OCA's de los cuales dependen los puertos de donde zarpen las Secciones.

Dichos OCA's seleccionarán los puntos de RDVPOS sobre algún tramo de la ruta de la Sección MAIN.

La eventual delegación de la AUTORIDAD DE ZARPADA de convoy al NCSO de la Sección MAIN, mencionada en el ítem anterior, podrá incluir, o no, la delegación de AUTORIDAD DE RUTEO.

507 - PRINCIPALES DEFINICIONES PARA EL CONVOY COSTERO.

Los convoyes costeros no cruzan océanos y en general siguen una ruta a poca distancia de la costa.

Su programación y armado es más flexible y simple que el convoy oceánico.

Básicamente, el convoy costero es organizado en torno de un buque mercante, denominado “Buque núcleo” – NUCL (Escolta Administrativo), que efectúa la travesía completa y en el cual embarca el Comodoro.

El NUCL recorre su derrota sin detenerse, incorporando o destacando buques desde/hacia los puertos determinados en el Programa.

Dichos puertos se denominan: PUERTOS SERVIDOS.

Las incorporaciones se producen en puntos de encuentro predeterminados por el OCA de origen, llamados RDVPOS y situados sobre la derrota y próximos a los puertos. La diferencia en relación al convoy oceánico, es que no se fijan puntos de separación BRKOFF. Normalmente, estos serán casi coincidentes con los respectivos RDVPOS y su localización será decisión del Comodoro, según la situación táctica existente, cuando el convoy llegue al área de cada puerto.

Al mensaje SAILORDCVY de zarpada de convoy costero solamente contiene un buque, el núcleo, su ruta completa y los puntos de RDVPOS de todos los puertos servidos, con los horarios de llegada exactos a cada uno. No contendrá la derrota, a partir de cada puerto hasta el RDVPOS, ni los datos de los buques que se incorporan y destacan a lo largo de la derrota, por ser desconocidos al emitirse el SAILORDCVY.

508 – AUTORIDAD DE ZARPADA Y DE RUTEO DE BUQUES EN CONVOYES COSTEROS.

La responsabilidad de determinar que buques se podrán incorporar a cada convoy costero, recaerá en el OCA CONTROLADOR (aquel en cuya subárea navegue el convoy).

a. Autoridad de zarpada de convoyes costeros.

(1) Para el núcleo de convoy.

El OCA de ORIGEN del convoy actúa como AUTORIDAD DE ZARPADA del núcleo del convoy costero. Emitirá el mensaje SAILORDCVY con la ruta completa hasta el destino final y todos los puntos de encuentro (RDVPOS) para los puertos servidos. En ese mensaje constará, el buque NUCL del convoy.

El NCSO de puerto de zarpada del NUCL dará las ordenes al Comodoro mediante el correspondiente “Legajo de Instrucciones de Navegación” para convoy costero, conteniendo los detalles que figuran en el SAILORDCVY.

(2) Para las incorporaciones desde los puertos servidos y desde el puerto de zarpada del NUCL.

Excepto en el caso del buque NUCLEO, las autoridades de zarpada para todos los buques que se incorporen al convoy costero (no puerto de origen y no servidos) serán los NCSO, los cuales emitirán el mensaje FORMAT ALFA de incorporación y darán las ordenes al mediante un “Legajo de Instrucciones de Navegación” para JOINER de convoy costero.

b. Autoridad de ruteo de convoyes costeros.

El OCA de ORIGEN, siendo la AUTORIDAD DE ZARPADA del núcleo, será también la AUTORIDAD DE RUTEO .

El NCSO / REPTOF del puerto de zarpada de cada buque a incorporar determina al Capitán la ruta a seguir hasta el punto de encuentro (RDVPOS) con el convoy costero, normalmente situado próximo al puerto. Eso no le concede el status de AUTORIDAD DE RUTEO y la derrota hasta la incorporación no deberá figurar en el mensaje FORMAT ALFA de zarpada, dada a su reducida extensión.

A partir del RDVPOS, la ruta de cada buque coincide con la indicada en el SAILORDCVY para el convoy costero de cual pasó a formar parte.

509 - CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO.

Cuando un buque atraviese los límites de responsabilidad de dos OCA, habrá un cambio de control operativo sobre él. Ese concepto coincide con el *Change of Operational Control* – CHOP.

En el caso del CHOP sobre buques independientes es fundamental que el OCA tenga conocimiento del movimiento y posición de los BM y BP, a través de los mensajes FORMAT ALFA.

En el convoy oceánico, el OCA toma conocimiento de todos los buques que lo componen a través de la simple recepción del mensaje de zarpada que emite el NCSO (SAILORDCVY). En el caso de convoy costero, además del mensaje SAILORDCVY, resulta necesario que el OCA Controlador emita otro mensaje informando el cruce de la línea de CHOP de su subárea, ni bien se produzca el evento.

Con la sola recepción del mensaje informando el cruce de la línea de CHOP, el nuevo OCA Controlador tomará conocimiento de los buques que componen el convoy.

El referido mensaje será explicado en el Capítulo 6, ítem 628.

SECCIÓN III – TRANSICIÓN AL DEJAR EL CNTM SUPERVISIÓN.

510 - RECOMENDACIONES PARA DESPUÉS DE LA SUPERVISION.

Al cambiar de tipo de control SUPERVISION a otro de menor nivel como consecuencia de una desescalada, encontrará a los buques independientes y convoyes navegando en demanda de los puertos, o bien atracados en espera de la orden de zarpada.

Los buques que se encuentren en puerto preparándose para partir como independientes o en convoy no presentarán mayores problemas luego que se ordene otro tipo de CNTM, dado que quedarán sin efecto todas las instrucciones recibidas.

Los buques en esa situación volverán a navegar normalmente.

En cambio los buques en el mar constituyen el mayor problema, en especial aquellos que naveguen en convoy, dado que requerirán de un período de transición para volver a la normalidad.

Ante esa circunstancia se tendrán especialmente en cuenta los siguientes aspectos:

1. El tiempo que se juzgue necesario permanecer con el Sistema MERCOMMS activado (obviamente, en caso que se encuentre en esa condición).
2. Las posibles modificaciones en el destino de los buques (estén navegando como independientes o en convoy). Ello es facultad de los capitanes y armadores, como así también, de las formas en que comunicarán tales cambios.
3. El procedimiento para disolver los convoyes y el momento oportuno para realizar tal acción.

El AC impartirá las instrucciones de detalle para aquellos buques que se encuentren próximos a finalizar su viaje. Esos detalles serán específicos de cada situación.

El OCA procederá a la retransmisión de la información del cese de la SUPERVISIÓN a los buques que se encuentren navegando en su área de responsabilidad, después de realizar la coordinación necesaria con la NSA y los armadores, para la transición.

La NSA deberá tomar las medidas que considere oportunas para el empleo de los buques que fueron consignados compulsivamente, a efectos que los mismos retornen al control de sus respectivos armadores.

PAGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 6

SISTEMA DE CONVOYES

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 6**

SISTEMA DE CONVOYES

TEMA	Pág. N°
600 - INTRODUCCIÓN.	6-5
SECCIÓN I - CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS CONVOYES.	6-5
601 - VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LOS CONVOYES RESPECTO DE LA NAVEGACIÓN DE BM COMO INDEPENDIENTES	6-5
a. Ventajas.	6-5
b. Desventajas.	6-6
602 - REQUISITOS PARA PODER ESTABLECER UN SISTEMA DE CONVOYES.	6-6
603 - EL PLANEAMIENTO Y LA ADOPCIÓN DEL SISTEMA DE CONVOYES.	6-7
a. Programas.	6-7
b. Planeamiento de la frecuencia de zarpada entre convoyes	6-7
604 - DEFINICIONES BÁSICAS.	6-8
a. Velocidades de Convoyes y Buques Independientes.	6-8
b. Identificadores y Títulos de Convoyes Oceánicos y Costeros.	6-9
605 - OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN DE CADA BUQUE MERCANTE.	6-11
606- SALIDAS Y ENTRADAS A PUERTOS	6-11
a. Información de carácter general.	6-11
b. Puntos de referencia portuarios.	6-12
607- FUERZAS DE ESCOLTA Y BUQUES DE APOYO	6-13
a. Asignación de escoltas.	6-13
b. Buques de rescate comunes.	6-13
c. Remolcadores de salvamento.	6-13
d. Petroleros de la escolta.	6-13

e. Buques logísticos.	6-14
SECCIÓN II – CONVOY OCEÁNICO.	6-14
608- CONSIDERACIONES GENERALES.	6-14
609 - LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN PARA CONVOYES OCEÁNICOS.	6-15
610 - PLANEAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DEL CONVOY OCEÁNICO.	6-16
611 - CONFERENCIA DEL CONVOY OCEÁNICO.	6-16
a. Participantes de la conferencia.	6-17
b. Aspectos que se tratarán en la conferencia.	6-17
612 - INCORPORACIONES A LAS FORMACIONES DE CONVOYES OCEÁNICOS EN EL MAR (SECCIONES JOINER / JOINER- LEAVER).	6-20
a. Detalles en cuanto a las formaciones.	6-20
b. Coordinación entre los NCSO para las formaciones tácticas.	6-21
c. Obligaciones del NCSO de la Sección a incorporar.	6-22
d. Obligaciones del NCSO de la sección MAIN.	6-22
613 - INCORPORACIONES NO PREVISTAS EN EL MENSAJE DE ZARPADA DEL CONVOY.	6-22
614 - ZARPADA DE UN BUQUE RETRASADO EN PUERTO, ALCANZANDO AL CONVOY PARA INCORPORARSE COMO JOINER INDEPENDIENTE EN EL MAR.	6-22
615 - INSTRUCCIONES PARA LA COORDINACIÓN DE CONVOYES OCEÁNICOS PREVIA EMISIÓN DEL MENSAJE DE ZARPADA DEL CONVOY	6-23
a. Generalidades.	6-23
b. Coordinaciones para secciones JOINER / JOINER-LEAVER en el mar o incorporaciones en el puerto de reunión.	6-24
616 – RESPONSABILIDADES DE LOS COMODOROS, VICECOMODOROS Y CONTRACOMODOROS DE CONVOYES OCEÁNICOS.	6-28
a. Responsabilidades del Comodoro.	6-28
b. Responsabilidades de los Vice-comodoros y Contra-comodoros.	6-29

617 – PROGRAMA DE CONVOYES OCEANICOS	6-30
618 – PARÁMETROS DE SELECCIÓN DE LOS COMODOROS, VICECOMODOROS Y CONTRACOMODOROS PARA NAVEGAR EN CONVOYES OCEÁNICOS.	6-30
a. Selección del Comodoro.	6-30
b. Selección de los Vice-comodoros y Contra-comodoro.	6-30
619 - MENSAJE AL OCT AL COMPLETAR LA ZARPADA DEL CONVOY.	6-30
SECCIÓN III – CONVOY COSTERO.	6-31
620 – CONSIDERACIONES GENERALES.	6-31
621 – PLANEAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE CONVOYES COSTEROS.	6-33
622 – COORDINACIONES PARA CONVOYES COSTEROS.	6-33
a. Generalidades.	6-33
b. Coordinaciones.	6-33
623 - FORMACIÓN TÁCTICA DEL CONVOY COSTERO, VELOCIDADES Y DIMENSIONES.	6-39
624 - RESPONSABILIDADES DEL AC.	6-39
625 – PROGRAMAS DE CONVOYES COSTEROS.	6-39
626 - REQUISITOS PARA ELEGIR EL BUQUE NÚCLEO (ESCOLTA ADMINISTRATIVO) DEL CONVOY COSTERO, BUQUE INSIGNIA DEL COMODORO.	6-40
627 - RESPONSABILIDADES DEL OCA.	6-41
a. OCA originador.	6-41
b. Todos los OCA.	6-41
628 – CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO (CHOP) EN EL CONVOY COSTERO.	6-42
629 - INCORPORACIONES A CONVOYES COSTEROS EN EL MAR.	6-42
a. Obligaciones del NCSO que zarpará un buque para incorporarse al convoy en el RDVPOS.	6-43
b. Obligaciones del Comodoro.	6-43
630 - BUQUES QUE SE DESINCORPORAN A LO LARGO DE	6-44

LA RUTA, OBLIGACIONES DEL COMODORO.	
SECCIÓN IV - TRÁFICO COSTERO EN ÁREAS MINADAS	6-44
631 – GENERALIDADES.	6-44
632 - INSTRUCCIONES PARA EL CONVOY.	6-44
633 - ACCIONES DEL COMODORO DEL CONVOY.	6-45
a. Al aproximarse a un canal barrido.	6-45
b. En caso que se estén realizando operaciones de antiminado (barrido o cazado de minas).	6-45
c. Establecimiento de una nueva área minada cuando no hay canal barrido o no se han dado órdenes de diversión.	6-45
APÉNDICE AL CAPÍTULO 6: TABLA DE SITUACIÓN DEL CONVOY COSTERO - INSTRUCCIONES PARA SU LLENADO	6-46

CAPÍTULO 6

SISTEMA DE CONVOYES

600 - INTRODUCCIÓN.

Cuando la evaluación de la amenaza indique que acciones de una fuerza militar oponente pueda interferir en el tráfico marítimo y que la seguridad de los BM y BP esté comprometida resulta necesario el empleo de fuerzas navales de protección en tareas de escolta de un grupo de buques navegando en convoy.

El concepto de “sistema de convoyado” no significa solamente el elegir un grupo de derrotas en las cuales los buques navegarán agrupados y normalmente escoltados, sino que requiere además una organización en detalle, donde las cargas, zarpadas, arribos y descargas estén interrelacionados. Se debe prestar cuidadosa atención a esta organización a fin de asegurar el mantenimiento del máximo flujo de tráfico marítimo y el mejor uso de las fuerzas de escoltas disponibles.

Como se apreciará, será fundamental el trabajo coordinado con las respectivas NSA, al ser los organismos responsables del “empleo de los buques” y de obtener el mejor aprovechamiento de la capacidad global de bodega nacional o aliada, organizando su uso, asignando prioridades de logística militar y coordinando con las autoridades navales responsable de las prioridades de la logística militar. También será vital la coordinación con el comando naval responsable de asignar las escoltas.

SECCIÓN I - CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS CONVOYES.

601 – VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LOS CONVOYES RESPECTO DE LA NAVEGACIÓN DE BM COMO INDEPENDIENTES.

a. Ventajas.

1. Protección del tráfico marítimo con un empleo más económico de las fuerzas de escolta disponibles.
2. La presencia de la escolta levanta la moral de los tripulantes de los buques mercantes.
3. Apoyo mutuo entre los buques, aun cuando se navegue sin escolta cercana.
4. Reducción del número de blancos separados disponibles para el enemigo.
5. Mayor probabilidad de dañar o destruir al enemigo, si el mismo atacara al convoy, por el principio de concentración de fuerzas de escolta.

6. Los equipos de la escolta facilitan el comando, control y comunicaciones de la ORGACONTRAM respecto a los mercantes en navegación

b. Desventajas.

1. La velocidad de todos los buques del convoy se reduce a la velocidad del buque más lento.
2. Buques en puertos o fondeaderos con operaciones de carga finalizadas, esperando a otros para la zarpada del convoy, lo cual reduce el aprovechamiento de la capacidad de bodega global.
3. Congestión que se produce en los puertos y fondeaderos por el gran número de buques en operaciones portuarias de carga y descarga.
4. El agrupamiento de varios buques mercantes podrá constituir un blanco rentable, para ataques nucleares o para que el enemigo distraiga elementos de ataque importantes de otras operaciones en curso, por ejemplo aviones de largo alcance con misiles, fuerzas de ataque de portaaviones o submarinos de ataque a propulsión nuclear.
5. Si el enemigo posee capacidades de detección satelital, sistemas de sensores acústicos distribuidos geográficamente o reconocimiento aéreo a gran distancia, el tamaño del convoy y su mayor indiscreción a los modernos sensores facilitarán su detección anticipada, permitiendo al enemigo montar operaciones de ataque de envergadura.

602 - REQUISITOS PARA PODER ESTABLECER UN SISTEMA DE CONVOYES.

Antes de poder establecer un sistema efectivo de convoyes será necesario disponer de lo siguiente:

- a. Una adecuada ORGACONTRAM y facilidades portuarias en los puertos y fondeaderos principales de reunión / zarpada, / arribos intermedios en la ruta y destino final.
- b. Fuerzas navales de escolta, con unidades de superficie, aeronavales y de ser posible submarinas, según cada caso.
- c. Comodoros de convoy, sus estados mayores, capitanes de buques y oficiales de radio adecuadamente instruidos para la navegación en formaciones de convoyes.
- d. Equipos especiales de convoy para proveer a los buques.

- e. Publicaciones clasificadas para los buques.
- f. Sistemas de rutas predeterminadas, con rutas establecidas en el área de interés y distribuidas a las autoridades correspondientes.

603 - EL PLANEAMIENTO Y LA ADOPCIÓN DEL SISTEMA DE CONVOYES.

Los MAC impartirán las instrucciones para la formación del sistema de convoyes y establecerán los parámetros de porte y velocidad a ser incluidos. Lo harán emitiendo un programa de convoyes, de ser el caso o simples instrucciones para convoyes de oportunidad que atraviesen más de un área de AC.

Los MAC podrán delegar en los AC u OCA, según el caso, la autoridad para establecer convoyes de oportunidad dentro de sus áreas o subáreas, respectivamente.

La responsabilidad de la operación directa de cada convoy recae primero en el respectivo OCA originador - del cual depende el puerto de zarpada de la sección principal del convoy oceánico o el núcleo del costero - y luego de cada OCA en la ruta según los sucesivos CHOP.

a. Programas.

Los programas de convoyes establecerán diferentes convoyes según las distintas travesías a cubrir, para cada una podrá haber diferentes convoyes según sus categorías de velocidades y cada convoy tendrá definido su intervalo de zarpada, el cual cada tanto es actualizado.

Los buques que no estén listos para incorporarse a un convoy serán normalmente demorados para el siguiente.

En otros casos, se organizarán los convoyes para zarpar cuando haya un adecuado número de buques listos y se tengan escoltas disponibles.

Nota: Ejemplos de mensajes de Programas de Convoy Oceánico se encuentran en el Suplemento 1 de esta publicación.

b. Planeamiento de la frecuencia de zarpada entre convoyes.

Al planificar intervalos de zarpada será importante reducir el tiempo muerto por espera, efectuando arreglos en las fechas de zarpada y en lo posible sincronizando las fechas de pasaje de los convoyes costeros con las de zarpadas y arribos de convoyes oceánicos.

La frecuencia de zarpada será modificada cada tanto, sobre la marcha, de acuerdo a la experiencia que se va recabando en cada viaje y según evolucione la situación táctica.

Se define como “frecuencia de zarpada” al lapso entre las zarpadas sucesivas de un mismo convoy programado. Dichos intervalos podrán ser constantes, por ejemplo cada cuatro días o variables irregularmente, por razones de mejor contrainteligencia, por ejemplo intervalos sucesivos programados de cuatro días, cinco, tres, seis, etc.

La planificación del intervalo de zarpada dependerá principalmente de:

1. Los requerimientos de cargas de autoridades civiles y militares.
2. La disponibilidad de escoltas.
3. De la velocidad de los convoyes a su vez función de las velocidades declaradas promedio del tipo de buques potenciales integrantes, de las rutas a utilizar según la situación táctica y de las distancias en juego.
4. Número y ubicación de los puertos a atender en la ruta, conjuntamente con los tiempos para carga y descarga según sus equipos portuarios.
5. Características oceanográficas y meteorológicas de la ruta.
6. Las ya mencionadas necesidades de inteligencia.
7. Necesidades de coordinaciones con otros convoyes.

604 – DEFINICIONES BÁSICAS.

a. Velocidades de convoyes y buques independientes.

(1) Velocidad de avance (SOA).

Es la velocidad que puede desarrollar respecto al fondo del mar medida a lo largo de la ruta y es la base sobre la cual será planteado su movimiento. Al calcular la velocidad de avance de convoyes o buques independientes, serán tenidos en cuenta los eventuales plan zigzag y el efecto de las grandes corrientes marinas en la ruta.

(2) Velocidad declarada.

Es la “máxima velocidad sostenida” que el Capitán declara que puede mantener su buque durante la próxima travesía, en condiciones meteorológicas normales (mar moderado y vientos fuerza cuatro en escala Beaufort) y teniendo en cuenta las condiciones presentes del buque (asiento, calado, estado de limpieza del casco, rendimiento de las máquinas y calidad del combustible).

(3) Velocidad crítica.

Es una velocidad o rango de velocidades propio de cada buque, en el cual no puede permanecer, debido a vibraciones tipo resonancia o fenómenos análogos. Un buque no podrá mantener su estación si la velocidad programada del convoy es igual a la crítica del buque.

(4) Velocidad programada de un convoy y clasificación por categorías.

Velocidad programada de un convoy, es la que se planea mantener con el convoy respecto al agua en condiciones normales y según la cual se determina su clasificación dentro de las siguientes cuatro categorías posibles:

- Convoy de alta velocidad: superior a 21 nudos.
- Convoy rápido: entre 17 y 21 nudos.
- Convoy de media velocidad: entre 11 y menos de 17 nudos.
- Convoy lento: inferior a 11 nudos.

Por ejemplo, un convoy de velocidad programada 14 nudos es un convoy que en condiciones normales puede mantener esa velocidad respecto al agua, por lo cual estará clasificado como convoy de media velocidad.

La velocidad programada será por lo menos un nudo y medio menor que la velocidad declarada del buque más lento. Visto al revés por razones prácticas, una vez difundido el programa de un convoy con una determinada velocidad programada, cualquier buque a incorporarse al mismo deberá tener una velocidad declarada al menos 1,5 nudos mayor (ejemplo, convoy velocidad programada 15 nudos, se requiere al menos 16,5 nudos de declarada para incorporarse). Ese 1,5 nudos es un margen mínimo a favor para mantenerse en estación respecto al guía de la formación del convoy.

b. Identificadores y títulos de convoyes oceánicos y costeros.

(1) Identificadores.

Identifican a cada convoy o sección, son el equivalente al apellido. Ocupan un campo de 6 caracteres; los cuatro primeros corresponden al código identificador del OCA (como veremos luego, también usado en los conjuntos CHOP) y los 2 restantes a un número de serie secuencial.

Cada OCA originador de convoyes establecerá los identificadores en una única secuencia continua, desde el comienzo de las operaciones con convoyes, indistintamente de que se apliquen a convoyes costeros o a distintas secciones de convoyes oceánicos.

Sea por ejemplo un OCA cuyo código es WLTR, cuyo primer convoy es costero; le corresponderá el Identificador WLTR01. Si su siguiente convoy es oceánico, con una sección principal y dos JOINER, éstas tendrán los Identificadores WLTR02, WLTR03 y WLTR04.

(2) Título del convoy o de la Sección del convoy.

También conocido como “sigla del convoy”, brinda básicamente datos sobre el puerto de salida, el de destino, la categoría en función de la velocidad programada y el número de serie del convoy principal según su frecuencia, correspondiente a la frecuencia de zarpada determinada en el programa de convoyes.

Está compuesto de dos trigramas designadores de puertos, un designador de categoría por velocidad de una sola letra y un número de serie de dos dígitos.

Las letras de los designadores de categoría por velocidad son las siguientes:

H - para convoy de alta velocidad (superior a 21 nudos)

F - para convoy rápido (entre 17 y 21 nudos)

M - para convoy de media velocidad (entre 11 y menos de 17 nudos)

S - para convoy lento (inferior a 11 nudos)

Por ejemplo, en el caso de la sección principal de un convoy de velocidad programada 18 nudos, por lo cual entra en la clasificación de rápido (R), que sale de Río de Janeiro (RIO) con destino Dakar (DAK) y siendo la cuarta zarpada del programa correspondiente del mismo convoy, su título será RIODAKF- 04.

Si ese convoy oceánico tiene una sección JOINER que sale de VITORIA (VTR), el título de la misma será VTR-RIODAKF- 04; indica la sección que saliendo de VTR se incorpora a la sección principal RIODAKF-04.

En los mensajes SAILORDCVY de zarpada de convoyes oceánicos, cada una de las secciones MAIN / JOINER / LEAVER / JOINER - LEAVER del convoy, son encabezadas por un “Conjunto” denominado como “CVY”. Lo mismo sucede en el mensaje SAILORDCVY de zarpada de convoyes costeros, con un conjunto CVY para el “núcleo” del convoy.

Dicho conjunto CVY posee dos “Campos”, entre otros, con información identificatoria y descriptiva, el primero contiene al llamado “Identificador del convoy o sección” y el segundo al “Título del convoy o sección”.

Ejemplo: CVY/CBRS08/RIONYOM-01/M/-/-, corresponde al octavo convoy originado en un puerto situado en el área del OCA Brassul, siendo el primer convoy de velocidad media entre Rio de Janeiro y New York. En este ejemplo, CBRS08, es el identificador del Convoy de la Sección MAIN y el conjunto RIONYOM-01 es el “Título del Convoy”, “Sección del Convoy” o “Sigla del Convoy”.

605 – OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN DE CADA BUQUEMERCANTE.

La formación táctica de los convoyes en el mar deberá tener en cuenta las características de cada buque. Estas podrán ser obtenidas por el NCSO en las publicaciones internacionales especializadas, con el Agente Marítimo, con el personal del propio buque o por medio de representantes de la NSA.

El NCSO deberá mantener actualizado el archivo con las características de los buques que habitualmente toman los puertos de su responsabilidad. Ese archivo se denomina “FICHA DE DATOS DE BUQUES” (ver anexo B). Ese documento posibilitará la sistematización de los datos necesarios para las zarpadas de buques como independientes o en convoy. En las fases de planeamiento y programación de un convoy, los datos contenidos en esa ficha serán fundamentales para que el NCSO pueda completar la Planilla Patrón del convoy. (ver anexo B).

Además de las características del buque, otras informaciones deberán ser de interés para el NCSO, por ejemplo, equipamiento para convoyes.

- Equipamiento para convoyes.

Los buques mercantes estarán sujetos a inspecciones del NCSO, para garantizar que estén provistos de los equipos de convoy establecidos en las normas del Capítulo 10 - “Documentación y equipamientos para buques mercantes” y otras directivas particulares en vigor.

Consecutivamente, el NCSO emitirá el certificado de equipamiento para los buques inspeccionados con resultados satisfactorios.

- Tripulación

El NCSO deberá verificar que cada buque esté convenientemente tripulado y cuando así no fuere entablará acción por conducto de la NSA de la bandera.

606 - SALIDAS Y ENTRADAS APUERTOS

a. Información de carácter general.

En el mensaje por el cual la ORGACONTRAM es informada de la zarpada del convoy, o de buque independiente, como así también, en el Legajo de Instrucciones de Navegación, se fijará la hora en la cual el buque cabeza del convoy o el buque independiente deberán pasar por el punto **ALFA** del puerto o canal. En el Legajo de Instrucciones de Navegación además se establecerán otros detalles sobre la manera de hacerlo.

En el caso de los convoyes, la señal de zarpada será la orden ejecutiva para que los buques del mismo leven anclas y zarpen. Desde ese momento, el convoy estará a cargo del Comodoro y el OCT, aunque el control de los movimientos dentro de los límites portuarios será ejercido aun por las autoridades portuarias.

En caso de amenaza armada por parte de una fuerza naval enemiga, muchas veces los buques saldrán y entrarán de puerto por un canal barrido, a lo largo de un campo minado defensivo. El canal barrido empezará generalmente en la entrada del puerto y se extenderá mar adentro. Los puntos de referencia A, X, y O se emplearán para facilitar la salida y entrada a puerto. Cuando se abran múltiples canales barridos, se emplearán los puntos A1, A2, X1, X2, etc.

En el mensaje de CNTM de zarpada (punto 5, campo correspondiente al GFH de ETD puerto de origen) y en el Legajo de Instrucciones de Navegación, se fijará la hora a la cual el buque cabeza del convoy o el buque independiente deben pasar por el punto ALFA del puerto.

b. Puntos de referencia portuarios.

1. Punto A, en un acceso portuario este punto podrá encontrarse en la entrada misma del puerto o bien muy cerca de ella en dirección del mar. En un puerto con un largo acceso, probablemente se encontrará en el extremo del lado del mar del acceso. La autoridad naval local establecerá y dará a conocer el punto A; en su defecto podrán establecerlo el OCT o el Comodoro del convoy.
2. Punto X, por regla general este punto será el extremo final del canal barrido hacia el lado del mar. Cuando no haya un canal barrido o en un gran estuario, deberá darse a conocer la posición exacta del punto X. La autoridad naval local establecerá este punto y su posición; en su defecto lo harán el OCT o el Comodoro del convoy.
3. Punto O, los buques de un convoy tendrán que encontrarse en estación al cruzar el guía por el punto O, al dejar el puerto. A su arribo al puerto de destino, en este punto la formación del convoy o

sección de convoy comenzará a disolverse en ejecución del plan de entrada.

El OCT o COMODORO establecerá el Punto O para el convoy que zarpe o arribe al puerto. Las informaciones precedentes figurarán en las secciones pertinentes del LEGAJO DE INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN.

607 – FUERZAS DE ESCOLTA Y BUQUES DE APOYO.

Normalmente son asignadas a los convoyes y excepcionalmente a algunos independientes muy valiosos.

El NCSO no tiene responsabilidades en la selección y asignación de las fuerzas de escolta y los buques de apoyo. Sin embargo, deberá asegurarse que las fuerzas de escolta y los buques de apoyo que no zarpen juntos con el convoy desde ese puerto, reciban en navegación copias de las instrucciones importantes sobre zarpada y rutas del convoy impartidas en el puerto.

a. Asignación de Escoltas.

El Comando Operativo Naval a cargo de las fuerzas de protección, eventualmente seleccionará y asignará patrullas aéreas, adecuadas escoltas; además de designar a los respectivos OCT (oficiales en comando táctico). El requerimiento de fuerzas de escolta (protección) es una de las responsabilidades del OCA.

Los escoltas no son considerados parte del convoy.

b. Buques de rescate comunes.

El NCSO del puerto de salida del convoy designará a los buques del convoy más aptos para operar como buques de rescate.

c. Remolcadores de salvamento.

Son remolcadores de gran porte y capacidades, del tipo oceánico y para todo tiempo, destinados al auxilio de buques averiados.

Normalmente serán estacionados en puntos estratégicos en las proximidades de la ruta de los convoyes y estarán a órdenes del OCA de la sub área correspondiente

En circunstancias especiales acompañarán a los convoyes, siendo ubicados en la parte posterior de la formación táctica; en tal caso necesitarán disponer de las mismas informaciones que los buques de rescate.

d. Petroleros de la Escolta.

Dependiendo del tamaño del área de CNTM, el número de buques tanque disponibles para apoyar a los escoltas de convoyes y otras fuerzas navales, normalmente será inferior a las necesidades.

Por tal razón, conviene seleccionar en tiempos de paz los buques tanque mercantes potencialmente aptos para ser requisados para tal fin, de acuerdo a sus capacidades de transporte y de los aparejos para el reabastecimiento en el mar (normalmente les serán instalados en tiempo de paz, o estarán almacenados para una rápida distribución e instalación).

Se supone que cada AC distribuirá a los OCA los buques tanque asignados como petroleros de escolta, según los acuerdos aliados. Estos buques tanque son específicos para el reabastecimiento de los escoltas, no transportarán combustible como carga común y los NCSO los incluirán en la formación del convoy.

e. Buques logísticos

De acuerdo a los conceptos más modernos, la tarea del ítem anterior también podrá ser cumplida por buques logísticos, los cuales además de proveer combustible a los escoltas, lo podrán reaprovisionar con otros insumos tales como repuestos, munición, víveres, agua, etc.

SECCIÓN II – CONVOYES OCEÁNICOS.

608- CONSIDERACIONES GENERALES.

El Capítulo 5 ya fueron presentadas las secciones MAIN, JOINER y LEAVER del convoy oceánico. Cada sección del convoy será formada por uno o más buques, normalmente cada una tiene su propia escolta que se integra a la de la sección MAIN o se separa de la misma, de acuerdo con cada caso.

Su programación es más compleja, insume mucho mayor tiempo de coordinaciones y planificación, requiriendo conocer por anticipado a la zarpada y a la emisión del mensaje final que informará su zarpada a las autoridades navales y de la NSA, todos los datos del convoy completo, de los cuales los más importantes son los siguientes:

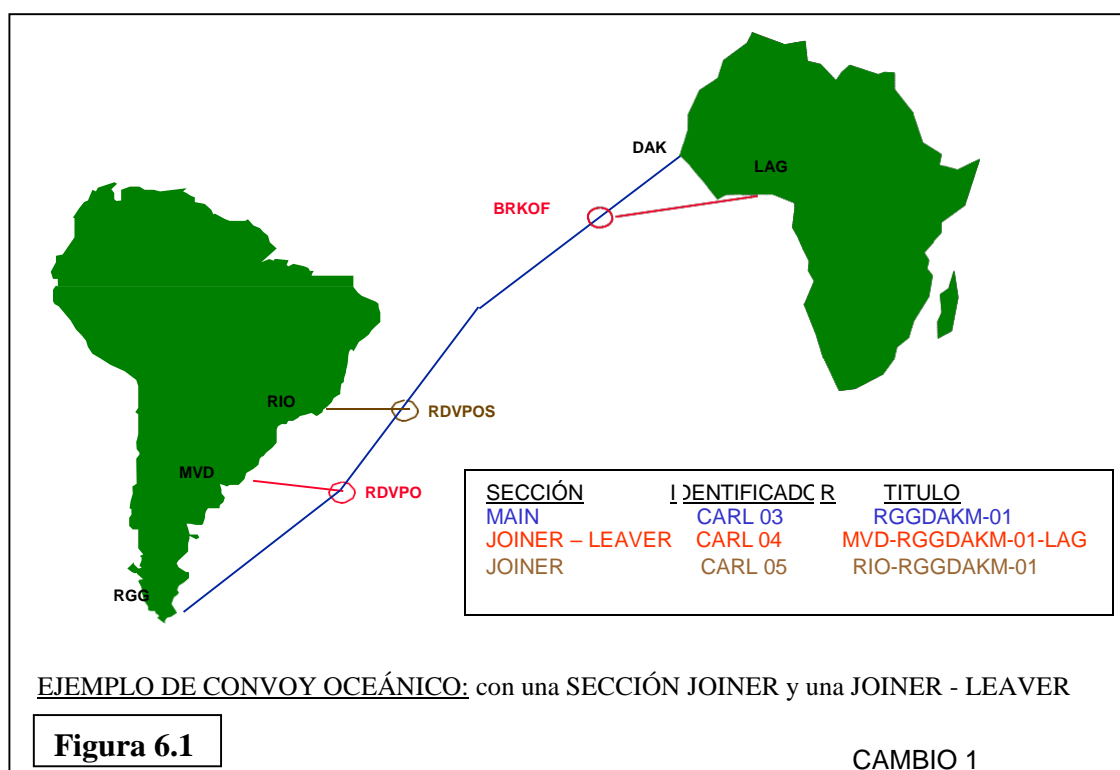
- Todos los buques que zarparán con la sección principal (MAIN).
- Todos los buques que se incorporaran en la ruta, desde que puertos y cuando zarparán, a que velocidad y por cual ruta, cuando y en que punto será el encuentro (RDVPOS) con la sección MAIN.
- Todos los buques que se separarán en la ruta y en que punto (BRKOFF), hacia cuales puertos, a que velocidad y por cual ruta.

- Las cargas de todos los buques del convoy.
- Las escoltas de todas las secciones.

De lo expresado surge la necesidad de desarrollar una serie de coordinaciones entre los OCA y NCSO participantes, antes de emitir el mensaje SAILORDCVY y consecutivamente preparar y entregar los legajos de órdenes correspondientes para cada Comodoro de Sección. Existe un procedimiento que norma estas coordinaciones, desarrollado posteriormente en el Capítulo 5.

El ejemplo de la próxima figura, corresponde al caso de un convoy oceánico desde Río Gallegos (RGG) hasta Dakar (DAK), al cual se incorporan en la ruta una sección JOINER desde Río de Janeiro (RIO) y una sección JOINER-LEAVER desde Montevideo (MVD) hasta Lagos (LAG).

En la figura se observan las rutas de las tres secciones de este convoy oceánico, junto con los puntos de RDVPOS y BRKOFF.



En un recuadro se señalan los títulos e identificadores de esas secciones, los cuales serán asentados en el mensaje SAILORDCVY, en los dos primeros campos de los conjuntos CVY de cada sección.

609- LEGAJOS DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN PARA CONVOYES OCEÁNICOS.

Este legajo debe contener las principales informaciones para la travesía en convoy, incluyendo aquellas necesarias para la seguridad del buque propio y la coordinación con los otros buques que ya forman parte o integran el convoy, hasta el destino final.

Estos Legajos, clasificados como "DOCUMENTO DE TRABAJO", serán distribuidos a los Capitanes de BM en convoy, buques especiales de rescate, petroleros de la escolta, Comodoros del convoy, Vice-Comodoros y Contra-Comodoros, OCT y Comandantes de los buques de guerra escoltas.

Cada Capitán de BM del convoy recibirá solamente las hojas que lo afecten directamente. Los Legajos serán confeccionados por duplicado (Original para el Capitán del BM y Copia para el archivo del NCSO)

En las legajos se podrán hacer referencias a partes de la publicación PTI-CNTM Vol. II o de otras publicaciones que figuran en el juego estándar entregado a los buques mercantes, pero no se extractará ningún contenido total o parcial de estas publicaciones.

Los Legajos deberán contener:

- 1- Instrucciones de salida de puerto.
- 2- Información sobre canales de puertos de salida.
- 3- Ayudas a la navegación.
- 4- Órdenes para las secciones JOINER y JOINER / LEAVER.
- 5- Órdenes para las secciones LEAVER.
- 6- Indicativos de llamada de los buques mercantes.
- 7- Señales y procedimientos de identificación.
- 8- Plan de comunicaciones y normas de seguridad de las mismas..
- 9- Rutas y puntos de referencia de diversión (RDIV).
- 10- Punto de reunión a mediodía del convoy.
- 11- Instrucciones y rutas de rezagados.
- 12- Diagrama de formación del convoy .
- 13- Hoja de análisis del Comodoro.
- 14- Instrucciones para entrada a puerto.

610- PLANEAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DEL CONVOY OCEÁNICO.

La planificación y organización de un convoy oceánico comenzará tan pronto como sean determinados los buques del mismo, su ubicación, identidad, características, grado de alistamiento y carga. Esto requiere una serie de coordinaciones entre las NSA, los OCA de cada sección del convoy y los NCSO involucrados.

Cada NCSO de puertos de donde salen secciones MAIN / LEAVER / JOINER / JOINER-LEAVER preparará un plan provisorio para la / las secciones que salen de su puerto (Ver detalles en la PTI-CNTM Vol. II).

611- CONFERENCIA DEL CONVOY OCEÁNICO.

La conferencia del convoy servirá para que el NCSO brinde un resumen informativo a los capitanes mercantes de las secciones del convoy de su puerto. Se realizará en el momento más próximo posible a la salida.

Eventualmente podrá ser necesario apartarse del procedimiento señalado en esta sección, el cual solo pretende servir como una guía general. Además de la conferencia del convoy, se efectuará independientemente una conferencia de comunicaciones para oficiales y personal de comunicaciones.

a. Participantes de la conferencia.

Asistirán a la conferencia del convoy las siguientes autoridades dentro de lo posible:

1. El OCT, acompañado de los Comandantes de los buques de guerra de escolta, oficiales de operaciones y de comunicaciones.
2. Los Comandantes de los portaaviones de apoyo y de las aeronaves con base en tierra (o sus representantes).
3. El Comodoro, los Vice- Comodoros y Contra- Comodoros, los oficiales de comunicaciones del Estado Mayor del Comodoro, los oficiales de enlace de comunicaciones navales, los capitanes y oficiales de Radio de todos los buques mercantes y los oficiales de equipamiento defensivo de buques mercantes (DEMS).
4. Los capitanes de todos los petroleros de escolta y BM de rescate.
5. El Oficial de Estado Mayor a cargo de las contramedidas deminas.

b. Aspectos que se tratarán en la conferencia.

Como guía general, se tratarán los siguientes aspectos.

(1) - Por el NCSO

1. Lista de buques del convoy.
2. Breve explicación de la organización de comando, obligaciones respecto a la seguridad y navegación del convoy.

3. Procedimientos para la salida de puerto de las secciones del convoy.
4. Observaciones sobre el equipo y el personal.
5. Aclaraciones y actualización de publicaciones y otras instrucciones.
6. Necesidad de cumplir estrictamente las órdenes de salida, instrucciones de ruteo, instrucciones de radiocomunicaciones, publicaciones y normas en vigor de aplicación.
7. Diagrama de la formación del convoy, y posiciones de los buques del Comodoro, Vice-comodoro y Contra-comodoro en la formación.
8. Necesidad de estar listos para zarpar de inmediato a la hora indicada, de manera de evitar demoras.
9. Normas locales de practica para el convoy.
10. Información de carácter general sobre la protección de superficie y/o aérea.
11. Procedimiento a seguir en caso de demoras imprevistas en la zarpada, por ejemplo por niebla, mal tiempo, averías, etc.
12. Necesidad de mantener el secreto (antes y después del viaje) sobre todo los hechos relativos a rutas, escoltas o métodos para maniobras con convoyes.

Se inculcará el concepto de que la seguridad en los futuros viajes se basará en el mantenimiento del secreto de los viajes finalizados y que hay que instruir a las tripulaciones al respecto, apelando a su propia seguridad.

Se advertirá que la derrota del convoy debe ser borrada de las cartas una vez concluido el viaje, que no deben ser exhibidas en camaretas o tableros de información general y que no deberán utilizarse alfileres o elementos que dejen marcas permanentes. En caso de emplear cartas electrónicas se emitirán normas de seguridad particulares para su custodia.

13. Importancia de comunicar a los oficiales del buque todas las instrucciones recibidas de las autoridades navales de tierra y todas las instrucciones del convoy que les conciernan.
14. Aprobación del certificado de equipos del convoy.

(2) - Por el Comodoro del convoy.

1. Importancia del correcto mantenimiento de la estación, peligros de rezagarse, modo de actuar en caso de que el buque no pueda mantenerse a la velocidad del convoy, procedimientos para cambiar el rumbo en formación.
2. Procedimientos para casos de niebla o mal tiempo.
3. Necesidad de mantener vigías eficientes, contestar y cumplir rápidamente las señales tácticas, adecuado uso de las señales pirotécnicas.
4. Necesidad de mantener la ocultación de luces, reducción de humo, restricciones en lo relativo a arrojar residuos al agua y achicar sentinas, demás precauciones para no delatar la presencia del convoy.
5. Procedimientos a seguir ante ataques reales aéreos, submarinos o de superficie y organización para el rescate. Normas para prácticas de zafarrancho de combate.
6. Organización interna y navegación del convoy.
7. Procedimientos para incorporar buques a la formación del convoy o para destacarlos.
8. Disposiciones de detalle para el arribo del convoy al destino.
9. Procedimientos ante la eventual dispersión del convoy.
10. Repaso de otros aspectos importantes.

(3) - Por el Oficial en Comando Táctico – OCT.

1. Descripción de la disposición planeada y del empleo de las escoltas de superficie u otras fuerzas que estén previstas para la protección del convoy.
2. Procedimientos ante ataques.
3. Método de dispersión ante ataques si así fuere ordenado y el sistema que deberá adoptarse para reconstruir posteriormente el convoy en un punto de reunión.
4. Procedimientos cuando un buque fuere averiado o hundido.
5. Procedimientos para el reabastecimiento en el mar de los escoltas.

6. Necesidad de estar alistados para eventuales transbordos de pesos en el mar.

(4) - Por el Oficial de Comunicaciones del OCT.

1. Instrucciones de silencio electrónico y normas de seguridad de las comunicaciones.
2. Asignación de guardias de radio y radar.
3. Plan de Contramedidas Electrónicas.
4. Normas de reconocimiento e identificación.
5. Circuitos para las comunicaciones internas del convoy.

(5) - Por el Comandante del Grupo Aéreo o su Representante.

1. Comentarios acerca del empleo que se dará a las aeronaves
2. Comentario sobre las operaciones de vuelo de las aeronaves embarcadas en los escoltas, si hubiera.
3. Probables tipos de aeronaves enemigas.

(6) - Por el Oficial de Guerra de Minas.

1. Resumen de información actualizada sobre la amenaza de minas.
2. Instrucciones de seguridad, navegación precisa por canales barridos, precauciones sobre control de averías, etc.

612 – INCORPORACIONES A LAS FORMACIONES DE CONVOYES OCEÁNICOS EN EL MAR (SECCIONES JOINER / JOINER - LEAVER).

a. Detalles en cuanto a las formaciones.

Las formaciones tácticas de los convoyes oceánicos estarán organizadas en secciones, de acuerdo con los puertos de zarpada y destino de los buques, a fines de:

- (1). Facilitar las separaciones en las posiciones de BRKOFF de las secciones LEAVER y JOINER-LEAVER sin interferir con la sección MAIN con prioridad sobre las incorporaciones, que por tal razón serán más complicadas.
- (2). Facilitar en la medida posible la incorporación de las secciones JOINER y JOINER-LEAVER a la formación en las posiciones de RDVPOS.

En ocasiones los buques que se incorporen deberán ocupar estaciones separadas entre si, mientras que otros ya en el convoy tendrán que corregir su ubicación hacia nuevas estaciones.

La incorporación de una sección JOINER o JOINER-LEAVER se desarrollará conforme a las órdenes de detalle impartidas por el Comodoro del convoy MAIN, a partir del encuentro en el mar.

Generalmente los buques JOINER ocuparán estaciones a retaguardia de la sección MAIN y los buques JOINER-LEAVER se estacionarán por la banda de la misma, facilitando así su futura separación.

Al incorporarse a la formación del convoy principal, los buques adoptarán los números correspondientes a las posiciones de las columnas a las cuales se unan y los correspondientes indicativos internos del convoy.

A lo largo de la navegación, luego de las incorporaciones, el Comodoro podrá ordenar intercambios de estaciones para facilitar los futuros procedimientos de los LEAVER.

Además y en base a otras consideraciones tácticas relativas a la navegación o a la amenaza enemiga, el Comodoro luego de coordinar con el OCT podrá ajustar la formación táctica del convoy, recurriendo a las siguientes medidas por ejemplo:

1. Asignación de más columnas por estribor.
2. Cambios en la separación entre columnas y entre buques en columnas.
3. Cambios geométricos de la formación.
4. Asignación de nuevas estaciones.

b. Coordinación entre los NCSO para las formaciones tácticas.

Es esencial un estrecho enlace entre los NCSO de los puertos de zarpada del convoy MAIN y de las secciones JOINER o JOINER-LEAVER. Tendrán a su cargo la doble tarea de organizar sus propias secciones como formaciones independientes y de planificar una eficiente unión de ambas en el mar.

Los respectivos OCA supervisarán tales coordinaciones, de manera de poder intervenir cuando lo aprecien necesario.

c. Obligaciones del NCSO de la Sección a incorporar.

Cada NCSO de puerto de salida de secciones JOINER o JOINER-

LEAVER y de acuerdo a las órdenes previas de su OCA, deberá proporcionar al Comodoro y respectivos Capitanes las instrucciones de salida, el ruteo hasta la posición de encuentro y la ruta de rezagados desde allí hasta el puerto de destino inmediato de cada buque. Lo hará mediante el correspondiente Legajo de Instrucciones de Navegación para convoy oceánico.

Además suministrará - únicamente al Comodoro y en sobre cerrado - la ruta del convoy principal, para usarla en caso de imposibilidad de llegar al punto de encuentro, RDVPOS.

d. Obligaciones del NCSO de la sección MAIN.

El NCSO del puerto de zarpada del convoy MAIN, suministrará a los NCSO de los puertos de salida de JOINER los detalles para la entrada a formación en los RDVPOS. Se hará llegar la siguiente información, para que los JOINER reciban instrucciones adecuadas:

- (1). Formación del convoy y posiciones que deban ocupar los buques que se incorporen.
- (2). Indicativo de llamada del convoy y circuitos a cubrir.
- (3). Planes de comunicaciones.
- (4). Posición del Comodoro al mediodía.

613 - INCORPORACIONES NO PREVISTAS EN EL MENSAJE DE ZARPADA DEL CONVOY.

Después de la zarpada de la sección MAIN del convoy y como algo muy excepcional, el OCA controlador podrá ordenar la salida de un buque para incorporarse al convoy no previsto en las coordinaciones previas ni en el mensaje de zarpada para convoy.

El OCA Informará al respecto al Comodoro del convoy y al OCT de la escolta, junto con los detalles que faciliten la maniobra de encuentro e ingreso a la formación.

614 - ZARPADA DE UN BUQUE RETRASADO EN PUERTO, ALCANZANDO AL CONVOY PARA INCORPORARSE COMO JOINER INDEPENDIENTE EN EL MAR.

Excepcionalmente, cuando un buque no pueda zarpar con una sección de convoy y su velocidad declarada sea bastante superior a la mínima requerida por dicho convoy, podrán adoptarse medidas para lograr su incorporación al convoy en el mar.

Si fuera posible, el Comodoro, el OCT y todos los escoltas deben ser

informados antes de la zarpada del convoy acerca de dicha posterior incorporación.

La información sobre ese buque se dará exactamente de la misma forma que la de una sección JOINER compuesta de un solo buque, en el mensaje SAILORDCVY o mediante un mensaje de corrección del OCA si tal mensaje ya había sido emitido. Será un JOINER que zarpa del mismo puerto de su sección y la alcanza en un lapsoprudencial.

El Capitán del Buque Mercante asistirá a la conferencia del convoy de ser posible o recibirá un resumen de informaciones del NCSO.

Cuando se ordene a un buque en tal situación que se incorpore a un convoy en el mar, la estación que ocupará se referirá por número de posición en convoy, de acuerdo al diagrama de formación del mismo.

Nota: El mensaje que se utiliza para corregir o modificar otro se denomina CORRECTION.

615 - INSTRUCCIONES PARA LA COORDINACIÓN DE CONVOYES OCEÁNICOS PREVIA EMISIÓN DEL MENSAJE DE ZARPADA DEL CONVOY.

a. Generalidades.

No debe perderse de vista que cada convoy oceánico, desde antes de la zarpada debe ser estructurado, coordinado y organizado en secciones M - J - L - JL, participando en tal tarea los OCA de cada sección.

Todo ello será luego detallado en el mensaje SAILORDCVY y en cada uno de los legajos de zarpada de los NCSO.

Esto obliga a efectuar una cuidadosa coordinación entre los OCA afectados, previa a la emisión del SAILORDCVY, la cual llevará días de trabajo y múltiples mensajes navales.

OCA ORIGINADOR es aquel del cual depende el puerto de reunión, de donde zarpan las secciones MAIN y LEAVER. Acumula además la función de OCA CONTROLADOR, hasta el CHOP al siguiente OCA en la ruta.

OCA CONTROLADOR es aquel que tiene al convoy bajo su control mientras navega en su subárea.

OCA INCORPORADOR es aquel que - no siendo el ORIGINADOR - tiene secciones JOINER o JOINER - LEAVER.

El OCA ORIGINADOR es responsable de establecer:

- La derrota de la sección MAIN, completa desde el puerto de origen hasta el destino final.
- Las derrotas y los puntos de RDVPOS de las secciones JOINER o JOINER - LEAVER que salen de otros puertos de su jurisdicción.
- Los puntos de BRKOFF y las derrotas desde estos a cada puerto, para el tramo final de las secciones LEAVER y JOINER -LEAVER.

Los OCA INCORPORADORES son responsables de establecer las derrotas y los RDVPOS para las secciones JOINER / JOINER - LEAVER que salen de sus puertos

Los OCA solo inician coordinaciones respecto a los buques de los cuales ya tengan el READYREP enviado por los respectivos NCSO.

Para comenzar las coordinaciones debe conocerse anticipadamente la zarpada de determinado convoy oceánico, por ser parte de un programa ya difundido o por una comunicación expresa para un convoy de oportunidad.

Estas coordinaciones en la mayoría de los casos solo requieren dos tipos básicos de mensajes: uno inicial automáticamente emitido por el OCA ORIGINADOR a todos los OCA en la ruta relacionados con ese convoy y otro eventual consecutivo de cada OCA INCORPORADOR que necesite agregar buques al convoy.

b. Coordinaciones para secciones JOINER / JOINER- LEAVER en el mar o incorporaciones en el puerto de reunión.

El NCSO no informa en que convoy desea incorporar un buque, sólo se limita a enviar un mensaje a su OCA, informando el BM que está en puerto listo a zarpar y que debe navegar en convoy oceánico. El OCA decidirá en que convoy será incorporado y hará las coordinaciones necesarias con el OCA ORIGINADOR.

Nota: El mensaje READYREP es utilizado para que el NCSO / REPTOF informe a su OCA que un BM está "CARGADO Y LISTO A ZARPAN" hacia el destino establecido por su NSA, a partir del día / hora que se determine.

Será empleado únicamente para travesías oceánicas y en los siguientes dos casos:

1. Para BM que deban navegar en convoyes oceánicos, por tener velocidad por debajo de la mínima establecida o por el hecho de tener información relevante.
2. Para los BM independientes oceánicos, en los casos excepcionales en que el OCA no haya delegado la autoridad de

zarpada.

(1) Primer paso.

Al ser establecido el sistema de convoyes, cada OCA ORIGINADOR emite el mensaje correspondiente a la primera zarpada del programa, direccionada a los otros OCA, al NCSO del puerto de zarpada (Reunión) del convoy conteniendo: horario de zarpada y arribo a los puertos de destino inmediato y final (si se conocen), la velocidad del convoy, la ruta o derrota a ser navegada y la fecha límite de llegada de los BM que se incorporarán en el puerto de reunión (puerto de zarpada de las secciones M y L) y otros datos juzgados necesarios.

Modelo de mensaje transmitido por el OCA ORIGINADOR del convoy.

FM: OCA ORIGINADOR. (*Autoridad de Control Operativo de la Subárea Marítima de la cual partió el convoy principal*)

TO: OCA INCORPORADOR (ES) (*Autoridad de Control Operativo de la(s) Subárea(s) Marítima(s) de la cual partió la sección del convoy, J / J- L*)

INFO: NCSO PUERTO DE ORIGEN / REUNIÓN. (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto de reunión de la sección MAIN o de origen del convoy*)

BT (*Separador de texto*)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

DATOS CINEMÁTICOS DE LA SECCION MAIN (*Título del mensaje*)

1. **TÍTULO DEL CONVOY** (*Nombre del convoy principal o de la sección MAIN*).
2. **PLAN DE VIAJE DEL CONVOY** (*Nombre del puerto de origen, horario de zarpada, horario de arribo al puerto de destino inmediato o de destino final*)
3. **VELOCIDAD DEL CONVOY** (*Velocidad declarada del convoy o velocidad con respecto al fondo*)
4. **DERROTA DEL CONVOY** (*Ruta de la sección MAIN, dentro de las Subáreas de los OCA INCORPORADORES u OCA CONTROLADORES, pudiendo ser una ruta previamente determinada ó una formada por puntos con sus respectivas coordenadas*).
5. **FECHA LÍMITE PARA INCORPORACIONES** (*Día y horario límite en que se deberán realizar las incorporaciones en el puerto de reunión*).

BT

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta publicación.

(2) Segundo pasoA - (Caso en que el OCA incorpora JOINER / JOINER- LEAVER en el mar)

Recibido el mensaje del primer paso y los READYREP de los buques que deben ir en convoy oceánico enviados por los NCSO subordinados, el OCA INCORPORADOR envía un mensaje con instrucciones para JOINER a los NCSO que posean buques en esa condición e informa sobre tal procedimiento al OCA ORIGINADOR, a la NSA de la bandera del buque y al NCSO del puerto de la sección MAIN.

Modelo de mensaje transmitido por el OCA INCORPORADOR

FM: OCA INCORPORADOR de CONVOY (*Autoridad de Control Operativo de la Subárea del puerto de zarpada del convoy o de la sección del convoy para incorporar o para incorporar / desincorporar al convoy principal (JOINER o JOINER-LEAVER)*)

TO: NCSO DEL PUERTO DEL JOINER o JOINER-LEAVER (*Oficial del Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto de zarpada del convoy o de la sección del convoy a incorporar o bien para incorporar / desincorporar al convoy principal (JOINER – JOINER-LEAVER)*).

INFO: OCA ORIGINADOR
NCSO PUERTO SECCIÓN MAIN
NSA BANDERA /S

BT (*Separador de texto*)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

INSTRUCCIONES PARA JOINER (*Título del mensaje*)

1- TÍTULO DEL CONVOY A INCORPORAR O A INCORPORAR / DESINCORPORAR (*Título de la Sección JOINER o JOINER-LEAVER*)

2- BUQUE (*Indicativo Internacional, el número IMO, el nombre del buque el tipo del buque, la bandera*)

3- CARGA (*Tipo de Carga, material que la compone, cantidad*).

4- PLAN DE VIAJE DEL CONVOY (*Nombre del puerto de origen, horario de zarpada, horario de arribo al puerto de destino inmediato o de destino final*)

5- VELOCIDAD DEL CONVOY (*Velocidad declarada del convoy o velocidad con respecto al fondo*)

6- RUTA DEL CONVOY O DE LA SECCIÓN DEL CONVOY A INCORPORAR HASTA EL RDVPOS (*Ruta de la sección a incorporar, desde el puerto hasta el punto de encuentro (RDVPOS) con el convoy principal o sección MAIN, determinadas por puntos con sus respectivas coordenadas*).

7- PUNTO DE ENCUENTRO DE LA SECCIÓN CON EL CONVOY PRINCIPAL (RDVPOS).

8- COMUNICACIONES PARA EL ENCUENTRO EN EL MAR.

BT

Nota: Serán repetidas tantas líneas lógicas (2 y 3), como fueran necesarias para incluir los buques de la sección a incorporar.

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta Publicación.

B- Caso en que el OCA destacará un buque para incorporarse en el puerto de reunión.

Recibidos el mensaje del primer paso y los READYREP de buques que deben ir en convoy, el OCA INCORPORADOR decide a que convoyes intentará incorporarlos y envía sin pérdida de tiempo el mensaje de "instrucciones para incorporación en el puerto de reunión" al NCSO del buque a incorporar, al OCA ORIGINADOR, a la NSA de la bandera del buque y al NCSO del puerto de reunión.

El OCA ORIGINADOR deberá también enviar mensajes semejantes, en caso de tener buques a destacar al puerto de reunión desde otros puertos de su responsabilidad.

Modelo de mensaje enviado por el OCA Incorporador

FM: OCA INCORPORADOR (*Autoridad de Control Operativo incorporadora del buque a destacar hacia el puerto de reunión*)

TO: NCSO DEL PUERTO (*Oficial del Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto del cual zarpara el buque al punto de reunión*)

INFO: OCA ORIGINADOR DEL AREA ORIGEN DEL CONVOY
NCSO PUERTO SECCIÓN MAIN
NSA DE LA BANDERA

BT

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

INSTRCCIONES PARA INCORPORACIONES EN EL PUNTO/PUERTO DE REUNION (*Título del mensaje*)

1- TÍTULO DEL CONVOY (*o de la sección MAIN en la cual se incorporará un buque en el punto / puerto de reunión*).

2- **BUQUE** (*Indicativo Internacional, el número IMO, el nombre del buque, tipo del buque y la bandera*)

3- **CARGA** (*Tipo de Carga, material que la compone, cantidad*).

4- **INSTRUCCIONES DE ZARPADA PARA EL PUERTO DE REUNIÓN** (*deberán ser incluidas en el Legajo de Instrucciones de Navegación entregado al Capitán del BM donde se detallen los movimientos de buque desde el puerto de zarpada hasta el puerto de reunión o de origen del convoy principal*).

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta publicación.

(3) Eventual tercer paso

La denegación de autorización es por “veto”, mediante un eventual tercer paso del OCA ORIGINADOR denegando la vacante y otorgándola para otra frecuencia posterior, de ser posible.

En el caso afirmativo, el más normal, el OCA ORIGINADOR no contesta nada y la posterior aparición del buque o sección en el mensaje SAILORDCVY servirá de confirmación.

Modelo de mensaje enviado por el OCA INCORPORADOR

FM: OCA ORIGINADOR. (*Autoridad de Control Operativo de la Subárea Marítima de la cual partió el convoy principal*)

TO: OCA INCORPORADOR (ES) (*Autoridad de Control Operativo de la(s) Subárea(s) Marítima(s) de la cual partió la sección del convoy, J / J- L*)

INFO: NCSO PUERTO DE ORIGEN / REUNIÓN. (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto de reunión de la sección MAIN o de origen del convoy*)

NCSO DEL PUERTO (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo que ha solicitado la vacante para el BM*)

NSA DE LA BANDERA (*Autoridad Nacional de Transporte Marítimo del país al cual pertenece el BM*)

BT (*Separador de texto*)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

DENEGACIÓN/REASIGNACIÓN DE VACANTE EN CONVOY

(*título del mensaje*)

REF: (*Identificación del mensaje o documento que le dio origen*).

1. (*Indicación del motivo de la negación*)

2. (*Indicación, si fuera el caso, del convoy en el cual hay vacante*)

DESCLASIFICADO (*Dependerá del grado de clasificación de seguridad.*

Su inclusión dependerá del tema tratado en el mensaje).

616 – RESPONSABILIDADES DE LOS COMODOROS, VICE-COMODOROS Y CONTRA-COMODOROS DE CONVOYES OCEÁNICOS.

a. Responsabilidades del Comodoro.

El Comodoro ocupará uno de los buques del convoy y para el cumplimiento de sus obligaciones tendrá plena autoridad sobre los Capitanes de todos los buques. A su vez estará subordinado a la autoridad del OCT.

No será responsable por la seguridad de la navegación ni por la conducción individual de cada uno de los buques.

Las responsabilidades del Comodoro (detalladas en la publicación (PTI – CNTM Vol. II) incluyen los siguientes aspectos:

1. Organización interna del convoy.
2. Control táctico del convoy, sujeto a las órdenes del OCT y además, dentro de la subárea donde se encuentra, sometido a la autoridad del respectivo OCA.
3. Asignación o reasignación de estaciones en la formación, cuando fuere necesario hacerlo después de la zarpada.
4. Emisión de instrucciones al convoy para la seguridad de la navegación.
5. Preparación para la acción y conducción de la formación durante la misma.

b. Responsabilidades de los Vice-Comodoros y Contra-Comodoros.

1. Vice-Comodoro:

En convoyes muy grandes comúnmente se asigna un Vice-comodoro, embarcado en otro buque diferente al del Comodoro. Presta cooperación a éste y actúa en su reemplazo en caso de necesidad.

Cuando el convoy se divide, asumirá como Comodoro de la parte del convoy correspondiente.

A veces el puesto de Vice-Comodoro es cubierto por el Comodoro de una sección JOINER, luego de la reunión.

2. Contra-Comodoro:

En convoyes muy grandes, puede haber uno o más Contra-

comodoros, quienes prestan cooperación al Comodoro y al Vice-Comodoro y actúan en su reemplazo en caso de necesidad.

Si el Contra-comodoro se encuentra en un buque con diferente destino al del Comodoro y Vice-Comodoro cuando el convoy se divide, se hará cargo de las tareas de Comodoro en la parte del convoy que se separa y en la cual él navega.

A veces los puestos de Contra-Comodoros son cubiertos por los Comodoros de las Secciones JOINER, luego de la reunión.

617 – PROGRAMA DE CONVOYES OCEANICOS

Serán emitidos mediante Ordenes de Operaciones o mensajes navales observando normalmente la siguiente estructura:

- a. Establecido por:
- b. OCA originador:
- c. Puerto de origen:
- d. Destino final:
- e. Fecha de zarpada del primer convoy (sección main)
- f. Frecuencia de zarpadas:
- g. Categoría del convoy por velocidad:
- h. Observaciones:

618 - PARÁMETROS DE SELECCIÓN DE LOS COMODOROS, VICECOMODOROS Y CONTRACOMODOROS PARA NAVEGAR EN CONVOYES OCEÁNICOS.

a. Selección del Comodoro.

Por regla general se designa Comodoro del convoy oceánico a un oficial naval expresamente adiestrado. La elección y asignación de oficiales navales como Comodoros la hace el OCA.

De no haberlos, la elección la hace el NCSO entre los capitanes de la sección MAIN. Para ello tendrá en cuenta la capacidad y experiencia de cada uno y las características y el destino de los buques. Es responsabilidad del NCSO el suministrar al Comodoro así designado la necesaria información clasificada y asegurarse que esté plenamente familiarizado con las Tareas que tendrá a su cargo.

b. Selección de los Vice-Comodoros y Contra-Comodoros.

La selección de los Vice-Comodoros y de los Contra-Comodoros se efectúa de la misma manera que la del Comodoro. Si son oficiales navales se les asignarán las mismas publicaciones que corresponda asignar al Comodoro. Si son Capitanes de BM, solo se pondrá a su disposición la información clasificada mínima necesaria para el caso.

Si se destaca una Sección LEAVER que no tiene en alguno de sus buques a un Vice o Contra-Comodoro, el Comodoro de la sección MAIN designará como tal a uno de los Capitanes.

619 - MENSAJE AL OCT AL COMPLETAR LA ZARPADA DEL CONVOY.

Luego de la zarpada del convoy, el NCSO deberá transmitir un informe en claro al OCT (informativo para el Comodoro del convoy y para los escoltas de superficie) en el que dará las novedades de último momento respecto al convoy, en particular los eventuales nombres de los buques que no hayan podido zarpar o hayan regresado al puerto o fondeadero de reunión.

Nota: Existe un mensaje específico (NONSAILEDREP), para informar esta situación a las autoridades navales y NSA/NFA involucradas.

SECCIÓN III – CONVOY COSTERO.

620 – CONSIDERACIONES GENERALES.

Básicamente el convoy costero está constituido en torno de un buque mercante que efectúa la travesía completa, denominado “Buque núcleo” - NUCL y en el cual embarca el Comodoro (Equivale al “Escolta Administrativo”).

El NUCL recorre su ruta sin detenerse, incorporando o destacando buques desde o hacia los puertos dispuestos en el programa, denominados PUERTOS SERVIDOS.

Las incorporaciones se producen en puntos de encuentro predeterminados por el OCA originador, llamados RDVPOS y ubicados cada uno sobre la ruta y cerca del puerto. A diferencia del convoy oceánico no se fijan puntos de separación BRKOFF; normalmente estos serán casi coincidentes con los respectivos RDVPOS y su ubicación será una decisión táctica del Comodoro, según la situación cuando el convoy llegue a la zona de cada puerto.

El mensaje final que informa la zarpada del convoy costero a las autoridades navales y NSA/NFA, solamente contiene el buque - núcleo, su ruta completa y los puntos de RDVPOS de todos los puertos servidos, con los horarios de arribo previstos para cada uno. No contendrá la ruta desde cada puerto hasta el RDVPOS, ni los datos de los buques que se incorporan y destacan a lo largo de la derrota.

Se incorporarán continuamente los buques de oportunidad que vayan surgiendo, según las necesidades de los puertos, excepto obviamente de los que han sido sobrepasados. El núcleo no se detiene, no entra a los puertos servidos y no modifica su derrota.

La ruta está normalmente tan cerca de la costa como la seguridad náutica lo permite, porque en el tramo desde cada puerto servido hasta el respectivo RDVPOS el buque no tiene escolta. Esto también dependerá del perfil de la costa y de la posible necesidad de no alargar excesivamente la duración del viaje, según la urgencia en recibir las cargas.

Ver el ejemplo de un convoy costero en la figura que sigue, cuyo Identificador será RGDVTRM-02 por ser la segunda zarpada programada del mismo.

Nota: Existe un mensaje específico (SAILORDCVY), para informar esta situación a las autoridades navales y NSA involucradas. Este mensaje se utiliza también como mensaje del convoy. El identificador y el título del convoy irán en el conjunto CVY del mensaje que informa la zarpada correspondiente.



621 – PLANEAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE CONVOYES COSTEROS.

La planificación y organización de un convoy costero comenzará tan pronto como se conozca el programa del mismo y/o el mensaje SAILORDCVY correspondiente.

A diferencia del convoy oceánico, desde antes de la zarpada y

continuamente luego de la misma mientras el convoy avanza, se solicitarán incorporaciones de oportunidad según las necesidades de los puertos aun no sobrepasados, ya que el núcleo no se detiene, no entra a los puertos servidos y no modifica su derrota. En el convoy oceánico cuando la sección MAIN zarpa del puerto de origen / reunión ya está formado, y se conocen las secciones JOIN / LEAVER y JOIN – LEAVER que lo componen con todos sus detalles.

Cada NCSO del puerto servido pide VACANTES en el convoy, según un procedimiento continuo de coordinaciones que se detalla más adelante. Luego de otorgadas las mismas se zarpa a cada buque mediante un mensaje informando el movimiento para incorporación al convoy , el cual no contiene la ruta ni el punto de RDVPOS, informando solamente los datos del buque y los puertos de salida y destino, con sus respectivas ETD y ETA.

En síntesis, el convoy costero se puede asemejar a un ferrocarril local (el núcleo) , recorriendo una serie de estaciones donde, sin detenerse, baja y sube pasajeros (buques a incorporar o desincorporar).

Nota: Existe un mensaje específico (SAILORDIND), para informar la incorporación al convoy.

622 – COORDINACIONES PARA CONVOYES COSTEROS.

a. Generalidades.

No se solicitará vacante para el buque - núcleo del convoy, el cual será zarpado conforme al mensaje del convoy impuesto por el OCA ORIGINADOR.

b. Coordinaciones.

(1) Primer paso

Son las primeras medidas adoptadas por el OCA ORIGINADOR de los convoyes quien enviará un mensaje informando la zarpada del buque núcleo a los OCA de las áreas de tránsito del convoy y a los NCSO de los puertos servidos.

Ese mensaje se emitirá sin pérdida de tiempo a partir de la vigencia del programa de convoyes, a efectos de brindar un adecuado lapso para el desarrollo de las coordinaciones.

Modelo de mensaje transmitido por el OCA ORIGINADOR.

FM: OCA ORIGINADOR. (*Autoridad de Control Operativo de la Sub área Marítima de la cual zarpó el buque núcleo del convoy costero o el escolta administrativo*)

TO: OCA INCORPORADOR (ES) (*Autoridad de Control Operativo de la(s) Sub área(s) Marítima(s) de la cual zarpó el BM para incorporarse al convoy*).

OCA CONTROLADOR (ES) (*Autoridad de Control Operativo por donde transitará el convoy – puede ser el propio OCA INCORPORADOR*).

INFO: NCSO PUERTO DE ORIGEN / REUNIÓN. (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto de zarpada del buque núcleo del convoy costero o el escolta administrativo*).

NCSO DE LOS PUERTO SERVIDOS (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto que fue servido por el buque núcleo del convoy costero o el escolta administrativo*).

BT (Separador de texto)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

DATOS CINEMATICOS DEL BUQUE NUCLEO (*Título del mensaje*)

1. **TÍTULO DEL CONVOY** (*Nombre del buque núcleo o escolta administrativo, mencionando nombre, tipo, carga, bandera, velocidad declarada*).
2. **BUQUES QUE ZARPARÁN CON EL BUQUE NÚCLEO, SI HUBIESE** (*Mencionar los buques que zarparán incorporados al convoy desde el puerto de origen citándose el nombre, tipo, carga, bandera, velocidad declarada, de cada uno*).
3. **PLAN DE VIAJE DEL CONVOY** (*Nombre del puerto de origen, horario de zarpada, horario de arribo a los puertos servidos y los puntos (Lat / Long) de la derrota, que servirán de posición de encuentro*).
4. **VELOCIDAD DEL CONVOY** (*Velocidad declarada del convoy o la velocidad con respecto al fondo*).
5. **DERROTA DEL CONVOY** (*Ruta del buque núcleo o escolta administrativa, dentro de las Subáreas marítimas de los OCA INCORPORADORES u OCA CONTROLADORES, pudiendo ser una ruta previamente definida o una formada por puntos con sus respectivas coordenadas*).
6. **OBSERVACIONES** (*En caso de ser necesario determinar las estaciones de radio de apoyo para los buques del convoy, horario de arribo a las áreas de los OCA CONTROLADORES, restricciones en cuanto al calado de los buques, etc*).

BT

Nota: Existe un mensaje específico (SAILORDCVY), para informar la situación a las autoridades de la ORGACONTRAM, cuyo modelo y ejemplo están contenidos en el SUP 1 a esta publicación.

(2) Segundo paso

Los NCSO que deseen incorporar buques a los convoyes programados, inmediatamente después de recibido el mensaje del convoy impuesto por el OCA ORIGINADOR, informan sus intenciones por mensaje, a su OCA.

Los NCSO interesados comunicarán a su respectivo OCA, por mensajes, los buques que tienen para determinadas frecuencias de los convoyes costeros del programa, a efectos de que se les asignen vacantes.

Se podrá pedir en un mismo mensaje, vacantes para más de un buque por convoy, pero no se podrán mezclar diferentes frecuencias o distintos convoyes, debiendo enviarse tantos mensajes separados como sea necesario. Esto es fundamental para no complicar las coordinaciones mezclando diferentes viajes en un mismo mensaje.

Los mensajes podrán enviarse aun después de la zarpada del núcleo del convoy, y se deberá tener en cuenta el tiempo disponible para completar las coordinaciones. En este paso, no deben figurar en la dirección del mensaje los demás OCA en la ruta, por no ser aun necesario.

Observar que los únicos datos del buque que se dan son el indicativo y el nombre; además se incluyen expresamente los trigramas de los puertos de salida y arribo, dado que hay NCSO con más de un puerto dependiente.

Modelo de mensaje a ser transmitido por el NCSO para pedir vacantes para buques que se encuentran en sus puertos, a efectos de incorporarlos al convoy.

FM: NCSO DEL PUERTO SERVIDO. *(Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto que fuera servido por el buque núcleo o escolta administrativo del convoy costero y que tiene buques para incorporar).*

TO: OCA INCORPORADOR *(Autoridad de Control Operativo de la Sub área Marítima de la cual pertenece el puerto del NCSO que tiene al buque núcleo o escolta administrativo del convoy costero).*

BT *(Separador de texto)*
CLASIFICACIÓN *(Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema)*
SUBJ: *(Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico)*

SOLICITUD DE VACANTE EN CONVOY COSTERO

1. TÍTULO DEL CONVOY (*Denominación del convoy – puede ser el nombre del buque núcleo o escolta administrativo*).

2. BUQUE A SER INCORPORADO (*Mencionar los buques (indicativo internacional / nombre) que zarparán incorporados al convoy y el puerto de destino inmediato*).

DESCLASIFICADO (*Dependerá del grado de clasificación de seguridad. Su inclusión dependerá del tema tratado en el mensaje*).

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta publicación.

(3) Tercer paso

Es ejecutado por el OCA INCORPORADOR, o sea, aquel que va a atender las solicitudes de los NCSO subordinados que están en puertos servidos por el convoy y que tiene buques para incorporar al mismo ya autorizados.

El OCA del cuál depende el puerto pide permiso al OCA CONTROLADOR para incorporar un BM al convoy, en caso que no haya asumido esa responsabilidad, por no tener convoy en sus aguas.

Modelo de mensaje a ser transmitido por el OCA del puerto que tiene buques para incorporar al convoy.

FM: OCA DEL PUERTO. (*Autoridad de Control Operativo de la Sub área Marítima de la cual pertenece el puerto del NCSO que tiene al buque núcleo o escolta administrativo del convoy costero*).

TO: OCA CONTROLADOR (*Autoridad de Control Operativo en cuya Sub área Marítima se encuentra navegando el convoy costero*).

INFO: NCSO DEL PUERTO QUE PIDIÓ LA VACANTE (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo que ha solicitado la vacante para el BM*)

BT (*Separador de texto*)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

SOLICITUD DE VACANTE EN CONVOY COSTERO

1. TÍTULO DEL CONVOY (*Denominación del convoy – puede ser el nombre del buque núcleo o escolta administrativo*).

2. BUQUE A SER INCORPORADO (*Mencionar los buques (indicativo internacional / nombre) que zarparán incorporados al convoy y el puerto de destino inmediato*).

DESCLASIFICADO (*Dependerá del grado de clasificación de seguridad. Su inclusión dependerá del tema tratado en el mensaje*).

BT

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta publicación.

(4) Cuarto paso

Es ejecutado por el OCA CONTROLADOR, aquel que tiene el convoy dentro de su sub área de responsabilidad en la ocasión, que da la autorización e informa a los demás OCA en la derrota del convoy para el control de las vacantes.

El OCA CONTROLADOR responderá al mensaje anterior, incluyendo como destinatarios ejecutivos (TO) al OCA y al NCSO del puerto que pidió la vacante y como destinatarios informativos (INFO) a los OCA en la ruta del convoy, para que registren las vacantes comprometidas. Además se hace referencia al mensaje del primer paso.

Un mensaje semejante a este es enviado, cuando se omite el tercer paso por ser el OCA CONTROLADOR el mismo OCA del cual depende el puerto, y se hace referencia al mensaje del primer paso.

Modelo de mensaje a ser transmitido por el OCA CONTROLADOR al OCA del puerto que tiene buques para incorporar al convoy.

FM: OCA CONTROLADOR (*Autoridad de Control Operativo en cuya Sub área Marítima se encuentra navegando el convoy costero*).
TO: OCA DEL PUERTO. (*Autoridad de Control Operativo de la Sub área Marítima de la cual pertenece el puerto del NCSO que pidió vacante tiene para incorporar el buque al convoy costero*).
NCSO DEL PUERTO QUE PIDIÓ LA VACANTE (*Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo del puerto servido que solicitó la vacante para incorporar el buque núcleo al convoy costero*).
INFO: OCA CONTROLADOR (*Autoridad (es) de Control Operativo en cuya Sub área Marítima transitará el convoy costero*).

BT (*Separador de texto*)

CLASIFICACIÓN (*Grado de clasificación de seguridad de acuerdo con el tema*)

SUBJ: (*Tema o Asunto – puede ser una operación, ejercicio o cualquier otro tópico*)

AUTORIZACION DE VACANTE EN CONVOY COSTERO

REF: (*Identificación del mensaje o documento que le dio origen*).

1 TÍTULO DEL CONVOY (*Denominación del convoy – puede ser el nombre del buque núcleo o escolta administrativo*).

2 AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN DE BM AL CONVOY

COSTERO (*Se deberá definir si el buque está autorizado o no, como así también, el puerto de zarpada, nombre, indicativo internacional y puerto de destino inmediato*).

DESCLASIFICADO *(Dependerá del grado de clasificación de seguridad. Su inclusión dependerá del tema tratado en el mensaje).*

BT

EJEMPLO: Ver Capítulo 2 del SUP 1 a esta publicación.

(5) Quinto paso

Es ejecutado por el NCSO que solicitó la vacante en el convoy.

En el momento oportuno el NCSO emite el mensaje informando la zarpada del buque para su incorporación al convoy costero.

Dicho mensaje debe ser emitido no más tarde de seis horas antes del arribo del convoy al RDVPOS.

Otro factor a tener en cuenta es que el buque no debe estar esperando innecesariamente mucho tiempo en el RDVPOS, solo y expuesto a ser atacado. En función de ello, y del tiempo de navegación hasta esa posición y con un margen razonable a favor, se debe regular la ETD que se le ordenará al Capitán y que figurará en el campo del mensaje que informa la zarpada del buque para su incorporación al convoy.

Si por causa de fuerza mayor, el NCSO necesitase cambiar el buque, ocupando con otro la vacante ya asignada, informará tal circunstancia con un conjunto de texto claro en el mensaje por el cual se informa la zarpada del buque para su incorporación al convoy.

De disponer de tiempo, previamente pedirá permiso para ello a su OCA.

Nota: 1- Se omite el ejemplo de modelo de mensaje del quinto paso por ser un mensaje normal de zarpada de un buque.

2- Existe un mensaje específico (FORMAT ALFA), para informar a la ORGACONTRAM la zarpada del BM para su incorporación al convoy.

623 - FORMACIÓN TÁCTICA DEL CONVOY COSTERO, VELOCIDADES Y DIMENSIONES.

La cantidad de buques que formarán parte del convoy dependerá de la cantidad de escoltas y de la organización del programa de convoyes, por parte de la ORGACONTRAM.

La formación de dos columnas es la normal para los convoyes costeros, pero en canales barridos o aguas restringidas a la navegación se suele adoptar la columna simple.

Para facilitar la concentración, la separación entre columnas será de 800 yardas, y entre buques de cada columna como mínimo de 500 yardas. Esta última distancia se aumentará hasta 1.000 yardas por proa y popa cuando se trate de buques oceánicos de mayor porte.

Lo expuesto no excluye el uso de otras formaciones, si las circunstancias lo requieren.

Los detalles de la formación inicial de salida del puerto de origen, para el núcleo y otros buques que salen de allí juntos, serán incluidos por el NCSO en el LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN. Luego de la zarpada, el Comodoro del convoy ordenará la formación para la travesía.

Al asignar estaciones a los buques, deben tenerse en cuenta las características de la unidad, tales como el tamaño, maniobrabilidad, si va cargado o en lastre y la velocidad crítica.

624 - RESPONSABILIDADES DEL AC.

Además de las responsabilidades generales contenidas en el Capítulo 1, tendrá las siguientes para el caso de los convoyes costeros.

- a. Pedir al MAC las políticas generales a aplicar.
- b. Coordinar con otros AC contiguos los programas de los convoyes que provienen de sus áreas o salen hacia ellas.
- c. Promulgar los programas de convoyes costeros originados en su área.
- d. Asignar los buques núcleo a los OCA ORIGINADORES de convoyes o delegarles expresamente tal función.

625 - PROGRAMAS DE CONVOYES COSTEROS.

Serán emitidos mediante órdenes de operaciones o mensajes navales y normalmente tendrán la siguiente estructura:

“PROGRAMA CONVOY COSTERO”

- a. Establecido por:
- b. OCA Originador:
- c. Puerto de origen:
- d. Destino final:
- e. Puertos servidos en la ruta (identificados por sus trigramas)

- f. Fecha de zarpada del buque núcleo:
- g. Frecuencia de zarpadas:
- h. Categoría del convoy por velocidad (H, F, M, S):
- i. Máximo número de buques simultáneos en convoy:
- j. Calado límite para ser parte del convoy:
- k. Observaciones: (incluir plan CONEM)

Este programa debe ser enviado lo antes posible a los OCA y NCSO subordinados, también a las NSA y demás AC , OCA y NCSO relacionados con cada convoy.

626 - REQUISITOS PARA ELEGIR EL BUQUE NÚCLEO (ESCOLTA ADMINISTRATIVO) DEL CONVOY COSTERO, BUQUE INSIGNIA DEL COMODORO.

- a. Desarrollar como mínimo 14 nudos de velocidad y en lo posible más.
- b. Buenos equipos de comunicaciones, con inclusión de radioteléfono de UHF / VHF, de ser posibles sistemas satelitales, mástiles para izar banderas de señales y luces de señalización.
- c. Buenos equipos de navegación (GPS o similares).
- d. Alojamiento adecuado para el Comodoro y su Estado Mayor.
- e. Alguna capacidad de autodefensa antiaérea y anti superficie.
- f. Sistemas criptográficos adecuados.
- g. Equipos y personal de comunicaciones aptos para cubrir los circuitos internos del convoy, los circuitos con la escolta y las comunicaciones buque - costa (MERCOMMS y CORAD).

627 - RESPONSABILIDADES DEL OCA.

Además de las responsabilidades generales contenidas en el Capítulo 1, para el caso de los convoyes costeros tendrán las siguientes.

- a. **OCA originador.**
 - 1. Planificación y operación completa de cualquier convoy costero que tenga origen en su área, efectuando las necesarias integraciones con operaciones oceánicas.

2. Promulgar la zarpada del núcleo del convoy mediante el mensaje de zarpada, incluyendo posiciones y horarios de los RDVPOS (indicando los puntos con sus respectivas coordenadas, para cada puerto servido) e informando también el CALADO LÍMITE.

Nota: Los RDVPOS serán representados por los conjuntos POINT y la información sobre calado debe ser colocada en un conjunto RMKS.

Este mensaje debe emitirse lo antes posible, para dar tiempo a los NCSO de efectuar las coordinaciones de vacantes del convoy y preparar la zarpada de los buques.

3. Previo acuerdo de su AC, formar otros convoyes para satisfacer nuevos requerimientos.
4. Proporcionar al puerto de zarpada de origen el escolta administrativo y el Comodoro del convoy costero con su estado mayor.

b. Todos los OCA.

1. Plotear los convoyes costeros mientras están dentro de la subárea propia.
2. Llevar el tablero de situación actualizado con la información provista en los mensajes de coordinación de vacantes de los OCA y los mensajes de los NCSO que informan las zarpadas de los buques que se incorporan al convoy.
3. Autorizar las vacantes para el convoy, durante el lapso que cada uno se desempeña como OCA CONTROLADOR del convoy.
4. Enviar el mensaje de datos del convoy costero al OCA adyacente, para que el mismo adopte las medidas necesarias al ingresar al convoy en su sub área, según el horario del CHOP del mensaje del convoy costero.

El OCA adyacente debe asumir automáticamente el rol de OCA CONTROLADOR en caso que no haya recibido el referido mensaje.

628 – CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO (CHOP) EN EL CONVOY COSTERO.

De acuerdo con lo señalado en el Capítulo 5 Ítem 509 existe un mensaje (denominado novedades en el CHOP) a ser transmitido por el OCA CONTROLADOR al OCA ADYACENTE, para informar los datos,

características, tipos y normas de los buques que componen el convoy costero, que está saliendo de su área.

Dicho mensaje contiene los siguientes datos:

DATOS DEL CONVOY COSTERO EN EL CHOP

1. Título del convoy.
2. Indicativo y nombre del buque núcleo.
3. Fuerzas de escolta.
4. Nombres de los buques mercantes que componen el convoy en ese momento y el destino inmediato de cada uno de ellos.
5. ETA al primer RDVPOS en el área del nuevo OCA.
6. Últimos números de serie de los mensajes ANC de cada OCA aplicados es ese convoy.
7. Información sobre rezagados.
8. Instrucciones especiales emitidas a los buques en convoy.
9. Observaciones.

Nota: El ejemplo del modelo de mensaje arriba señalado se encuentra en la tabla 2-1 del Sup. 1 de esta publicación.

629 - INCORPORACIONES A CONVOYES COSTEROS EN EL MAR.

a. Obligaciones del NCSO que zarpará un buque para incorporarse al convoy en el RDVPOS.

1. Pedir a su OCA las vacantes para los buques a ser incorporados a cada determinado convoy, según sus destinos y los parámetros para determinar la inclusión obligatoria en convoyes.

El NCSO que necesite incorporar un buque que excede el calado máximo de un convoy, pedirá permiso para ello en el mensaje de pedido de vacante.

Este proceso se detalla más adelante y debe cumplirse lo más pronto posible (por mensaje naval, teléfono u otro medio de comunicaciones disponible), a fin de reservar posiciones en el convoy antes que el mensaje de zarpada pueda ser originado y el buque instruido.

2. Cuando un pedido de varias vacantes no sea aprobado en su totalidad, el NCSO requerirá del representante local de la NSA cuáles buques deberán zarpar prioritariamente y cuáles podrán ser demorados.
3. Emitir un mensaje de zarpada individual para aquellos buques autorizados para incorporarse al convoy, el cual deberá emitirse como mínimo seis (6) horas antes del pasaje del convoy por el punto de RDVPOS del puerto. Incluir siempre el calado y poner al Comodoro del convoy como destinatario ejecutivo.
En caso necesario informar que buques zarparán para incorporarse a convoyes costeros y en el futuro a convoyes oceánicos en el puerto de reunión. Se debe realizar mediante el empleo de un conjunto de texto libre a continuación del conjunto SHIP en el mensaje de incorporación al convoy costero (ejemplo: INCORPORAR EN MVD A CONVOY OCEÁNICO MVDCTOM-02//).
4. Instruir a cada Capitán, entregándole el Legajo de Instrucciones de Navegación y detallándole en particular las instrucciones de salida y entrada a puerto, ANC's en vigor que incidan en el viaje, detalles de comunicaciones y normas para unirse al convoy en el RDVPOS.
5. Deben dar instrucciones precisas a los Capitanes de los buques sobre las medidas a tomar si no se produce el encuentro en el RDVPOS, dados que los convoyes no serán retrasados en espera del encuentro. Para facilitar la operación deben emplearse comunicaciones directas entre el NCSO y el Comodoro.

b. Obligaciones del Comodoro.

1. Determinar la formación táctica del convoy.
2. Designar las estaciones de los buques que se incorporan al convoy, coordinando medidas para facilitar su ingreso.
3. Proporcionar información al OCA y a los NCSO de los sucesivos puertos y eventos en el convoy (por ej. información de rezagados).
4. Emitir al OCA CONTROLADOR el PIM del convoy cada 6 horas, incluyendo detalles sobre las condiciones meteorológicas y un SITREP GENERAL.
5. Efectuar un control radioeléctrico del cumplimiento del Plan CONEM vigente.
6. Proporcionar al OCA del destino final un informe, al terminar el viaje.

630 - BUQUES QUE SE DESINCORPORAN A LO LARGO DE LA RUTA, OBLIGACIONES DEL COMODORO.

Los Comodoros destacarán hacia puerto los buques que deben dejar el convoy en las posiciones determinadas, de acuerdo a la situación táctica y a las condiciones del mar. Estas posiciones normalmente serán coincidentes o muy próximas a los puntos de RDVPOS correspondientes, pero no siempre será necesariamente así.

De ser necesario y acorde al Plan CONEM en vigor, los Comodoros entrarán en contacto con el NCSO para coordinar acciones.

SECCIÓN IV - TRÁFICO COSTERO EN ÁREAS MINADAS.**631 - GENERALIDADES.**

La responsabilidad directa recaerá en el OCA con jurisdicción en la zona, quien debe decidir si se transitará por las aguas minadas o si serán evitadas. En casos particulares los AC podrán disponer políticas generales de aplicación.

Los campos minados normalmente se eluden mediante diversiones, pero, si eso no es posible, se barren canales a través de dichos campos, siendo la precisión en la navegación un factor vital para la seguridad de los BM.

En la PTI-CNTM Vol II y en los artículos siguientes se dan orientaciones generales.

632 - INSTRUCCIONES PARA EL CONVOY.

El NCSO y el Comodoro del convoy deben asegurarse que en la conferencia del convoy se den instrucciones completas, sobre los procedimientos para navegar por un canal barrido. Los NCSO de los puertos servidos harán lo mismo con los Capitanes de los buques que zarpen para incorporarse a los convoyes.

En particular, debe recordarse a los Capitanes los efectos de una corriente de marea y/o un viento lateral que puedan afectarlos cuando traten de mantenerse en la línea central de un canal. La mejor técnica náutica es que cada buque pase sobre el mismo fondo del que tiene a proa, en vez de seguir en su estela.

633 - ACCIONES DEL COMODORO DEL CONVOY.

En una travesía por aguas minadas, el Comodoro del convoy debe adoptar las siguientes medidas:

a. Al aproximarse a un canal barrido.

1. Formar al convoy en columna simple, por lo menos 1 hora antes de la ETA de entrada al canal.
2. Informar a los buques acerca del ancho del canal, la posición de la línea central y de las boyas DAN, si estos datos difieren de los contenidos en las instrucciones de ruteo.
3. Instruir a los buques para que naveguen independientemente por la línea central del canal, manteniendo posiciones relativas entre buques únicamente respecto a las distancias.
4. Ordenar el más alto estado de preparación para el control de averías.
5. Advertir a los buques que adopten las demás medidas de seguridad contenidas en la PTI-CNTM Vol. II.
6. Estar preparado para disminuir la velocidad del convoy, volver a la formación o fondear.

b. En caso que se estén realizando operaciones de anti minado (barrido o cazado de minas).

1. El Comodoro será alertado por el OCA. Dos horas antes de la ETA de entrada al canal, establecerá la escucha en la frecuencia táctica de la escuadrilla de anti minado, a cuyas instrucciones dará cumplimiento.
2. El convoy puede ser conducido hasta el canal barrido y de ser necesario, dentro de él guiado por un barreminas.

c. Establecimiento de una nueva área minada cuando no hay canal barrido o no se han dado órdenes de diversión.

1. Si hay espacio de maniobra, se conducirá al convoy contorneando el área minada, manteniéndose a 2 millas de distancia como mínimo.
2. Si no hay espacio de maniobra, retornará o fondeará.
3. En ambos casos se informará al OCA.

APÉNDICE AL CAPÍTULO 6**TABLA DE SITUACIÓN DEL CONVOY COSTERO****INSTRUCCIONES PARA SU LLENADO**

1. Será llenado por los OCA y por el Comodoro del convoy.
2. Comenzará su llenado al recibirse el mensaje de zarpada del convoy.
3. En el encabezamiento se asentará el título del convoy y la hora de zarpada.
4. En la columna superior se asentarán los puertos servidos por el convoy.

PUERTO															
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

-	J	L	→	J	L	→	J	L	→	J	L	→	J	L	→
CHECK			-			-			-			-			-
TOTAL															

JOINER															
LEAVER															

5. Llenado de la Línea "CHECK":

Al recibirse los requerimientos iniciales, se los asentará en forma numérica de la siguiente forma:

- (a) En la columna J del puerto de salida y
- (b) En la columna L del puerto de destino.

6. Llenado de la línea "TOTAL":

Se mantendrá registrado el número total de buques del convoy, indicando:

- (a) en la columna J - número de JOINER en el puerto.

(b) en la columna L - número de LEAVER en el puerto.

(c) en la columna de la flecha - número de buques navegando en convoy entre puertos.

7. Llenado de las líneas JOINER y LEAVER.

Luego de recibir cada mensaje de incorporación los campos serán llenados con los nombres de los buques, según sean JOINER o LEAVER, en la columna del puerto correspondiente.

8. El Comodoro del convoy solamente dispondrá de la información necesaria para llenar las líneas JOINER y LEAVER (como se indica en Ítem 7.

PAGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 7

ESTABLECIMIENTO DE RUTAS

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 7**

ESTABLECIMIENTO DE RUTAS

<u>TEMA</u>	<u>Pág. Nº</u>
700 - INTRODUCCIÓN.	7-3
SECCIÓN I – LOS SISTEMAS DE RUTAS.	7-3
701 - COMENTARIOS SOBRE RUTAS PREDETERMINADAS.	7-3
702 - MÉTODOS PARA ESTABLECER EL SISTEMA DE RUTAS	7-3
703 - CONCEPTOS BÁSICOS COMUNES PARA EL USO DE LOS SISTEMAS DE RUTAS.	7-4
a. Método para informar la ruta seleccionada para cada viaje.	7-4
b. Método para denominar los designadores de posición de ruta.	7-5
c. Correcciones en la ruta, antes de una zarpada previamente informada.	7-6
704 – SISTEMAS DE RUTAS STANDARD.	7-6
a. Selección de los puntos de la ruta.	7-6
b. Selección e informe de las posiciones de ruta.	7-7
c. Rutas Standard alternativas.	7-9
705 – SISTEMA DE RUTAS POR COORDENADAS.	7-10
706 – USO COMBINADO DE LOS SISTEMAS DE RUTA.	7-10
SECCIÓN II – SITUACIONES ESPECIALES.	7-11
707 – BUQUES REZAGADOS DE LOS CONVOYES.	7-11
a. Buque Mercante Rezagado de Convoy Oceánico.	7-11
b. Generalidades.	7-11
c. Puntos de la ruta para rezagados.	7-12
708 – RUTAS PARA ÁREAS TERMINALES.	7-13
709 – RUTAS PARA BUQUES CON STATUS “NO BELIGERANTES”	7-14
a. Rutas para buques neutrales.	7-14
b. Rutas para buques hospitales.	7-14
710 – SOLICITUD DE RUTA.	7-15

CAPÍTULO 7

ESTABLECIMIENTO DE RUTAS

700 - INTRODUCCIÓN.

Como fuera mencionado en el capítulo anterior, las amenazas al tráfico marítimo exigen una participación más directa de la ORGACONTRAM, razón por la cual se establecerá el tipo de control SUPERVISIÓN, a efectos de mejorar la seguridad de los buques.

Dentro de las acciones previstas para ejercer la SUPERVISIÓN, existe el establecimiento de rutas como una medida de CNTM adecuada para la situación.

El propósito de establecer un Sistema de Rutas es el de orientar la navegación con posiciones perfectamente definidas, considerando siempre el menor riesgo para las travesías de los buques mercantes.

SECCIÓN I – LOS SISTEMAS DE RUTAS.

701 - COMENTARIOS SOBRE RUTAS PREDETERMINADAS.

Rutas Predeterminadas son aquellas que se encuentran perfectamente definidas en una publicación específica y establecidas por la autoridad pertinente de cada país, ante la presencia de una amenaza o de una situación de crisis.

La referida publicación posee clasificación de seguridad y sólo es conocida por las autoridades de la ORGACONTRAM.

Dichas rutas están determinadas por posiciones geográficas (latitud y longitud) e indicadas por un nombre código. Deben ser revisadas periódicamente, para confirmar que las mismas reflejen las reales necesidades del comercio marítimo que llevan a cabo las empresas del sector.

Los Capitanes de los buques y los integrantes de la NSA no conocerán las rutas predeterminadas, por razones de seguridad, dado que las mismas servirán de referencia para el establecimiento de algunas rutas que serán utilizadas con el propósito del CNTM.

Uno de los objetivos que se persigue con este sistema, es el de disponer libremente de una serie de rutas para utilización de las autoridades de CNTM, evitando así el trabajo de planificar y de difundir los detalles de una ruta para cada viaje.

702 - MÉTODOS PARA ESTABLECER EL SISTEMA DE RUTAS.

El sistema de rutas puede ser establecido por dos métodos:

- Rutas STANDARD.
- Rutas por COORDENADAS.

Los dos métodos contemplan las posiciones geográficas (latitud y longitud), de los puntos que los buques deben seguir en su derrota. El Capitán del BM que navegará según una ruta establecida por la autoridad de la ORGACONTRAM, no tendrá diferencias entre las posiciones de uno u otro método.

El método a utilizar será evaluado por la Autoridad de Ruteo quien lo informará a los buques para la travesía. Para facilitar la comprensión de ambos métodos, los mismos serán denominados Sistema de Rutas Standard y Sistema de Coordenadas.

703 - CONCEPTOS BÁSICOS COMUNES PARA EL USO DE LOS SISTEMAS DE RUTAS.

Previo a la explicación en detalle de cada uno de los sistemas de rutas, se tratarán algunos conceptos básicos comunes.

a. Método para informar la ruta seleccionada para cada viaje.

En cada viaje, la Autoridad de Zarpada deberá informar los detalles de la ruta seleccionada a las diferentes autoridades de CNTM a través de los mensajes de zarpada, ellos serán los responsables de preparar y entregar a los convoyes / buques independientes, los correspondientes Legajos de Instrucciones de Navegación.

Cuando la ruta seleccionada fuera Standard, la misma será comunicada a las autoridades de CNTM en los mensajes de zarpada de BM o convoyes, usando el código correspondiente.

En todos los sistemas, excepto para el caso de emergencia, las Autoridades de Zarpada asignarán Designadores para las posiciones de ruta, formados por letras. Eso simplifica los mensajes de zarpada y, lo que es más importante, aumenta la seguridad, al no incluir en los mensajes las latitudes y longitudes de las posiciones geográficas de la ruta, en forma explícita.

Para buques independientes, los bigramas de latitud / longitud de las posiciones de ruta serán dados al Capitán de BM, Comodoros de convoyes, Comandante de la Fuerza Naval de Escolta, Comandantes de los escoltas y Comandantes de los Buques Especiales de Rescate. En ninguna circunstancia será informada a esas autoridades como fueron definidos los puntos de la ruta (ya sea por el Sistema de Ruta Standard o por el Sistema de Coordenadas).

Ese procedimiento es adoptado por razones de seguridad, considerando que no es necesario el conocimiento de los detalles que dieron origen a los puntos seleccionados por las autoridades arriba citadas.

Las instrucciones para el establecimiento de rutas mencionadas en el Legajo de Instrucciones de Navegación, tendrán siempre la forma de una lista de posiciones de ruta, brindándose para cada posición su latitud y longitud y el designador de dos / una letras.

La siguiente tabla es un ejemplo teórico de datos a volcar en un Legajo de Instrucciones de Navegación entregado a un Capitán de buque independiente:

LATITUD / LONGITUD	DESIGNADORES DE PUNTOS
3900 S 04013 W	RB
3912 S 04318 W	RC
3914 S 04720 W	RD
3920 S 05016 W	RE
3922 S 05337 W	RF
3923 S 05818 W	G

b. Método para denominar los Designadores de posición de ruta.

Todos las posiciones de ruta tendrán designadores formados por dos letras (bigramas), con excepción de la posición más cercana al puerto de destino y de las posiciones de encuentro (RDVPOS) en las derrotas de los JOINERS de convoyes oceánicos, a las cuales se les asignará una sola letra.

Deberán tenerse en cuenta los siguientes detalles:

- (1) En los bigramas Designadores de la ruta, la primera letra que se elija debe mantenerse en toda la ruta de cada viaje, excepto cuando hay más de 24 posiciones, en que agotadas las posibilidades la primera letra es reemplazada por la que le sigue en el alfabeto para los siguientes 24 puntos y así sucesivamente.
- (2) La segunda letra o la letra única seguirá una secuencia alfabética, a lo largo de las posiciones de ruta consecutivas, a partir de cualquier letra seleccionada al azar. Se comenzará desde la posición de ruta más cercana al puerto de zarpada ubicada en mar abierto, continuando en dirección hacia la cual el buque independiente o convoy deberá navegar, hasta llegar a la posición de ruta más cercana al puerto de destino final ubicada en mar abierto.
- (3) En ningún caso se incluirán como posiciones de ruta los Puntos de Referencia (Ej.: Puntos A, X, O) de los puertos de zarpada y destino.
- (4) Las letras I y O no deberán ser usadas, para evitar confusiones con números.

- (5) En el caso de los convoyes oceánicos, ningún Designador de posición de la ruta de la sección MAIN podrá ser asignado como bigrama de posición de las rutas de las secciones JOINER / LEAVER / JOINER - LEAVER que hubiera en ese convoy. Tampoco la primera letra de los Designadores de la sección MAIN será usada como primera letra en las otras secciones.
- (6) Por razones de seguridad, se asignarán diferentes letras para cada travesía; esto es de particular importancia en viajes que repiten derrotas similares frecuentemente, por ejemplo en los casos de convoyes regulares programados.
- (7) Las posiciones de ruta deberán establecerse en número suficiente para cumplir dos condiciones básicas:
- Asegurar que no haya posiciones de rutas contiguas separadas más de quinientas millas (500 MN).
 - Que en ningún caso las derrotas atraviesen tierra firme, para lo cual se establecerán los necesarios puntos de cambios de arribamiento.

La tabla que sigue es un ejemplo de una ruta, en la cual se emplearon 27 posiciones, con Designadotes formados comenzando con el bigrama JT y siendo la posición número 27 la más cercana al destino:

NÚMERO DE POSICIÓN	DESIGNADOR	NÚMERO DE POSICIÓN	DESIGNADOR
1	JT	15	JH
2	JU	16	JJ
3	JV	17	JK
4	JW	18	JL
5	JX	19	JM
6	JY	20	JN
7	JZ	21	JP
8	JA	22	JQ
9	JB	23	JR
10	JC	24	JS
11	JD	25	KT
12	JE	26	KU
13	JF	27	V
14	JG		

c. Correcciones en la ruta, antes de una zarpada previamente informada.

Si antes de una zarpada, se desea corregir una ruta ya informada por mensaje, esta deberá ser cancelada y sustituida por otra.

704 – SISTEMAS DE RUTAS STANDARD.**a. Elección de los puntos de la ruta.**

La Autoridad de Ruteo puede consultar la publicación de rutas predeterminadas y elegir una de ellas para ser utilizada, en forma integral o parcial por un buque independiente o convoy. Como ya ha sido mencionado, el nombre - código de esa ruta no será informado a los Capitanes de los buques.

Luego de considerar todos los factores implícitos (inteligencia, meteorología, peligros a la navegación, profundidades, condiciones sonar, etc.), la Autoridad de Ruteo elegirá una de las rutas incluidas en la referida publicación y seleccionará los puntos de la derrota que serán informados al buque o convoy, por la Autoridad de Zarpada.

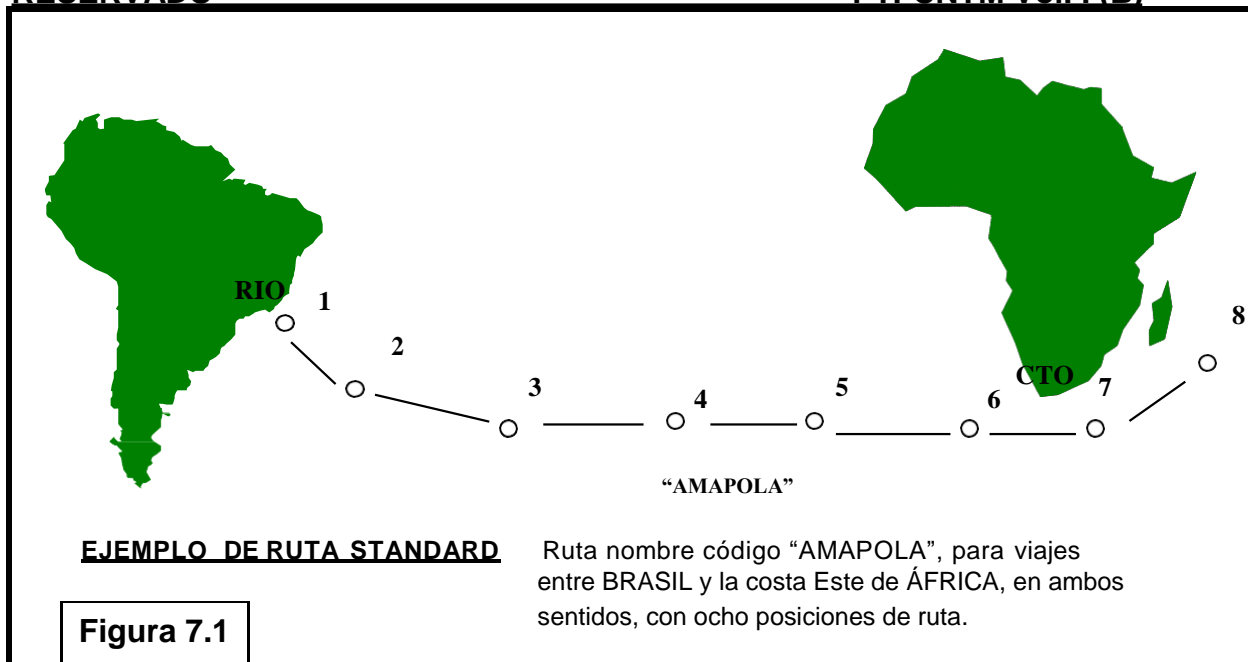
La Autoridad de Ruteo no podrá modificar la numeración de los puntos, solo le corresponderá elegir para cada viaje aquellos que serán utilizados por los buques o convoy.

La numeración de las posiciones jamás se incluirá en los Legajos de Instrucciones de Navegación ni se comunicarán en forma alguna a los Capitanes de los BM.

b. Selección e Informe de las posiciones derrota.

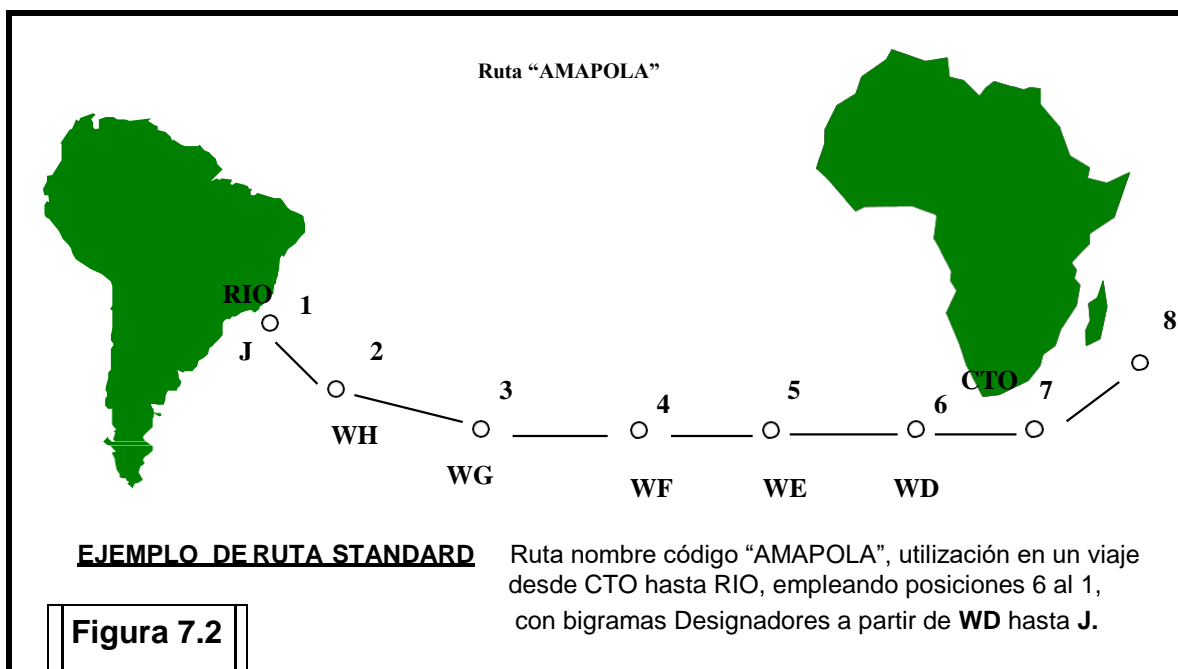
La Autoridad de Zarpada establecerá los bigramas para todos los puntos de la derrota anteriormente seleccionados en sentido del movimiento de acuerdo con el método descrito en el artículo 703. Cabe recordar que en algunos casos la Autoridad de Zarpada es también Autoridad de Ruteo.

La siguiente figura es un ejemplo de la Ruta Standard de nombre – código “AMAPOLA”, supuestamente contenida en la publicación de rutas predeterminadas y diseñada para viajes entre BRASIL y la costa este de ÁFRICA, en ambos sentidos, con ocho puntos de viaje.



Continuando con el ejemplo, para la navegación de un convoy oceánico que zarpará de CTO a RIO, el OCA Sudafricano (OCA SOUTH AFRICA) que en este caso es simultáneamente Autoridad de Ruteo y de Zarpada, selecciona la ruta "AMAPOLA". (ver figura de abajo).

Observar que la ruta tiene ocho puntos y elige navegar por seis de ellos, desde el 6 hasta el 1. Además decide designar a esas seis posiciones como WD hasta J.



La Autoridad de Zarpada emite el mensaje de zarpada del convoy oceánico, teniendo como destinatarios ejecutivos al NCSO de CTO (puerto de zarpada de la sección principal del convoy) y al OCA brasileño involucrado (OCA BRASSUL), entre otras autoridades de

CNTM correspondientes al caso.

Nota: El referido mensaje será el SAILORDCVY que contendrá entre otros un conjunto denominado RTE, que describirá esa derrota de la siguiente manera:

RTE/S/AMAPOLA/6/1/WD/J//.

Todas las autoridades de CNTM destinatarias compararán el mensaje con su archivo de Rutas Standard que deberán contar con las siguientes posiciones de ruta:

LATITUD / LONGITUD	DESIGNADOR DE POSICIÓN
.....S.....E	WD
.....S..... E	WE
.....S..... W	WF
.....S.....W.	WG
.....S.....W.	WH
.....S.....W.	J

El NCSO CAPE TOWN, a cargo del puerto de zarpada CTO de la sección principal, informará a los Capitanes mercantes únicamente esa lista de latitudes y longitudes de posiciones de ruta y sus bigramas. Ningún integrante del convoy deberá conocer el sistema de ruta utilizado, el nombre código de la ruta ni los números 6 al 1 correspondientes a las posiciones de dicha derrota en la ruta AMAPOLA.

c. Rutas standard alternativas.

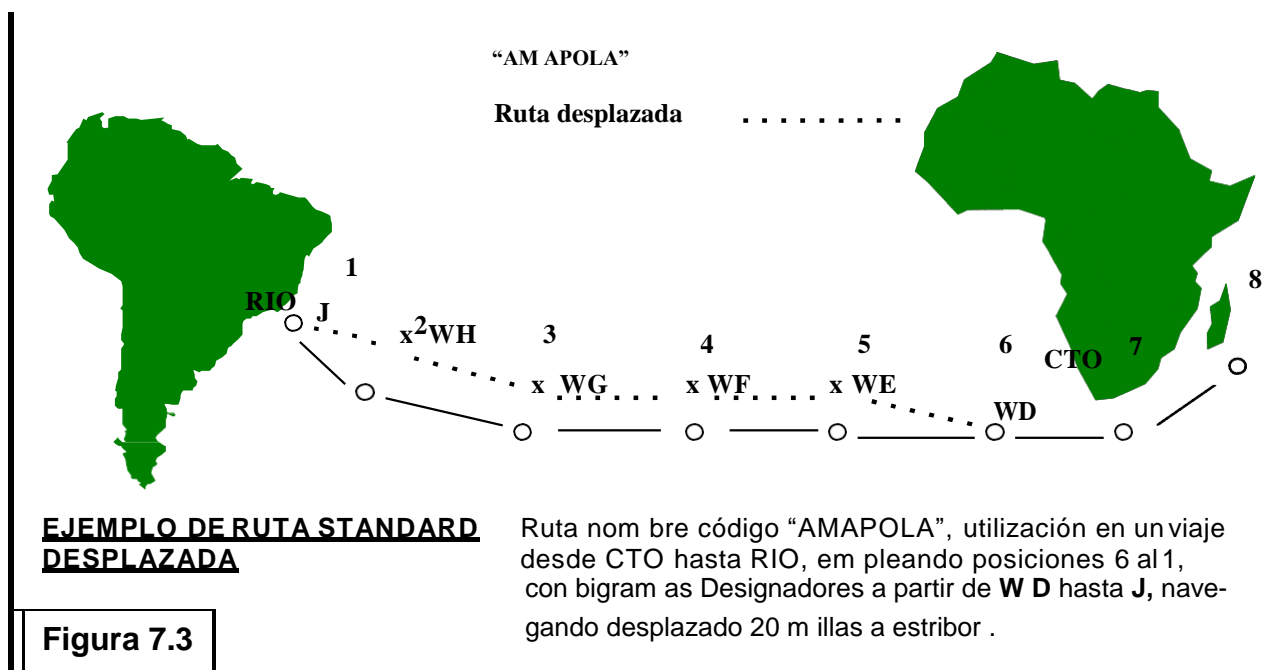
Para dificultar la inteligencia enemiga, a su criterio, la Autoridad de Ruteo podrá ordenar que los convoyes y los buques independientes naveguen a una determinada distancia (no mayor de 25 millas) a estribor o babor de la Ruta Standard seleccionada, considerando su sentido.

Los puntos iniciales y finales de la ruta alternativa serán los mismos que los de la referida Ruta Standard.

La Autoridad de Zarpada en el mensaje correspondiente informará dicho movimiento a las autoridades de CNTM con indicación de la referida distancia.

Nota: Se utilizarán los mensajes ROUTEORD y SAILORD (CVY / IND), respectivamente.

Por ejemplo: RTE/S/AMAPOLA/6/1/WD/J/20NM/STBD//, significa "Navegar sobre una ruta situada 20 millas a estribor y paralela a la Ruta Standard AMAPOLA, las posiciones de ruta ordenadas han sido designadas desde WD hasta J" (como se puede observar en la siguiente figura).



705 – SISTEMA DE RUTAS POR COORDENADAS.

La Autoridad de Ruteo no selecciona una ruta fijada de antemano, sino que diseña directamente la ruta en una carta o computadora de navegación, basándose en la información de inteligencia disponible y en el propósito del convoy o buque independiente en particular. Esa ruta es indicada a la Autoridad de Zarpada, si no se delegó en ella la Autoridad de Ruteo, mediante un mensaje ROUTEORD (solo en CNTM/S).

El sistema no requiere informaciones predeterminadas, pudiendo así ser usado durante los movimientos de emergencia o para atender situaciones particulares.

Tiene la desventaja de requerir mensajes más largos y brindar escasa seguridad, por contener el detalle de todas las latitudes y longitudes correspondientes a las posiciones de la ruta. Por eso, es esencial que se garantice una clasificación de seguridad compatible con la situación, pudiendo utilizarse sistemas criptográficos distribuidos a los usuarios con la debida anticipación.

La Autoridad de Zarpada es quien establece los bigramas para los puntos de la ruta y sigue los mismos procedimientos utilizados en el sistema de Rutas Standard.

706 – USO COMBINADO DE LOS SISTEMAS DE RUTA.

En una misma ruta se podrán usar combinaciones de los sistemas de rutas que se han detallado en este capítulo.

El siguiente ejemplo ilustra una combinación posible.

Ejemplo:

Se desea que un convoy siga la ruta predeterminada SIGFRIDO desde la posición 1 a la 12, pero se conoce un riesgo ubicado exactamente en la posición 6.

Planteado el problema, se evita esa posición mediante una combinación de rutas con el método de coordenadas para desviarse y luego retornar a SIGFRIDO en el punto 7. Los bigramas designadores de posiciones serán TK hasta W.

Nota: Se informara de la siguiente manera:

```
RTE/S/SIGFRIDO/1/5/TK/TP //  
POINT/2730N3800W/TQ//  
RTE/S/SIGFRIDO/7/12/TR/W//
```

SECCIÓN II – SITUACIONES ESPECIALES.**707 – BUQUES REZAGADOS DE LOS CONVOYES.****a. Buque mercante rezagado de convoy oceánico.**

Se define como buque rezagado aquel que no puede mantener estación en el convoy, de acuerdo con los casos que a continuación se detallan:

Existen dos casos en que un buque mercante pasa a la condición de “Buque rezagado”:

- (1) Cuando habiendo quedado retrasado respecto del convoy oceánico más de cinco y menos de diez millas, no esté en condiciones de alcanzarlo antes del siguiente anochecer.
- (2) Cuando quede retrasado respecto del convoy oceánico diez o más millas, independientemente de que pueda o no alcanzarlo antes del anochecer.

b. Generalidades.

Un buque atrasado de un convoy oceánico no deberá intentar nunca reunirse con la formación en horas de nocturnas, hará lo posible para volver a la misma en horas diurnas, pero si se convierte en rezagado abrirá el “Sobre de órdenes para rezagados”, que le fuera entregado cerrado y lacrado en puerto durante la Conferencia del convoy oceánico, junto con el Legajo de Instrucciones de Navegación.

Dicho sobre contiene la “ruta de rezagados”, a la cual debe dirigirse inmediatamente, adoptando un rumbo que deberá diferir por lo menos en 30 grados con respecto al rumbo que lleva el convoy.

El O.C.T. de la escolta (o el Comodoro del convoy oceánico si no hay escolta) informará al OCA de la sub área - si el plan CONEM en vigor lo permite - la condición de rezagado de ese buque, rumbo, velocidad y nueva ETA.

Si el O.C.T. (o Comodoro del convoy) no se diese cuenta del hecho y por lo tanto no lo informara, el Capitán del rezagado transmitirá esa información al OCA, siempre que el plan CONEM se lo permita.

Los cambios que se necesiten ordenar en las rutas de rezagados, serán comunicados por el OCA y referidos con azimut y distancia respecto a los Designadores de las posiciones de la ruta original de rezagados (bigramas). Estas posiciones sólo serán inteligibles para los rezagados del mismo convoy y las autoridades navales de la ORGACONTRAM.

Si un rezagado se viese obligado a transmitir por radio su posición, también deberá indicarlo por azimut y distancia respecto a uno de los Designadores de las posiciones de la ruta de rezagados, excepto cuando transmita un Informe sobre el enemigo o un mensaje de socorro, en que deberá hacerlo dando la latitud y longitud.

El OCA de la sub área en el cual se declare una situación de buque rezagado, deberá informar posición del rezagado, SOA y actualización de CHOP y ETA a los demás OCA en la ruta, al NCSSO del destino inmediato y a las NSA afectadas.

El buque que se atrase en un convoy costero intentará reincorporarse lo más rápido posible, con la única limitación de entrar en formación solamente durante horas diurnas. No serán utilizadas rutas específicas para los mismos.

c. Puntos de la ruta para rezagados.

Las rutas de rezagados se construyen mediante un desplazamiento de entre 40 y 60 millas de la ruta del convoy, sin embargo esa distancia podrá ser cambiada a criterio del OCA ORIGINADOR del convoy oceánico.

Los Capitanes mercantes no deben conocer que la ruta de rezagados surge de un simple desplazamiento de la principal.

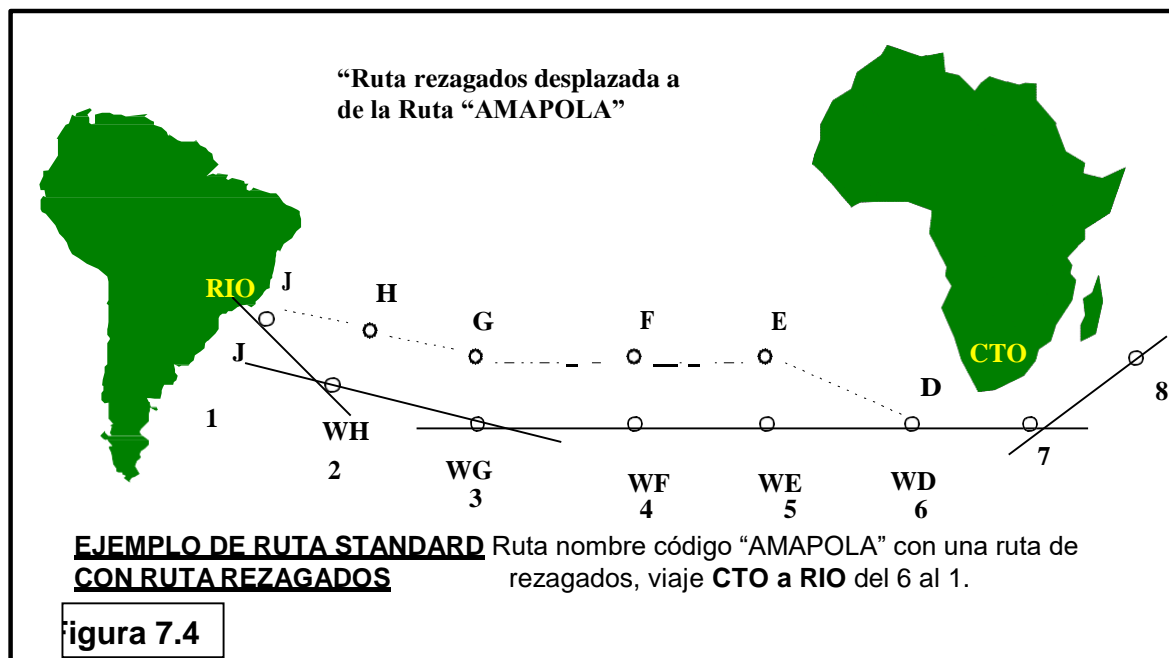
Nota: La distancia y la dirección en que la ruta de rezagados se desplaza con respecto a la ruta del convoy, será indicada en los conjuntos CVY del mensaje SAILORDCVY. No será necesario incluir en ese mensaje las latitudes y longitudes de cada punto de la ruta de los rezagados, porque éstas y sus designadores serán deducidos de los datos de la ruta del convoy.

Las posiciones de rutas de rezagados serán establecidas de la siguiente forma:

- (1) Las posiciones inicial y final coincidirán con las de la ruta del convoy.
- (2) Para determinar los puntos intermedios se trazará una línea paralela a cada pierna de la ruta del convoy, desplazada en la dirección y distancia establecidas para cada caso. Los puntos de intersección de esas líneas paralelas determinarán las posiciones intermedias de la ruta de los rezagados.
- (3) Se asignarán designadores de una sola letra a las posiciones de la ruta de los rezagados, cada una de ellas idéntica a la segunda de las letras de los Designadores de la posición equivalente en la ruta del convoy.

En el siguiente ejemplo se observa la correspondencia entre los Designadores de la ruta del convoy y los de la ruta de rezagados:

Designadores ruta convoy	Designadores ruta rezagados
WD	D
WE	E
WF	F
WG	G
WH	H
J	J



708 – RUTAS PARA ÁREAS TERMINALES.

Comprende las rutas entre el puerto y el inicio o fin de la derrota propiamente dicha.

Este concepto surge del hecho de que, en determinados casos, las rutas oceánicas establecidas pueden comenzar o terminar a distancia

apreciable del punto de zarpada o destino, adquiriendo una gran importancia en las áreas terminales muy congestionadas de tráfico.

El NCSO debe especificar en el Legajo de Instrucciones de Navegación que entregue al Capitán del BM, la ruta a ser utilizada en el Área Terminal, desde el puerto de salida, hasta el punto de encuentro con la ruta propiamente dicha.

Cuando sea necesario y factible, por disponer de información completa y actualizada, el NCSO del puerto de salida también informará la ruta desde el último punto de la derrota oceánica hasta el puerto de destino, como parte de las instrucciones de entrada del Legajo de Instrucciones de Navegación. De no ser factible por no tener información adecuada, omitirá esa parte y dejará constancia de ello en el mensaje de zarpada, mediante un conjunto de texto libre. El OCA del destino será así responsable de transmitir instrucciones cuando el buque esté por arribar al Área Terminal.

709 – RUTAS PARA BUQUES CON STATUS DE “NO BELIGERANTE”.

a. Rutas para buques neutrales.

Los MAC y AC dispondrán políticas generales para las rutas de buques neutrales que no hayan sido fletados por los aliados. Acorde con las mismas se sugerirá a los Capitanes, normas y rutas para su seguridad.

Dichas rutas estarán alejadas de las derrotas de convoyes, áreas focales y zonas de las operaciones navales en desarrollo, para evitar interferencias mutuas. Normalmente se les pedirá que informen las posiciones a mediodía.

En las instrucciones de rutas para dichos buques neutrales se incluirán los siguientes detalles:

1. Indicativo internacional / Nombre del buque.
2. Puerto de zarpada.
3. Ruta para la salida de puerto, similar a la ruta del Área Terminal, a través de canales explorados o barridos fuera de peligro.
4. Ruta oceánica o costera, desde el final del canal barrido hasta la entrada del puerto de destino (o del canal barrido).

b. Rutas de buques hospitales.

Los buques hospitales deberán ser ruteados durante el CNTM / S. En ese sentido, se deberán considerar los siguientes aspectos:

(1) Guardia de radio.

Los buques hospitales serán instruidos normalmente a fin de mantener las mismas guardias de radio que los buques mercantes ruteados como independientes.

(2) Alteración de rutas o destinos, comunicaciones.

En ocasiones será necesario cambiar la derrota o el destino de buques hospitales en alta mar. Esos buques no llevarán elementos criptográficos a efectos de evitar comprometer su status de no beligerante, razón por la cual, habrá que informar los cambios mediante mensajes por radio en claro, tratando de no comprometer su posición o ruta.

710 – SOLICITUD DE RUTA.

Se podrán presentar situaciones en que resulte necesario establecer una ruta a un buque de forma intempestiva. En ese caso, la Autoridad de Zarpada requerirá una ruta a la Autoridad de Ruteo, mediante un mensaje.

Nota: Dicho mensaje será ROUTE REQUEST (texto libre y contenido estructurado) y la respectiva respuesta será un ROUTEORD.

Ese intercambio de mensajes podrá ser evitado, en caso que se le haya delegado en forma anticipada las funciones de Ruteo a la Autoridad de Zarpada a efectos de que este pueda asignar rutas. De esa forma se evitará sobrecargar las comunicaciones minimizando los tiempos y simplificando procedimientos.

PAGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 8

TAREAS DE LA DIRECCIÓN CIVIL Y DE CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS DE PESCA

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 8**

**TAREAS DE LA DIRECCIÓN CIVIL Y DE
CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS DE PESCA**

<u>TEMA</u>	<u>Pág. Nro.</u>
800 - INTRODUCCIÓN.	8-3
SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN.	8-3
801- COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN GLOBAL.	8-3
a. Propósito de la organización.	8-3
802 -TAREAS DE LA ORGANIZACIÓN DE DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA.	8-4
803 -TAREAS DE PROTECCIÓN / CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS PESQUEROS Y ORGANIZACIÓN RESPONSABLE	8-5
804 - TIPOS DE ZARPADAS, INDEPENDIENTES Y EN GRUPOS DE PESCA.	8-5
SECCIÓN II – PROCEDIMIENTOS	8-5
805 - GENERALIDADES.	8-5
a. Ámbito de aplicación.	8-6
806 - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL CNTM / O (ORIENTACIÓN).	8-6
a. Consignación.	8-6
b. Obligaciones de los armadores.	8-7
c. Acciones iniciales de implementación, en orden cronológico.	8-7
d. Acciones posteriores a la consignación, en orden cronológico.	8-8
e. Acciones en orden cronológico cuando se encuentre activada un SRA, por amenaza de ataque armado.	8-9
807 - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL CNTM / S (SUPERVISIÓN).	8-10
a. Zarpadas de pesqueros independientes y en grupos de pesca.	8-10

b. Acciones a adoptar frente a cambios en los niveles de amenaza.	8-10
808 - PROCEDIMIENTOS DURANTE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA.	8-12
809 – MENSAJES DE CNTM PARA ZARPADAS DE INDEPENDIENTES Y EN GRUPOS DE PESCA.	8-11
a. Zarpadas de pesqueros independientes hacia la “Zona de Pesca” (ZDP) y regreso.	8-11
b. Zarpadas de grupos de pesca hacia la “Zona de Pesca” (ZDP) y regreso.	8-11
c. Otros mensajes de CNTM utilizados para el control naval de barcos de pesca.	8-12

CAPÍTULO 8

DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA Y EL CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS DE PESCA.

800 - INTRODUCCIÓN.

Tendrán aplicación varios de los conceptos generales ya expresados en el Capítulo 1 “TAREAS DE LAS ORGANIZACIONES DE DIRECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CONTROL NAVAL Y PROTECCIÓN), CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN”, con las lógicas adaptaciones al caso de los pesqueros, más los detalles aquí agregados.

SECCIÓN I - CONCEPTOS BÁSICOS Y ORGANIZACIÓN.

801- COMPONENTES DE LA ORGANIZACIÓN GLOBAL.

La Organización estará formada por un componente civil, representado por la comunidad pesquera, a cargo de las tareas denominadas de Dirección Civil de Pesca y un componente naval, a cargo de la ejecución de Medidas de CNTM para contribuir a la seguridad de dicha Organización.

Ambos componentes deben trabajar coordinadamente y brindándose mutuo apoyo.

a. Propósito de la organización.

El pesquero y su carga la pesca capturada, son el objetivo material de la organización global de Dirección y Seguridad descrita en este capítulo.

El objetivo ulterior es el “asegurar la continuidad de las operaciones pesqueras nacionales, aliadas y neutrales de interés ante las amenazas originadas en situaciones de crisis o de conflicto armado”.

Comprende las siguientes tareas generales:

- Brindar seguridad a la actividad pesquera ante una amenaza enemiga, mediante la aplicación de Medidas de CNTM.
- Facilitar el mejor “empleo” posible de la actividad comercial pesquera, dentro de las restricciones que impongan las medidas de seguridad.
- Impedir su interferencia con las operaciones navales militares.
- Impedir su interferencia con el tráfico de buques mercantes.
- Contribuir a la salvaguardia de la vida humana en el mar, factor ya crítico desde tiempo de paz para la actividad pesquera.

802 -TAREAS DE LA ORGANIZACIÓN DE DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA.

Al igual que en el caso de los buques mercantes, la expresión Dirección Civil de Pesca no es el nombre de ninguna dependencia oficial, solo es un término genérico y deliberadamente amplio en su alcance, que comprende un conjunto de tareas que abarcan dos aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización total, a saber:

- (1) La determinación del “empleo del buque pesquero”, o sea el puerto de zarpada, la “Zona de Pesca” (ZDP) hacia donde debe dirigirse, la especie a capturar y el puerto de regreso para descarga de las capturas.
- (2) La conducción de las operaciones portuarias de carga y descarga del barco pesquero.

A diferencia del caso de los mercantes, normalmente las tareas de Dirección arriba mencionadas y en particular las del ítem (2), seguirán a cargo de las empresas pesqueras, independientemente del tipo de amenaza.

En el seno de cada gobierno aliado, la responsabilidad de ejercer dichas tareas de dirección estará a cargo de una autoridad civil, denominada Autoridad Nacional de Pesca - National Fishing Authority, NFA (equivalente a la NSA del tráfico mercante).

La NFA tendrá a su organización variando en función de las necesidades de cada país y será responsable de las siguientes tareas:

- a) Determinar y comunicar el “empleo” del barco pesquero, contemplando los intereses de los armadores de pesca.
- b) Atender los asuntos logísticos y de tripulación de los buques.
- c) Mantener estrecha coordinación con las empresas pesqueras, todo otro ente nacional estatal o privado que participe de la problemática y las demás NFA's aliadas.
- d) Establecer un sistema de comunicaciones formales con los barcos pesqueros de su bandera y con las autoridades navales responsables de la ejecución de las Medidas CNTM, cursando los mensajes establecidos para las diferentes situaciones.

La lista anterior abarca solo las principales responsabilidades y su aplicación dependerá de las órdenes particulares de cada país, recordando que usualmente la mayoría de las tareas de Dirección seguirán conducidas por las empresas pesqueras.

803 -TAREAS DE PROTECCIÓN / CONTROL NAVAL DE LOS BARCOS PESQUEROS Y ORGANIZACIÓN RESPONSABLE.

Las tareas inherentes a la contribución de la seguridad de los pesqueros, serán asumidas por la misma organización naval que para el tráfico mercante (ORGSEGTRAM), ya explicitada en los capítulos anteriores.

La misma estará dividida en dos componentes, uno a cargo de las acciones de Control Naval (ORGACONTRAM) y otro a cargo de la Protección de Tráfico Marítimo.

804 - TIPOS DE ZARPADAS, INDEPENDIENTES Y EN GRUPOS DE PESCA.

Los barcos pesqueros, pueden ser zarpados y navegar en dos formas posibles, siendo ello independiente de la distancia entre la costa y la zona de pesca:

- a. En **forma individual**, en cuyo caso son encuadrados como "independientes".
- b. En **forma de grupos organizados** denominados "Grupos de Pesca", a cargo de un COMODORO DE PESCA. Se puede aplicar en CNTM/S y en el interior de un SRA en casos excepcionales.

Asimismo se ha optado por controlar - en forma informativa o compulsiva según el tipo de CNTM en vigor - los movimientos y la permanencia en zona de pesca de los pesqueros independientes, además de hacerlo con los Grupos de Pesca.

Esto responde a las necesidades regionales, donde ya desde tiempo de paz muchos de los países del continente llevan un diario y detallado control de los buques pesqueros, respondiendo así a las responsabilidades SAR internacionalmente asumidas y a la supervisión del cumplimiento de las normas nacionales en vigor para la pesca dentro de las ZEE.

Por otra parte, en caso de conflicto real, los alcances y la modalidad de empleo de los modernos sistemas de armas obligan a un preciso conocimiento de las posiciones de los barcos pesqueros en las zonas de pesca, indistintamente de que naveguen en forma independiente o en grupos.

SECCIÓN II – PROCEDIMIENTOS.

805 - GENERALIDADES.

Tendrán aplicación muchos de los conceptos generales ya expresados en el Capítulo 3 "PROCEDIMIENTOS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO OCEÁNICO Y COSTERO", con las lógicas adaptaciones al caso de los pesqueros, más los detalles aquí agregados.

Estos procedimientos serán aplicados con adecuada flexibilidad, según las diferentes problemáticas pesqueras nacionales teniendo en cuenta los convenios internacionales que pudieran existir en tiempo de paz entre algunos países.

En general y como característica básica del control de pesqueros, el control efectivo y la toma de decisión corresponderán a las autoridades nacionales, a través de sus respectivos OCA's.

Las autoridades superiores aliadas, MAC y AC, solo sugerirán a los OCA's la adopción de Medidas CNTM para los aspectos operativos comunes que afecten subáreas de OCA de dos o más países.

a. Ámbito de aplicación.

Normalmente estos procedimientos se aplicarán solamente con los pesqueros de "altura" y de "media altura" ubicados en "zonas de operaciones de pesca" o en tránsito de / hacia las mismas, dejando aparte del sistema a las embarcaciones de menor porte utilizadas en zonas muy cercanas a la costa.

No se aplicarán a los casos particulares de los buques pesqueros zarpados para traslados entre puertos, ya sea en viajes costeros u oceánicos, sin o con carga a bordo del tipo que fuera. En esas circunstancias se emplearán los procedimientos normalmente utilizados para los buques mercantes.

806 - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL CNTM/O (ORIENTACIÓN).

En general tendrán aplicación los conceptos básicos ya expresados en el Capítulo 4 "MEDIDAS DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO", con las necesarias adaptaciones y los aspectos que a continuación se detallan:

a. Consignación.

Los barcos pesqueros, al igual que los mercantes, pueden ser "consignados" de dos maneras:

- (1) En forma "voluntaria" por acuerdo de los armadores, previa invitación de cada NFA, involucrando barcos individuales o grupos de ellos, tanto nacionales como de terceros países.
- (2) En forma "compulsiva" por disposición gubernamental, vía la NFA, involucrando barcos individuales, grupos de ellos o todos los barcos de bandera nacional "en bloque", designando aquellos que tendrán prioridad en el tratamiento de las Medidas de CNTM, durante el CNTM/S.

Los pesqueros neutrales en puertos aliados o en zonas de pesca de interés para los aliados, podrán ser “invitados” a una consignación voluntaria para su propia seguridad, trámite a cumplir normalmente ante sus respectivos gobiernos o armadores. En casos de urgencia se hará directamente ante sus Patronos.

Las mismas autoridades que decidieron la consignación, podrán retirar los pesqueros de dicha situación en cualquier momento.

El empleo de cada barco pesquero es facultad de los armadores. Tal término abarca la selección del puerto de zarpada, la “Zona de pesca” (ZDP) hacia donde deben dirigirse, la especie a capturar y el puerto de regreso para descarga.

b. Obligaciones de los armadores.

Una vez consignados los pesqueros, sus armadores contraen las siguientes obligaciones generales:

- (1) Proporcionar a las autoridades navales información sobre la posición y movimiento en los puertos y en el mar de los pesqueros, con el objeto de que puedan ser ploteados informativamente, manteniendo actualizada la información y los cambios que se produzcan.
- (2) Cumplir eventuales órdenes de ruteo y diversiones respecto a las Áreas de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA).
- (3) Cumplir las eventuales órdenes de integrarse a grupos de pesca para cruzar un SRA.
- (4) Informar avistamientos de buques enemigos, acorde con las órdenes de detalle recibidas al respecto.
- (5) En la consignación voluntaria, informar con adecuada anticipación los deseos de cese de adscripción a la misma, devolviendo el material recibido a la brevedad.

c. Acciones iniciales de implementación, en orden cronológico.

- (1) Los países activarán sus NFA.
- (2) Las NFA informarán de la situación a los armadores y operadores de su país, instándolos - de ser necesario - a consignar sus pesqueros (o coordinar con sus respectivos gobiernos la consignación en bloque o parcial de las flotas pesqueras).
- (3) Los armadores o los gobiernos informarán la consignación a sus NFA.

d. Acciones posteriores a la consignación, en orden cronológico.

Las NFA enviarán los dos siguientes mensajes:

- **“CONSIGN”**: es el mensaje con texto en lenguaje libre y contenido estructurado enviado a todas las autoridades de las ORGACONTRAM y a las NFA aliadas. cuando juzguen necesario actualizar la relación de BP voluntariamente consignados al CNTM ó cuando fueran consignados BP compulsivamente en CNTM/S . La ocasión de transmisión quedara a criterio de la NFA.
- **“INSTRUCCIONES A LOS CAPITÁNES DE LOS BARCOS DE PESCA”**: consta de un telegrama en texto claro, dirigido por circuitos comerciales a los pesqueros consignados de su bandera en navegación o en puertos, con instrucciones.

Una vez cumplidas las instrucciones recibidas y conforme con lo indicado, los barcos que se encontraren en el mar o en puerto , informarán a su NFA la posición en la ZDP y el posterior movimiento previsto, enviando el mensaje FORMAT ALFA.

A partir de ese momento, los barcos que al derivar con los cardúmenes varíen en más de 30 millas del punto central de su ZDP o que, habiendo zarpado de ella, prevean variaciones mayores de 12 horas respecto a la ETA informada a su próximo puerto de destino o lo hayan cambiado, por cualquier razón, lo informarán a su NFA.

La NFA retransmite de inmediato los mensajes FORMAT ALFA a los OCA´s involucrados, sobre la posición y resto de la ruta, y al NCSO del destino.

Desde la zarpada, los pesqueros en navegación que prevean variaciones mayores de 12 horas respecto a la ETA a la ZDP a la ida o al puerto de regreso durante la vuelta, cambien su próximo puerto de destino de regreso o al derivar con los cardúmenes varíen en más de 30 millas el punto central de su ZDP, lo informarán a su NFA. La NFA lo retransmitirá como se indicó anteriormente.

Los OCA´s tomarán medidas para advertir a los pesqueros consignados sobre novedades vitales en la situación táctica, dentro de sus respectivas subáreas.

Esa información será tramitada mediante mensajes comunes, vía la NFA de la bandera del pesquero para su retransmisión por los circuitos comerciales.

Ese aviso puede ser dirigido a un determinado pesquero consignado o puede adoptar la forma de un mensaje general para todos los consignados en la subárea del OCA del caso.

- (a) De acuerdo con las instrucciones recibidas antes de zarpar y si el PLAN CONEM en vigor lo permite, los pesqueros informarán a su NFA respecto de avistamiento de buques de guerra, mercantes y pesqueros enemigos, así como de incidentes con los mismos.
- (b) En caso de sufrir averías por la acción enemiga, accidentes o mal tiempo, enviarán como mínimo el usual mensaje DISTRESS y de ser posible, además enviarán a la NFA el mensaje MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT. Los mensajes mencionados serán retransmitidos por la NFA al OCA del lugar del hecho.

e. Acciones en orden cronológico cuando se encuentre activada un SRA, por amenaza de ataque armado.

- (1) Cuando el MAC declara el / las SRA y da a conocer sus detalles mediante el mensaje denominado "DECLARACIÓN DE SRA", cada NFA deberá retransmitir ese mensaje a todos los pesqueros de su bandera en navegación. Se adoptará similar acción con el consecutivo mensaje de "INSTRUCCIONES DEL COMANDANTE DE SRA". Fuera del SRA continúan en vigor las normas detalladas en el ítem d) anterior.
- (2) Cuando se active el sistema MERCOMMS cesará la retransmisión vía las NFA, pudiendo los OCA enviar mensajes directos a los barcos.
- (3) En todos los casos, el control directo de los pesqueros aliados consignados lo ejerce cada OCA en su jurisdicción dentro del SRA. De existir tratados particulares entre países vecinos, estos acordarán los detalles necesarios.
- (4) Los pesqueros consignados ubicados adentro de las SRA serán divertidos hacia afuera de las mismas, hacia otras ZDP o hacia el puerto que dispongan luego sus armadores.
- (5) No se autorizarán ZDP para pesqueros consignados dentro de las SRA.
- (6) Los pesqueros independientes consignados, próximos a atravesar un SRA recién declarada, serán divertidos para evitarla o dirigidos a un puerto / punto de control de entrada donde se puedan integrar a un grupo de pesca.

- (7) Los pesqueros solo atravesarán el SRA ante necesidades ineludibles, si la situación táctica lo permite y únicamente integrando grupos de pesca expresamente constituidos e instruidos.
- (8) El envío de los mensajes de diversión a los pesqueros durante CNTM / O, se hará en forma similar a la prevista para los mercantes

807 - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL CNTM / S (SUPERVISIÓN).

En general tendrán aplicación los conceptos básicos ya detallados en el Capítulo 5 "SUPERVISIÓN EN CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO, con las necesarias adaptaciones, más los detalles aquí agregados.

Excepto en casos particulares, normalmente el empleo de los pesqueros seguirá conducido por sus respectivos armadores, los cuales coordinarán estrechamente sus tareas con la NFA.

a. Zarpadas de pesqueros independientes y en grupos de pesca.

Las zarpadas de los barcos pesqueros serán hechas de acuerdo con los procedimientos y mensajes detallados anteriormente.

Los pesqueros que varíen su cinemática de traslado o su posición en la ZDP en más de 15 millas, lo informarán mediante mensaje de texto libre.

b. Acciones a adoptar frente a cambios en los niveles de amenaza).

Es una preocupación del OCA la seguridad de los barcos pesqueros en su sub-áreas de responsabilidad. Pueden ser adoptadas las siguientes acciones:

- (1) Despejar de pesqueros ciertas zonas marítimas de gran actividad enemiga.
- (2) Alejar a los pesqueros de zonas en las cuales es probable que se realicen operaciones propias importantes, especialmente antisubmarinas.
- (3) Alejar a los pesqueros de las rutas predeterminadas para convoyes.
- (4) Determinar zonas marítimas donde solo se permite el traslado y/o la pesca en Grupos de Pesca.
- (5) Prohibir a los pesqueros los tránsitos y la pesca en horas de oscuridad.

808 - PROCEDIMIENTOS DURANTE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA.

En general se limitarán a ordenar el inmediato regreso a puerto de todos los pesqueros, para su instrucción.

809 – MENSAJES DE CNTM PARA ZARPADAS DE INDEPENDIENTES Y EN GRUPOS DE PESCA.**a. Zarpadas de pesqueros independientes hacia la “Zona de Pesca” (ZDP) y regreso.**

La zarpada de pesqueros independientes hacia la “Zona de pesca” (ZDP) y su regreso, es informada a la ORGACONTRAM, de la siguiente manera:

- En condiciones de normalidad: - enviando el mensajes o telegrama civil, por los sistemas de comunicaciones interno de cada país..
- En condiciones en que se encuentre en vigor la Medida 10: enviando el mensaje FORMAT ALFA, siempre tramitado por el NCSO/REPTOF del puerto de zarpada. Este mensaje describe el ciclo completo de datos de la zarpada hacia la ZDP, el período tentativo de permanencia y el regreso a puerto. El NCSO debe confeccionar un mensaje separado para cada pesquero.

El contenido del mensaje FORMAT ALFA informa la “intención de viaje”, comunicada por el patrón del buque pesquero al NCSO / REPTOF, antes de zarpar desde el puerto.

El mensaje FORMAT ALFA se encuentra detallado en las tablas y ejemplos del SUP. 1 a la presente publicación.

b. Zarpadas de grupos de pesca hacia la “Zona de Pesca” (ZDP) y regreso.

La zarpada de grupos de pesca hacia “Zona de Pesca” (ZDP) y su regreso, es informada a la ORGACONTRAM mediante el mensaje FORMAT ALFA. Este mensaje describe el ciclo completo de datos de la zarpada hacia la ZDP, el período tentativo de permanencia y el regreso a puerto. Se confecciona un sólo mensaje para todo el grupo.

El NCSO/REPTOF, normalmente es la autoridad de zarpada para grupos de pesca, por delegación del OCA.

El mensaje FORMAT ALFA está se encuentra detallado en las tablas y ejemplos del SUP. 1 a la presente publicación.

c. Otros mensajes de CNTM utilizados para el control naval de barcos de pesca.

Los pesqueros propios consignados y neutrales que se hallen en puerto diariamente a 2359Z, serán incluidos en los habituales mensajes PORTSTATE.

Se emplearán además, el ya mencionado FORMAT ALFA y los conocidos CORRECTION, NONSAILEDREP y NONARRIVEDREP.

CAPÍTULO 9

COMUNICACIONES PARA EL CONTROL NAVAL Y LA DIRECCIÓN CIVIL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPÍTULO 9**

**COMUNICACIONES PARA EL CONTROL NAVAL Y
LA DIRECCIÓN CIVIL DEL TRÁNSPORTE MARÍTIMO**

<u>TEMA</u>	<u>Pág. Nro.</u>
900 – INTRODUCCIÓN.	9-3
SECCIÓN I - CONCEPTOS GENERALES.	9-3
901 - TIPOS DE COMUNICACIONES.	9-3
902 - REQUERIMIENTOS DE COMUNICACIONES.	9-3
903 - SISTEMAS DE COMUNICACIONES Y ENCAMINAMIENTO DE LOS MENSAJES.	9-4
SECCIÓN II - COMUNICACIONES ENTRE AUTORIDADES DE LAS ORGACONTRAM, FUERZAS DE ESCOLTA, COMODOROS DE CONVOYES, NSA Y NFA.	9-4
904 - AUTORIDADES Y ENLACES.	9-4
905 - MENSAJES DE CNTM Y DCTM.	9-5
SECCIÓN III - COMUNICACIONES ENTRE ESTACIONES COSTERAS Y BUQUES MERCANTES (COSTA- BUQUE).	9-5
906 - MENSAJES COSTA - BUQUE.	9-5
a. Rutinarios en situación de normalidad.	9-5
b. Propios de la situación de crisis / conflicto armado.	9-5
907 - COMUNICACIONES COSTA-BUQUE EN SITUACIÓN DE NORMALIDAD.	9-6
908 - COMUNICACIONES COSTA-BUQUE EN SITUACIONES DE CRISIS O CONFLICTO ARMADO (MERCOMMS).	9-6
a. Mensajes generales.	9-6
b. Concepto de MERCOMMS.	9-7
(1) Tipos de emisiones.	9-7
(2) Instrucciones generales para MERCOMMS con BM en travesías oceánicas.	9-7
(3) Instrucciones para CNTM.	9-8

SECCIÓN IV - COMUNICACIONES ENTRE BUQUES MERCANTES Y ENTRE ESOS Y LAS FUERZAS DE ESCOLTA (BUQUE - BUQUE).	9-8
909 - GENERALIDADES.	9-8
SECCIÓN V – RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES DE LA ORGACONTRAM.	9-9
910 – RESPONSABILIDAD DE LOS NIVELES SUPERIORES DE LA ORGACONTRAM.	9-9
911 – RESPONSABILIDAD DE LOS NCSO / REPTOF.	9-10
a. Responsabilidad referente a las comunicaciones.	9-10
b. Responsabilidad referente a las publicaciones.	9-11

CAPITULO 9**COMUNICACIONES PARA EL CONTROL NAVAL Y LA DIRECCIÓN CIVIL
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO****900 – INTRODUCCIÓN.**

El presente capítulo constituye una guía general respecto de las comunicaciones para el CNTM y la DCTM, donde se tratan los principales conceptos y responsabilidades de las autoridades de las ORGACONTRAM, y ORGDCTM, en particular de los OCA y NCSO / REPTOF.

Se mencionan algunos aspectos ya contenidos en capítulos anteriores y en las siguientes publicaciones:

- **SUP. 1 al PTI - CNTM Vol. I (B) - “MENSAJES PARA EL CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARITIMO.**
- **PTI-CNTM Vol. II “GUIA PARA CAPITANES DE BUQUES MERCANTES Y BARCOS DE PESCA”.**
- **SUP. 1 al PTI – CNTM Vol. II - “SUPLEMENTO DE COMUNICACIONES”.**

SECCIÓN I - CONCEPTOS GENERALES.**901 - TIPOS DE COMUNICACIONES.**

Por su naturaleza, las comunicaciones pueden ser clasificadas en dos tipos básicos:

- a. Rutinarias en situación normal.
- b. Propias de situaciones de crisis / conflicto, relacionadas con las tareas de Dirección Civil y las medidas de Control del Tráfico Marítimo.

902 - REQUERIMIENTOS DE COMUNICACIONES.

En función de sus usuarios, los requerimientos de comunicaciones se pueden dividir en dos grupos:

- a. Comunicaciones exclusivas entre autoridades de las ORGACONTRAM, NSA, NFA, Fuerzas de escolta y Comodoros de convoyes.
- b. Comunicaciones de los buques mercantes, las que pueden ser subdivididas en dos subcategorías:

- (1) Comunicaciones entre estaciones costeras y buques mercantes (costa - buque), y las autoridades mencionadas en ítem anterior.
- (2) Comunicaciones entre buques mercantes y entre buques mercantes y las fuerzas de escolta (buque-buque).

903 – SISTEMAS DE COMUNICACIONES Y ENCAMINAMIENTO DE MENSAJES.

Los requerimientos indicados anteriormente implican disponer de al menos dos grandes sistemas, uno compuesto por estaciones para las comunicaciones navales internas e internacionales y otro conformado por las estaciones costeras, más las de los buques mercantes.

Dado el apreciable volumen del tráfico de mensajes necesarios para el CNTM y la DCTM, además del gran número de corresponsales participantes - distribuidos en tierra en diferentes países y en el mar en amplias extensiones - se precisan claros procedimientos para rápidamente “encaminar los mensajes”, a través de adecuadas combinaciones de estaciones según cada caso.

En todas las operaciones navales, el contar con comunicaciones rápidas, confiables y seguras es uno de los factores más importantes para un eficiente ejercicio del comando y control. En el CNTM ese factor es condición básica e imprescindible.

SECCIÓN II - COMUNICACIONES ENTRE AUTORIDADES DE LAS ORGACONTRAM, FUERZAS DE ESCOLTA, COMODOROS DE CONVOYES, NSA Y NFA.

904 - AUTORIDADES Y ENLACES.

La mayoría de estas autoridades (ORGACONTRAM, NSA y NFA) estarán basadas en tierra a lo largo de los litorales marítimos de los diferentes países aliados, excepto para los casos de los Comandantes de Fuerzas de escolta, Comodoros de convoyes y eventuales NCSO's embarcados, a cargo directo de Puntos de Reunión y Control (PRC) de las SRA.

Según los casos, dichas autoridades actuarán como destinatarios y/o promotores de mensajes.

En general, utilizarán los siguientes enlaces:

- Redes fijas internas de cada Armada y las establecidas para conexión internacional entre los países del continente.
- Circuitos “costa-buques de guerra” de cada Armada, para ligar a los OCA's con los escoltas y con las autoridades embarcadas responsables de materializar puntos de control, dentro de sus respectivas subáreas.

- Finalmente, para el envío de mensajes a los Comodoros de los convoyes se usará el sistema MERCOMMS de comunicaciones "costa-buques mercantes", explicado más adelante.

905 - MENSAJES DE CNTM Y DCTM.

Los mensajes rutinarios en tiempo de paz de las ORGACONTRAM, son los propios de los respectivos sistemas nacionales de Control Naval del Tráfico Marítimo internos de cada Armada, más los mensajes internacionales que se desprenden de los diferentes acuerdos bilaterales o multilaterales de intercambio de información diaria entre países, efectuados normalmente mediante mensajes en formatos internacionales RAINFORM o LOCATOR.

Las comunicaciones de CNTM y DCTM de situaciones de crisis / conflicto armado - entre autoridades de las ORGACONTRAM, NSA, NFA, Fuerzas de escolta y Comodoros de convoyes - se establecen mediante dos clases de mensajes:

- Mensajes comunes de texto claro.
- Mensajes de CNTM, para su uso en sistemas de procesamiento automático de datos.

SECCIÓN III - COMUNICACIONES ENTRE ESTACIONES COSTERAS Y BUQUES MERCANTES (COSTA- BUQUE).

906 - MENSAJES COSTA – BUQUE.

Existe una serie de mensajes a ser cursados entre los BM y las autoridades terrestres, en ambos sentidos, obligando a tener un amplio sistema de estaciones costeras y precisos procedimientos para "encaminar los mensajes" a través de las estaciones adecuadas (comerciales de tiempo de paz o del sistema MERCOMMS, según cada caso y situación).

Esos mensajes pueden clasificarse por su naturaleza en dos categorías, a saber:

a. Rutinarios en situación de normalidad.

Son los mensajes correspondientes a las operaciones comerciales, aspectos administrativos, personales de las dotaciones / pasajeros, etc.

Normalmente se mantienen durante todo el tiempo y se restringen cuando se declaran áreas de riesgo (SRA) y son muy limitados durante el CNTM/S (SUPERVISIÓN).

b. Propios de la situación de crisis / conflicto armado.

Son aquellos que corresponden a las tareas de dirección y operación de Control del Tráfico Marítimo. Pueden ser:

- (1) Mensajes comunes de texto claro.
- (2) Los mensajes que a continuación se detallan, si bien son de texto libre y contenido estructurado, no están formateados para computadoras, tienen una estructura tipo de contenido y están reglamentados para una finalidad específica:
 - DIVERSION ORDER, MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT, FORMAT ALFA, SURVIVOR REPORT y WEATHER REPORT (ver Tablas del Capítulo 2 del SUP 1 a la presente).

907 - COMUNICACIONES COSTA-BUQUE EN SITUACIÓN DE NORMALIDAD.

En situación de normalidad, las comunicaciones con los buques mercantes tienen su apoyo en estaciones comerciales estatales o privadas y presentan las siguientes características principales:

1. Sus objetivos son la actividad comercial de los buques y atender a la salvaguardia de la vida en el mar (sistema internacional S.A.R.)
2. El tráfico marítimo utiliza rutas bien definidas para el mejor aprovechamiento de los mercados, a lo largo de las cuales existen facilidades de comunicaciones bien organizadas.
3. El método normal de comunicación es la transmisión / recepción, vía satélite.
4. Son normalmente muy eficientes, dado que el equipamiento mínimo de las estaciones costeras y buques mercantes responde a convenciones internacionales, está probado por un uso continuo y sus operadores están constantemente adiestrados.

908 - COMUNICACIONES COSTA-BUQUE EN SITUACIONES DE CRISIS O CONFLICTO ARMADO (MERCOMMS).**a. Mensajes generales.**

Son aquellos que contienen información general a ser distribuida a un gran número de buques mercantes, nacionales y / o aliados, relativa a la aplicación de las Medidas CNTM.

Los más urgentes son radiodifundidos a los BM en navegación, según horarios a establecer en los planes correspondientes. Los de menor prioridad serán transmitidos a los NSCO's / REPTOF's, para su entrega en mano a los Capitanes de los buques a medida que arriben a los puertos.

Esos mensajes, que pueden ser originados por diferentes autoridades, ser numerados o no, implican mantener un sistema de control y responsabilidad para diferentes autoridades de las ORGACONTRAM nacionales y aliada.

Los detalles al respecto, se encuentran contenidos en el Capítulo 3 del SUP. COM.

b. Concepto de MERCOMMS.

MERCOMMS es la abreviatura que se utiliza para la organización aliada de comunicaciones prevista para transmitir los mensajes costa - buque durante el CNTM / S, aunque en algunos casos puede ser activada durante el CNTM / O. Está desarrollada en el Capítulo 4 del SUP. COM.

Dada la mencionada eficiencia del sistema de comunicaciones buque - costa de tiempo de paz, éste constituirá la base del sistema MERCOMMS a implementar.

El MERCOMMS estará constituido en esencia por una extensa red de estaciones de dos clases: Estaciones Terrestres Mundiales (Coast Earth Stations - CES) y Estaciones de Radio Costeras (Coast Radio Stations - CRS).

Las CES y CRS continuarán usando las mismas frecuencias, emisiones y procedimientos de tiempo de paz, pero habrá restricciones a las comunicaciones y el método más usado para los mensajes dirigidos a los BM será el de "DIFUSIÓN" (BROADCAST).

A continuación se resumen los aspectos más relevantes de las MERCOMMS.

(1) Tipos de emisiones.

- PRIMARIO: INMARSAT o HF, el más apropiado según cada caso.-
- ALTERNATIVAS: Radiotelefonía (R/T) a través de INMARSAT o HF,

Ver detalles en el SUP. COM.

(2) Instrucciones generales para MERCOMMS con BM en travesías oceánicas.

Cada OCA de la ORGACONTRAM aliada tiene una CES y una CRS de largo alcance, para uso comercial en situación normal. Normalmente, esas estaciones serán elegidas entre las instaladas en el mismo país del OCA.

Los SHIFTS por cruces de límites geográficos de MERCOMMS serán indicados en los mensajes de zarpadas, mediante los conjuntos MCOMS.

(3) Instrucciones para CNTM.

- (a) Las comunicaciones de los BM consignados, continuarán manteniéndose a través de las Estaciones Comerciales de situación normal, en la forma usual. Se usará criptografía solo en caso de orden expresa.
- (b) Los mensajes originados en BM en navegación, tendrán como destinatario a la NSA de la bandera, que la retransmitirá a los OCA, NCSO / REPTOF que corresponda.

Algunos mensajes, como por ejemplo, el "DISTRESS" podrán ser originados por BM solo ante peligro inminente de hundimiento o abandono y serán radiodifundidos por los mismos en las frecuencias internacionales de socorro en lenguaje claro, pero usando el IRCS codificado del buque. La Estaciones Costeras que los reciban, los retransmitirán de inmediato al OCA de la posición del buque afectado.

- (c) Las Estaciones Costeras cubiertas por el buque en su derrota desde el puerto de partida hasta el puerto de destino inmediato, serán informadas en mensajes de movimiento mediante el empleo del conjunto CORAD Y MCOMS", (si estuviera activada).
- (d) El Comandante de Área podrá imponer restricciones al tráfico de mensajes comerciales y privados, inclusive en condiciones de silencio radioeléctrico.
- (e) Podrán impartirse órdenes para el control de las emisiones usando de criptografía, procedimiento de autenticación, etc.

SECCIÓN IV - COMUNICACIONES ENTRE BUQUES MERCANTES Y ENTRE ESOS Y LAS FUERZAS DE ESCOLTA (BUQUE - BUQUE).**909 - GENERALIDADES.**

Se cumplirá con lo establecido en la Publicación PTI-CNTM Vol. II y lo que a continuación se indica:

- Conferencia de comunicaciones de convoyes.
- Instrucciones de comunicaciones en convoyes, responsabilidades del Comandante, planes, oficiales de enlace, Estado Mayor de comunicaciones, señales de reconocimiento, señales internas del convoy y procedimientos de señales.
- Procedimiento radiotelefónico.
- Indicativos internos de llamada para convoyes.
- Señales pirotécnicas Señales de destello. Señales de una bandera y gallardetes.
- Señales de entrada a puerto.
- Vocabulario de señales.
- Mensajes tipo. Son mensajes de texto libre y contenido estructurado del CNTM.

SECCIÓN V - RESPONSABILIDADES DE LAS AUTORIDADES DE LA ORGACONTRAM.**910 - RESPONSABILIDAD DE LOS NIVELES SUPERIORES DE LA ORGACONTRAM.**

La autoridad aliada interamericana designada como MAC podrá eventualmente ordenar la activación de las MERCOMMS, cuando lo aprecie conveniente, según la situación.

Al disponerse el CNTM / S los OCA's activarán automáticamente sus respectivas estaciones CES y CRS previstas en los planes para las MERCOMMS y asumirán su control operativo.

El MAC, los AC y los OCA emitirán los necesarios Planes de Comunicaciones aliados, incluyendo en ellos los siguientes aspectos en particular:

- Lista de documentos y publicaciones a proveer a los BM aliados.

- Lista de documentos y publicaciones a proveer a los Comodoros aliados.
- Sistema de AVISOS A LA NAVEGACIÓN CLASIFICADOS (ANC) de tiempo de crisis/conflicto armado.
- Sistemas criptográficos para uso de los BM interamericanos de acuerdo con lo previsto en el SUP. COM.
- Sistemas criptográficos Para uso de las autoridades de la ORGACONTRAM aliada interamericana.
- Indicativos interamericanos de llamada de BM's para tiempo de crisis / conflicto armado, variables diariamente o con otra frecuencia.
- Sistemas de autenticación interamericanos de acuerdo con lo previsto en el art. 209 Capítulo 2 del SUP. COM.
- Tabla de autenticación de mensajes, con sus zonas marítimas de aplicación y autoridades originadoras.
- Organización de las MERCOMMS interamericana, CES y CRS de largo alcance asignadas a cada OCA, frecuencias, tipos de emisiones y guardias permanente de radio de abordó (cuando difieran de las correspondientes a las de tiempo de paz para esas Estaciones).
- Límites geográficos del MERCOMMS de cada OCA
- Ubicación geográfica de las CES y CRS de largo alcance de la MERCOMMS interamericana.
- Asignación de identificadores de dos letras para las Estaciones de Radiodifusión.

911 - RESPONSABILIDAD DE LOS NCSO / REPTOF.

Son responsables de las comunicaciones y las publicaciones de la Organización para el Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM).

a. Responsabilidad referente a las comunicaciones.

El NCSO / REPTOF tiene las siguientes responsabilidades, pudiendo delegar su ejecución a un Oficial de Comunicaciones:

1. Organizar toda la información disponible sobre las comunicaciones de los buques mercantes.
2. Coordinar las comunicaciones de puerto de los buques mercantes.

3. Preparar los planes de comunicaciones para buques mercantes independientes y convoyes.
4. Convocar a las conferencias de comunicaciones de convoyes y dirigirlas.
5. Asesorar (COMODORO/OCT) sobre las estaciones que ocuparán los buques en el convoy, a los fines de las comunicaciones.
6. Preparar señales de identificación para los buques mercantes.
7. Verificar el conocimiento de los Capitanes de buques mercantes sobre los siguientes detalles particulares de los procedimientos en vigor, aclarando sus eventuales dudas o confusiones:
 - a. Aspectos legales de las comunicaciones.
 - b. Seguridad en las comunicaciones.
 - c. CHOP.
 - d. Guía para la Estación de radio del buque al entrar en aguas peligrosas.
 - e. Instrucciones de comunicaciones.
 - f. Señales para maniobra.
 - g. Vocabulario de señales.
 - h. Mensajes tipo de texto libre y contenido estructurado de CNTM.
 - i. Organización y empleo del sistema MERCOMMS, principales conceptos.

b. Responsabilidad referente a las publicaciones.

El NCSO / REPTOF será responsable de proveer publicaciones a los buques mercantes, pudiendo delegar las tareas en un oficial de publicaciones, cuyas principales funciones serán:

1. Dar cumplimiento a todas las normas de seguridad que rigen para el tratamiento de las publicaciones.
2. Obtener un stock de reserva de las publicaciones que emplearán los buques que naveguen en forma independientes y los Comodoros de convoy.
3. Asegurar que cada Capitán de Buque Mercante tenga a bordo antes de salir a navegar su asignación completa de publicaciones con

correcciones actualizadas, indicativos de llamada y señales de identificación y reconocimiento.

4. Transmitir al NCSO / REPTOF del puerto de donde zarpará un buque o Sección JOINER de convoy oceánico, toda la información necesaria para las comunicaciones de cada convoy en particular.
5. Mantener en custodia y entregar el libro de registro secreto a los Capitanes de todos los buques.
6. Instruir a los Capitanes en el cuidado y uso de las publicaciones.
7. Investigar la pérdida de cualquier publicación que posea algún grado de clasificación de seguridad que fueran emitidas para buques mercantes y elevar un informe completo de tales pérdidas a la autoridad naval correspondiente.

CAPITULO 10

**DOCUMENTACIÓN Y EQUIPAMIENTO
PARA BUQUES MERCANTES**

PÁGINA EN BLANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 10**

**DOCUMENTACIÓN Y EQUIPAMIENTO
PARA BUQUES MERCANTES**

<u>TEMA</u>	Pág. Nº
1000 - GENERALIDADES.	10-3
SECCIÓN I – DOCUMENTACIÓN.	10-3
1001 – RELACIÓN DE PUBLICACIONES Y DOCUMENTACIÓN QUE UN BUQUE MERCANTE (BM) DEBE LLEVAR A BORDO (EXIGENCIA MÍNIMA).	10-3
SECCIÓN II – EQUIPAMIENTO PARA LA NAVEGACIÓN DE BUQUES INDEPENDIENTE Y EN CONVOY.	10-3
1002 - EQUIPOS ESPECIALES PARA BUQUES MERCANTES.	10-4
1003 - RESPONSABILIDAD POR LA PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE EQUIPOS.	10-4
1004 - INSPECCIONES DEL EQUIPAMIENTO.	10-4
1005 - CERTIFICADOS DE EQUIPOS PARA LA NAVEGACIÓN DE BUQUES INDEPENDIENTE Y EN CONVOY.	10-4
a. Tipos de certificados.	10-4
b. Duplicado de certificados.	10-5
c. Rótulos en los certificados.	10-5
1006 - REGISTROS DE INSPECCIÓN Y ENTREGA DE CERTIFICADOS.	10-5
1007 - BUQUES INADECUADAMENTE EQUIPADOS.	10-5
SECCIÓN III - SISTEMAS DEFENSIVOS.	10-6
1008 - ORGANIZACIÓN DE SISTEMAS DEFENSIVOS PARA BUQUES MERCANTES (DEMS).	10-6
a. Personal de la DEMS.	10-6
b. Funciones de la Organización DEMS.	10-6
1009 - INSTALACIÓN DE SISTEMAS DEFENSIVOS.	10-7

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 10

DOCUMENTACIÓN Y EQUIPAMIENTOS
PARA BUQUES MERCANTES

1000 - GENERALIDADES.

En este capítulo se establece las principales responsabilidades de las autoridades de la ORGACONTRAM con respecto a la documentación, equipamientos especiales y sistemas de defensa, según se detalla en la Publicación PTI-CNTM Vol. II - GUIA PARA LOS CAPITANES DE BUQUES MERCANTES Y BARCOS DE PESCA.

SECCIÓN I – DOCUMENTACIÓN.

1001 - RELACIÓN DE PUBLICACIONES Y DOCUMENTACIÓN QUE UN BUQUE
MERCANTE (BM) DEBE LLEVAR ABORDO (EXIGENCIA MÍNIMA).

Las autoridades nacionales son las responsables de distribuir las publicaciones e impartir instrucciones de seguridad según se detalla:

- INSTRUCCIONES A LOS CAPITANES DE BUQUES (son instrucciones transmitidas por los OCA de las sub áreas en la cuales los BM se encuentren navegando. Es conveniente que esas instrucciones contengan información básica sobre el sistema MERCOMMS, para que en caso de su activación, puedan establecer contacto con las autoridades de CNTM, sin necesidad de tener que esperar el arribo a un puerto de la ORGACONTRAM aliada para ser instruído al respecto).
- PTI-CNTM Vol. II – GUIA PARA CAPITANES DE BUQUES MERCANTES Y BARCOS DE PESCA.
- LEGAJOS DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.
- PUBLICACIONES NACIONALES Y REGIONALES.
- ORDENES DE LA AUTORIDAD LOCAL.
- PUBLICACIONES ADICIONALES DEL COMODORO DEL CONVOY.

Nota: En situaciones de crisis o conflicto armado, además de las publicaciones arriba citadas y otras que se consideren de interés para esa situación, podrán ser distribuidas por el NCSO / REPTOF / CONSA.

SECCIÓN II – EQUIPAMIENTO PARA LA NAVEGACIÓN DE BUQUES BUQUES INDEPENDIENTE Y EN CONVOY.

Nota: Se omiten los equipos de comunicaciones, dados que fueron tratados en el Capítulo 9 de la presente Publicación y mencionados en la PTI-CNTM Vol. II.

1002 - EQUIPOS ESPECIALES PARA BUQUES MERCANTES.

Los equipos especiales para buques mercantes en tiempos de crisis o conflicto armado se encuentran detallados en la PTI-CNTM Vol. II.

Si bien el título general del Capítulo 11 es “Equipamiento para convoyes”, cabe señalar que ese equipamiento es también necesario para los buques que navegan como independiente, excepto las tablas de Nombres de Buques (Name Boards). Por otro lado, es de esperar que existan casos en que buques independientes, reciban orden de incorporarse a determinado convoy, ante una modificación de la situación táctica.

1003 - RESPONSABILIDAD POR LA PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE EQUIPOS.

Las autoridades nacionales deberán proveer e instalar el equipamiento en los buques de su bandera. En casos de urgencia, algunos de estos equipamientos podrán ser instalados en puertos extranjeros de la ORGACONTRAM aliada.

Cada NCSO / REPTOF se asegurará que los buques mercantes destinados a navegar en convoy o como independientes sean adecuadamente equipados. El equipamiento deberán ser inspeccionado y emitido el correspondiente Certificado de aprobación previo a la zarpada.

1004 - INSPECCIONES DEL EQUIPAMIENTO.

Al arribo a puerto los buques, deberán ser visitados por un Oficial subordinado al NCSO / REPTOF quien será el responsable de la inspección del equipamiento, acompañado por un Oficial del buque.

Si el equipamiento estuviera incompleto o necesitase reparación o renovación, entregará a los Capitán una lista de las deficiencias y determinará que los trabajos necesarios sean efectuados con prioridad (Esto último solo es aplicado en CNTM en Supervisión). El buque será inspeccionado nuevamente antes de zarpar o cuando el trabajo fuera concluido.

1005 - CERTIFICADOS DE EQUIPOS PARA LA NAVEGACIÓN DE BUQUES INDEPENDIENTE Y EN CONVOY.**a. Tipos de certificados.**

Existen dos tipos de certificados:

- (1) Certificado "LIBRE o PLENO". Este se otorga cuando el buque satisface en todos sus aspectos los requisitos navales aliados.
- (2) Certificado "POR VIAJE". En este caso el buque llevará el rótulo "Válido para un viaje solamente" y se le otorgará cuando posee deficiencias menores o bien que no satisfaga plenamente las necesidades navales aliadas. Tales inconvenientes no motivarán la anulación de la zarpada.

El listado de las deficiencias deberá adjuntarse al Certificado de Viaje, no debiendo ser emitido un nuevo Certificado (excepto que lo determine el NCSO) hasta que las mismas hayan sido subsanadas.

El Capitán deberá ser informado de esa contingencia.

b. Duplicado de certificados.

Deberán ser entregados para que el buque cuente con una copia como antecedente para las sucesivas inspecciones que efectuara el oficial de equipamiento en los futuros puertos de arribo. Esos duplicados serán claramente identificados como tales.

c. Rótulos en los certificados.

Los certificados de ambos tipos llevarán un rótulo que indique:

1. Si fueron entregados artefactos pirotécnicos y su fecha de vencimiento, a fin de que sean oportunamente reemplazados.
2. Si el buque es el adecuado como para cumplir funciones como insignia del Comodoro de Convoy.

1006 - REGISTROS DE INSPECCIÓN Y ENTREGA DE CERTIFICADOS.

Cada NCSO / REPTOF, llevará un registro con el nombre de cada uno de los buques visitados e inspeccionados en el puerto, la fecha de la visita y de entrega del certificado, junto con la lista de las deficiencias presentadas al Capitán, como así también las medidas correctivas tomadas al respecto.

1007 - BUQUES INADECUADAMENTE EQUIPADOS.

Durante el CNTM en Supervisión no será entregado el Certificado POR VIAJE y el NCSO/REPTOF negará la autorización para zarpar al buque que se presente mal equipado al punto de constituir un peligro para sí o para su convoy.

Antes de adoptar esta medida, de ser posible, el NCSO / REPTOF pedirá instrucciones al OCA de la respectiva subárea y la opinión de su Comodoro, considerando la naturaleza y grado de amenaza que se puede prever durante el viaje y la importancia de su carga.

SECCIÓN III - SISTEMAS DEFENSIVOS**1008 - ORGANIZACIÓN DE SISTEMAS DEFENSIVOS PARA BUQUES MERCANTES (DEMS).**

Es conveniente contar con un organismo a nivel nacional y hasta en algunos casos, con una entidad aliada, que provea el equipamiento necesario para la defensa de los buques mercantes (Defense Equipment of Merchant Ships - DEMS), según la importancia del conflicto armado.

La finalidad de la DEMS, es la de proporcionar sistemas defensivos y adiestrar al personal de los buques en su uso. Dichos sistemas podrán ser activos o pasivos e irán instalados a bordo de los buques que naveguen tanto como independientes como en convoy.

Las organizaciones DEMS destinarán a los BM personal y equipamientos nacionales o aliados, según las políticas y programas aliados en vigor. La forma de organización será flexible y se extenderá regionalmente y/o a otros continentes.

a. Personal de la DEMS.

El personal de las DEMS será básicamente personal militar de las Armadas de cada país y aliadas, ya sean de los cuadros permanentes o de las reservas incorporadas, tanto para las funciones de conducción como para la operación de sistemas de armas.

Eventualmente el personal civil de los buques mercantes podrá ser adiestrado en el uso de sistemas pasivos, como por ejemplo los lanzadores de CHAFF para la defensa de punto.

b. Funciones de la Organización DEMS.

Las funciones principales de las organizaciones DEMS serán:

1. Instalar los sistemas defensivos en los buques mercantes nacionales y aliados, de acuerdo con las políticas establecidas, como así de las necesidades y de las disponibilidades.
2. Proporcionar los recursos humanos DEMS para la instrucción y adiestramiento en la operación de los sistemas de armas.
3. Proveer el mantenimiento, control e inspección de los equipos asignados en circunstancias en que los BM se encuentren atracados o fondeados.
4. Establecer contactos con las autoridades navales, las NSA, los armadores / agentes marítimos y demás organizaciones en las tareas relativas a la defensa de los buques mercantes.

1009 - INSTALACIONES DE SISTEMAS DEFENSIVOS.

En función del tipo de amenaza y de los sistemas defensivos disponibles, las autoridades del Alto Comando Aliado (a través del MAC o AC) establecerán las Políticas de apresto para la defensa de los buques mercantes.

Quedará a criterio de cada país la instalación o no de esos sistemas.

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO A

**ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DEL OFICIAL DE
CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO
- OCONTRAM (NCSO) -**

PÁGINA EN BLANCO.

ÍNDICE
ANEXO A

**ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DEL OFICIAL DE
CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO - OCONTRAM (NCSO)**

TEMA	PAG. N°
A-101 LISTADO DE ASPECTOS A CONSIDERAR.	A-3
a. Ubicación.	A-3
b. Estructura.	A-3
c. Equipamiento de la Central de Operaciones.	A-3
d. Embarcaciones.	A-4
e. Vehículos.	A-4
f. Equipos de comunicaciones.	A-4
g. Cartas.	A-4
h. Publicaciones.	A-4
A-102 ORGANIZACIÓN INTERNA DE LA OFICINA DEL NCSO.	A-5
a. Departamento operaciones.	A-5
b. Departamento administrativo.	A-6
A-103 TAREAS GENERALES DE LOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA.	A-6
a. Oficial de ruteo.	A-6
b. Oficial de convoy.	A-6
c. Oficial de abordaje / visita.	A-7
d. Oficial de comunicaciones.	A-7
e. Oficial supervisor de Mensajes.	A-8
f. Oficial de guardia de la Central de Operaciones del NCSO.	A-8
g. Oficial de publicaciones clasificadas.	A- 8

PÁGINA EN BLANCO.

ANEXO A

ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DEL OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO - OCONTRAM (NCSO)

A-101 LISTADO DE ASPECTOS A CONSIDERAR.

Al establecer la Oficina de Control Naval de Tráfico Marítimo del NCSO en un puerto determinado, se recomienda considerar la siguiente lista de aspectos de interés. También es aplicable para el caso de un REPTOF, pero en menor escala.

a. Ubicación.

Se deberán considerar los siguientes factores:

- Proximidad al puerto, a sus funcionarios y a las agencias marítimas.
- Vista de los muelles y fondeaderos.
- Facilidades de apoyo logístico y de comunicaciones
- Disponibilidad de locales de propiedad estatal o naval.

b. Estructura.

Se deberán considerar los siguientes factores:

- Seguridad del edificio
- Suficiente amplitud y adecuados servicios (eléctricos, calefacción, ventilación y sanitarios.
- Sala apta para las conferencias de convoyes.
- Sala apta para los Comodoros.

c. Equipamiento de la central de operaciones.

Se deberá estar provista de:

- Mesa de cartas y sistemas PC de computación.
- Tableros murales de tipos magnético, plexiglás, corcho u otros (pueden ser totalmente reemplazados por tablas en PC diseñadas en Word o Excel, entre otras)
- Equipo para reproducción (fotocopiadora).

d. Embarcaciones.

Se deberán proveer embarcaciones aptas para el servicio de abordaje / visita a los buques mercantes en el fondeadero.

e. Vehículos.

Se deberán proveer vehículos terrestres, aptos para el servicio de abordaje a los buques mercantes en los muelles, necesidades logísticas, servicio de comunicaciones y traslados para entrevistas con funcionarios portuarios y de la ciudad.

f. Equipos de comunicaciones.

Se deberá contar con equipos para comunicaciones externas e internas del puerto.

g. Cartas.

Se necesitarán los siguientes tipos de cartas, para el trabajo del NCSO y en stock de reserva para eventuales necesidades de los buques mercantes:

- Del puerto.
- Del área local.
- Áreas oceánicas por las cuales se deban rutear los buques.
- Accesos a los puertos de destino previsible.

h. Publicaciones.

Deberá disponerse de las publicaciones en vigor para el CNTM, según las disposiciones del MAC y los AC, recibidas a través de los respectivos OCA; incluirán una cantidad en stock de reserva, para posibles entregas a los buques mercantes y autoridades de los convoyes / fuerzas de escolta.

A-102 ORGANIZACIÓN INTERNA DE LA OFICINA DEL NCSO.



Figura A - 1:

La sede del NCSO debe poseer el espacio adecuado, el equipo necesario y personal adiestrado en número suficiente. La magnitud de dichos requerimientos, es función directa del volumen y tipo de tráfico previsto para el puerto principal del NCSO y los secundarios, de haberlos.

Las tareas a desempeñar y los problemas básicos son en general comunes a todas las oficinas; la organización tipo que aquí se plantea responde a una oficina de NCSO de relativa importancia, para casos menores se aplicará la misma con criterio profesional, reduciendo puestos mediante acumulación de responsabilidades.

Se recomienda dividir al personal en dos departamentos: Operaciones y Administrativo (Ver figura A-1):

a. Departamento Operaciones.

- (1) Oficial de Ruteo (División Ruteo).
- (2) Oficial de Convoyes (División organización de convoyes).
- (3) Oficial de abordaje (División de abordaje) del cual depende el Oficial de equipos de convoyes con la Sección correspondiente.
- (4) Oficial de comunicaciones (División comunicaciones), con su subordinado u Oficial supervisor de mensajes (Sección supervisión de mensajes).

(5) Oficial de guardia de la central de operaciones.

b. Departamento Administrativo.

(1) Secretario (División secretaría)

(2) Encargado publicaciones clasificadas (División Publicaciones Clasificadas)

En los puertos de gran movimiento habrá un oficial a cargo de cada una de las Divisiones y Secciones anteriormente mencionadas; en los puertos menores podrá haber oficiales que acumulen funciones.

A-103 TAREAS GENERALES DE LOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA.

a. Oficial de ruteo.

Es el responsable ante el NCSO de la designación de las rutas de todos los buques durante CNTM / SUPERVISION, en convoy o independientes. Sus obligaciones generales son:

- Mantener actualizados los tableros de situación manuales y/o en PC.
- Mantener actualizadas las cartas de navegación según los avisos a los navegantes y otras fuentes.
- Mantener un registro de mensajes de ANC en vigor.
- Preparar las rutas de acuerdo con las instrucciones generales recibidas del OCA.
- Preparar los Legajos de instrucciones de navegación para los Capitanes de los buques mercantes y Comodoros de convoyes.
- Asistir al NCSO en las conferencias de convoyes.

b. Oficial de convoy.

Es responsable ante el NCSO de la organización interna del convoy y de los buques independientes. Sus obligaciones generales son:

- Registrar los datos de todos los buques mercantes que entren a puerto o que se prevea que lo hagan, en particular para poder planear adecuadamente los convoyes y las estaciones a asignar a los buques (tarjetas de datos de buques mercantes).
- Preparar y actualizar el borrador de la Hoja Patrón del Convoy y la

parte que le corresponde de los Legajos de Instrucciones de Navegación de buques independientes y el diagrama de formación del convoy.

- Preparar la hoja de análisis del Comodoro.
- Seleccionar los buques destinados al Comodoro, Vice - comodors y Contra-comodoros y situarlos en una estación conveniente del convoy.
- Mantener actualizado el programa del convoy, particularmente en lo relativo a convoyes costeros. Prever las coordinaciones con los convoyes oceánicos.
- Organizar la conferencia del convoy.
- Asegurar la entrega de las ordenes de zarpada a los Capitanes de BM poco antes de la partida como independientes o en convoy.

c. Oficial de Abordaje / Visita.

Es responsable de la organización del grupo de abordaje registro y visita. Sus obligaciones generales son:

- Adoctrinar e impartir instrucciones al Capitán del BM, orientando el esfuerzo hacia la correcta elaboración del mensaje FORMAT ALFA.
- Inspeccionar los equipos del convoy y expedir el certificado pertinente (tarea cuya ejecución delega en su Oficial de Equipos de Convoyes)
- Completar la Tarjeta de Datos del Buque, la que deberá ser firmada por el Capitán.
- Recibir la confirmación del Capitán de que el buque está listo para zarpar.
- Retirar Legajos de Instrucciones de Navegación en desuso.
- Llevar los registros de cada uno de los buques visitados.

d. Oficial de comunicaciones.

Es responsable de la eficiente recepción, transmisión, registro y distribución interna de mensajes. Como así también de las siguientes tareas:

- Coordinar y actualizar todos los datos disponibles atinentes a comunicaciones con buques mercantes, como las áreas y frecuencias del sistema MERCOMMS.

- Organizar y supervisar las comunicaciones portuarias con buques mercantes.
- Redactar la sección correspondiente a comunicaciones de instrucciones de navegación, incluyendo las de salida de puerto, comunicaciones del convoy, instrucciones especiales e indicativos de llamada.
- Asesorar al oficial de convoyes acerca de la elección y ubicación de buques repetidores de señales visuales, guardias de señales y radio, etc.
- Adiestrar al Oficial de comunicaciones del convoy en la identificación y reconocimiento de señales de maniobra.
- Asistir al NCSO en las conferencias de convoyes y exponer los aspectos de comunicaciones.

e. Oficial supervisor de mensajes.

Es responsable ante el oficial de comunicaciones de coordinar y verificar la correcta redacción de los mensajes relacionados con el CNTM, la adecuada interpretación de los recibidos y su encaminamiento interno dentro del equipo de trabajo de la Central de Operaciones.

f. Oficial de guardia del departamento operaciones del NCSO.

Las obligaciones generales:

- Asumir automáticamente la conducción de la central de operaciones, excepto que el jefe de operaciones u otro oficial más antiguo de la misma esté expresamente a cargo.
- Asumir automáticamente la representación del NCSO, en su ausencia, excepto que otro oficial más antiguo de la misma esté expresamente a cargo; en particular entrevistar a los Capitanes de los buques que se presenten en la sede del NCSO.

g. Oficial de publicaciones clasificadas.

Es responsable ante el NCSO de la seguridad, archivo y corrección de toda publicación clasificada entregada al NCSO. Sus obligaciones generales son:

- Mantener el inventario de las publicaciones clasificadas asignadas al NCSO y asegurar que se efectúen sus correcciones y actualizaciones correspondientes.

- Verificar que cada Capitán mercante tenga, antes de la zarpada, la asignación correspondiente de publicaciones y que estén corregidas a la fecha.
- Instruir a los Capitanes en el uso y custodia de las publicaciones.
- Investigar la pérdida de toda publicación clasificada o elemento criptográfico y elevar informe sobre esas pérdidas a las autoridades pertinentes.
- Tomar bajo custodia las publicaciones del Comodoro del convoy (también del Vice y/o Contra-comodoro) durante el período de puerto y asegurar que dichas publicaciones sean actualizados y preparados para devolverlos antes de que el convoy zarpe.

ANEXO B

**FORMULARIOS UTILIZADOS POR
EL OCONTRAM (NCSO)**

PÁGINA EN BLANCO.

ÍNDICE
ANEXO B**FORMULARIOS UTILIZADOS POR EL OCONTRAM (NCSO)**

TEMA	PAG. Nº
B-101 - TARJETA DE DATOS DEL BUQUE.	B-2
B-102 - HOJA PATRÓN DEL CONVOY.	B-5
B-103 - LISTA DE VERIFICACIÓN DE BUQUES MERCANTES INDEPENDIENTES.	B-8

ANEXO B**FORMULARIOS UTILIZADOS POR EL OCONTRAM (NCSO)****B-101 - TARJETA DE DATOS DEL BUQUE.**

- a. En la figura B-1 figura el modelo de la tarjeta de datos de cada buque, la cual brinda datos necesarios para las siguientes autoridades:
 - NCSO / REPTOF, necesitan los datos para redactar las instrucciones de navegación (usa ambas caras de la tarjeta, anverso y reverso)
 - Comodoros de convoyes, necesitan los datos para la navegación y maniobras en formación (usa solo la cara del anverso de la tarjeta)
- b. Su formato puede ser variado a niveles nacionales, pero mantiene la numeración de cada ítem, para poder referir el contenido en los mensajes.
- c. En caso de limitaciones de tiempo como mínimo debe incluir los siguientes datos:
 - Nombre / Indicativo Internacional (INDI) / tipo de buque / velocidad declarada / calado al arribo.

FIGURA B - 1 (PRIMERA PARTE)**TARJETA DE DATOS DEL BUQUE MERCANTE**

TARJETA DE DATOS DEL BUQUE (Reverso)			
ADMINISTRATIVO	OPERACIONES	LOGISTICA	CONVOY
20. <u>Puerto:</u>	26. <u>Fecha listo:</u>	30. <u>Combustible propulsión hasta:</u>	36. <u>Título convoy:</u>
21. <u>Fondeadero o muelle:</u>	27. <u>ETD:</u>	31. <u>Combustible auxiliar hasta:</u>	37. <u>Categoría de velocidad:</u>
22. <u>Teléfono buque:</u>	28. <i>(disponible)</i>	32. <u>Viveres hasta:</u>	38. <u>Equipos para convoy:</u>
23. <u>Armador:</u> <u>Teléfono:</u>	29. <i>(disponible)</i>	33. <u>Agua potable hasta:</u>	39. <u>Nro. secuencia zarpada:</u>
24. <u>Agencia marít. ;</u> <u>Teléfono:</u>		34. <u>Verificación publicaciones:</u>	40. <i>(disponible)</i>
25. <i>(disponible)</i>		35. <i>(disponible)</i>	41. <i>(disponible)</i>
42. <u>Observaciones del NCSO:</u>			43. <u>Señales importantes:</u>
<div style="text-align: right;">(si / no)</div> Petrolero escolta Comodoro Rescate Plataforma helicóptero			

B-102 - HOJA PATRÓN DEL CONVOY.

El modelo de hoja patrón del convoy, indicado en la figura B-2. Es llenada por el NCSO y contiene la información necesaria para diseñar la formación táctica del convoy.

Es entregada a los siguientes usuarios:

- OCT y Comandante de cada buque escolta
- Comodoro, Vice y Contra -comodoros
- Buques tanques de reaprovisionamiento del convoy.
- Buques especiales de rescate del convoy
- Remolcadores de rescate especiales del convoy.

Las caras anverso de las Tarjetas de datos de cada buque de un convoy, (copiadas, ordenadas en orden alfabético y así agregadas a la Hoja patrón del convoy) constituyen una herramienta muy útil para los Comodoros.

FIGURA B - 2

HOJA PATRÓN DEL CONVOY

HOJA PATRÓN DEL CONVOY						
Título convoy	GFH zarpada	Destino	ETA	Velocidad convoy	Nro. de buques	
.....	
Autoridad		Buque (<i>Nombre / INDI</i>)		Grado / Apellido y nombres autoridad:		
Comodoro						
Vice-Comodoro						
Contra- Comodoro						
OCT (CGT.....)						
BUQUE ESCOLTA						
BUQUE ESCOLTA						
BUQUE ESCOLTA						
BUQUE ESCOLTA						
BUQUE ESCOLTA						
Buque	Tanque de Reaprovisionamiento	Tipo de Combust	Cantidad	Buque especial de rescate	Posición Geográf.	Capacidad
Posiciones RDVPOS - JOINERS Oceánicos			Posiciones BRKOFF - LEAVERS Oceánicos			
Ruta de rezagados.....						
.....						
.....						
GUARDIA COMUNICACIONES			CHOP's			
GFH:	Cambiar a estación:		GFH	CHOP al OCA:		
AL ZARPAR	<i>(estación en la zona de zarpada)</i>		AL ZARPAR	<i>(OCA del puerto de zarpada).....</i>		

B-103 - LISTA DE VERIFICACIÓN DE BUQUES MERCANTES

INDEPENDIENTES.

El modelo de esta lista se encuentra detallado en la figura B-3. Si bien contiene datos que figuran en la tarjeta de datos del buque, es conveniente usarla para verificación de las acciones tomadas con el buque en puerto.

El llenado de esta lista de verificación de buques independientes no exime de completar la tarjeta de datos.

FIGURA B - 3

LISTA DE VERIFICACIÓN DE BUQUES MERCANTES INDEPENDIENTES

Nro. de serie.....

BUQUE	INDI: Nombre: Tipo: Bandera: Carga: Comercial / Logística Militar (<i>tachar una</i>)	
NRO. DE ÍTEM	ÍTEM	NOVEDADES
1	Fondeadero / muelle	
2	Ordenes locales	
3	Certificado de equipo	
4	Verificación de publicaciones	
5	Destino inmediato	
6	Destino final	
7	Velocidad declarada	
8	GFH de cargado y listo a zarpar	
9	Número tripulantes / pasajeros	
10	Carga (<i>descripción general</i>)	
11	Calado estimado al arribo	
12	Instrucciones para uso de luces (<i>GFH</i>)	
13	Requerimiento de ruta (<i>GFH</i>)	
14	Indicativos de llamada clasificados	
15	Señales de Identificación	
16	Materiales criptográficos	
17	Mensaje de zarpada (<i>GFH</i>)	
18	Ruta dispuesta	
19	Instrucciones de entrada a puerto, entregadas o pendiente en mensaje zarpada	
20	Legajos de Instrucciones de Navegación	
21	Instruido para el viaje	
22	Autoridades locales informadas de detalles de la zarpada	

ANEXO C

SISTEMA DE MENSAJES DE AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS (ANC)

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE

ANEXO C**SISTEMA DE MENSAJES DE AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS (ANC)**

TEMA	PAG. N°
C - 101 PROPÓSITO.	C-3
C - 102 OPORTUNIDAD DE UTILIZACIÓN.	C-3
C - 103 INFORMACIÓN SOBRE EL SISTEMA.	C-3
C - 104 PROCEDIMIENTOS PARA EL EMPLEO DEL SISTEMA.	C-3
a. Instrucciones generales.	C-3
b. Confección de los mensajes.	C-4
c. Formatos tipos de los textos de mensajes ANC.	C-5
(1) Mensajes de área de mar peligroso.	C-5
(2) Mensajes de campo minado.	C-6
(3) Mensajes de canal barrido.	C-6
d. Actualización y anulación de los mensajes ANC.	C-6
e. Ejemplos de mensajes ANC y no formateados relacionados.	C-6
(1) Mensaje ANC de área de mar peligroso.	C-6
(2) Mensaje ANC de campo minado.	C-7
(3) Mensaje ANC de canal barrido.	C-7
(4) Mensaje no formateado para modificar parcialmente un ANC en vigor.	C-8
(5) Mensaje diario de ANC en vigor.	C-8
f. Información a brindar a los buques mercantes.	C-8

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO C**SISTEMA DE MENSAJES DE AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS
(ANC)****C – 101 PROPÓSITO.**

Establecer un sistema de Avisos a los Navegantes Clasificados - ANC, a efectos de diseminar a las Organizaciones Interamericanas de CNTM, información que, por su naturaleza clasificada, no es conveniente hacer conocer en forma pública. (Referencia: Artículo 503 de esta publicación).

C – 102 OPORTUNIDAD DE UTILIZACIÓN.

A partir de la imposición del CNTM / SUPERVISIÓN.

C – 103 INFORMACIÓN SOBRE EL SISTEMA.

El sistema se empleará únicamente para diseminar información sobre los siguientes aspectos, que de por sí determinan tres tipos básicos de mensajes de Avisos a los Navegantes Clasificados (ANC).

1. Áreas de mar peligrosas.
2. Campos minados.
3. Canales barridos en campos minados.

En determinadas situaciones de conflicto real podrán necesitarse más tipos de mensajes de ANC, los cuales serán promulgados por el MAC.

C – 104 PROCEDIMIENTOS PARA EL EMPLEO DEL SISTEMA.**a. Instrucciones generales.**

- 1) Los únicos promotores del mensaje ANC serán los OCA y el NCSO ASUNCIÓN.
- 2) Acorde con el formato establecido, los mensajes deben tener únicamente los datos concretos y sucintos que necesita conocer la organización de CNTM.
- 3) Los NCSO no son promotores de mensajes ANC, pero sin embargo, son parte fundamental del sistema, debiendo informar por mensaje a sus OCA, todas las novedades reales que constituirán la base del mensaje ANC.
- 4) Los OCA y NCSO que emitan mensajes de zarpada SAILORD/CVY, colocarán en el conjunto QMSG la identificación de todos los ANC en vigor de cada OCA y NCSO ASUNCIÓN de interés según cada viaje concreto, sobre los cuales instruyeron al Capitán / Comodoro y que fueron tenidos en cuenta en el ruteo.

Ejemplo:

8.ARN 04/ARN 05/BRN 10/BRS 01/BRS 04/URU 05/URU 08//

- 5) Este sistema no reemplaza a los mensajes de CNTM, en particular los MERCASREP. Cada sistema tiene una finalidad diferente, brinda información a destinatarios específicos y el ANC disemina información de interés general. Por ejemplo: un OCA tiene en su área un caso real en el cual submarinos oponentes atacan y averían a un buque mercante, ante esto procede a:

- Enviar el MERCASREP informando la avería producida a ese buque en particular.
- Enviar los mensajes de diversión a los buques (DIVERSION ORDER) y convoyes que se encuentran dentro del área y con arribamiento hacia la posición del incidente y los DIVERTORD respectivos a las demás autoridades de CNTM y DCTM correspondiente.
- Luego de lo anterior, debe emitir el mensaje ANC, para que los demás OCA y todos los NCSO, al actuar como autoridades originadoras de ruteo y zarpada - según el caso - conozcan el área de peligro y las instrucciones a tener en cuenta respecto al mismo.

En el mensaje ANC no se menciona al buque atacado, sus averías o medidas adoptadas. Solo se ubica el peligro y emiten las instrucciones pertinentes.

b. Confección de los mensajes.

- 1) Los promotores serán los OCA y el NCSO ASUNCIÓN.
- 2) Los Destinatarios de Acción serán el CAMAS, los demás OCA / NCSO ASUNCIÓN, los NCSO / REPTOF, y las NSA y NFA del AMAS.
- 3) Los promotores identificarán cada mensaje ANC con tres letras (Código de OCA) y dos dígitos, que seguirán la secuencia directa desde 01 a 99, de la siguiente forma:

OCA ARGENTINA NORTE	- ARN y dos dígitos
OCA ARGENTINA AUSTRAL	- ARL y dos dígitos
OCA BRASNORTE	- BRN y dos dígitos
OCA BRASSUL	- BRS y dos dígitos
OCA URUGUAY	- URU y dos dígitos
NCSO ASUNCIÓN	- PAR y dos dígitos
OCA CHILE ESTE	- CHE y dos dígitos
OCA CHILE OESTE	- CHW y dos dígitos
OCA ECUADOR	- ECU y dos dígitos

OCA PERU	- PER y dos dígitos
OCA SAFRICA EAST	- SFE y dos dígitos
OCA SAFRICA WEST	- SFW y dos dígitos
OCA FFC USA	- USA y dos dígitos
OCA VENEZUELA	- VZA y dos dígitos

- 4) La identificación será colocada en el texto del mensaje ANC, en la línea siguiente a SUBJ, mediante la leyenda ANC, seguido del código del OCA y dos dígitos. Ejemplo:

BT
UNCLAS
SUBJ: OPER/SUDATLANTIS
ANC ARN 09
1.....

- 5) Los mensajes tendrán clasificación de seguridad CONFIDENTIAL y se enviarán mediante sistemas criptográficos.
- 6) Los mensajes deben respetar el formato tipo correspondiente, según se detalla en ítem c. posterior.
- 7) En aquellas partes del formato del mensaje en que no se coloque información, se escribirán las letras "NIL".
- 8) Todos los mensajes ANC y los mensajes de anulación tendrán precedencia PRIORIDAD como mínimo.
- 9) En los textos de los mensajes ANC se usarán los idiomas español, portugués o inglés.
- 10) No se debe comunicar más de un aviso a los navegantes por cada mensaje ANC.
- 11) Los Mensajes ANC deberán ser autenticados.

c. Formatos tipos de los textos de mensajes ANC.

(1) Mensaje de área de mar peligrosa.

1. ÁREA DE MAR PELIGROSA.
2. (Ubicación y delimitación geográfica del área peligrosa).
3. (Breve descripción del tipo de peligro).
4. (Instrucciones para el ruteo del tráfico marítimo, en relación al peligro).

(2) Mensaje de campo minado.

1. CAMPO MINADO.
2. (Ubicación y delimitación geográfica del campo minado).
3. (Carta náutica de referencia).

4. (Tipo de minas).
5. (Instrucciones para el ruteo en relación al campo minado).

(3) Mensaje de canal barrido.

1. CANAL BARRIDO.
2. (Ubicación geográfica del canal barrido).
3. (Carta náutica de referencia).
4. (Descripción del canal barrido, con los datos necesarios para que los buques tengan claro como se materializa el mismo).
5. (Normas de tránsito en el canal barrido).

d. Actualización y anulación de los mensajes ANC.

1. Los mensajes de ANC serán numerados secuencialmente directa por cada OCA y NCSO ASUNCIÓN.
2. Cuando un mensaje de ANC pierda vigencia total será cancelado por un mensaje naval, el cual no tendrá código identificatorio. Su texto dirá "CANCELO ANC URU 09" (como ejemplo) y cumplirá lo establecido para mensajes ANC en lo referente a destinatarios, clasificación de seguridad y precedencia.
3. Cuando se deba alterar parcialmente lo informado en un mensaje ANC, se procederá a:
 - Cancelar el ANC original, según se explica en punto 2 anterior.
 - Enviar un nuevo mensaje ANC con la nueva situación.
4. Diariamente (entre 1900Z y 2000Z), cada OCA y NCSO ASUNCIÓN, informaran por mensaje naval la relación de ANC en vigencia (mismos destinatarios, clasificación de seguridad y precedencia que para mensajes ANC). Este listado se envía para fines exclusivos de chequeo, no se debe emplear como forma expeditiva de cancelación de un ANC, mediante el recurso de no colocarlo en el listado. Todo ANC que no haya sido previamente cancelado por un mensaje particular, debe figurar en este listado.

e. Ejemplos de mensajes ANC y no formateados relacionados.

(1) Mensaje ANC de área de mar peligroso.

P 221600Z SEP ----
FM OCA ARGENTINA NORTE BUENOS AIRES AR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT
CONFIDENTIAL
SUBJ: OPER / SUDATLANTIS

ANC ARN 01

1. ÁREA DE MAR PELIGROSA
 2. RADIO CINCUENTA MILLAS, CENTRADA EN 45°00S 064°10W
 3. FUERZA DE SUPERFICIE Oponente, ATACA TRÁFICO MERCANTE PAÍSES DEL AMAS.
 4. EVITAR ÁREA PELIGRO, PASAR AL ESTE DE LA MISMA.
- AUTENTICACIÓN.....
BT

(2) Mensaje ANC de campo minado.

P 211215Z SEP ----

FM OCA BRASNORTE BELEM BR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT

CONFIDENTIAL

SUBJ: OPER / SUDATLANTIS

ANC BRN 14

1. CAMPO MINADO
 2. PROXIMIDADES ISLA BONITA, EXTENSIÓN NO DETERMINADA
 3. CARTA INGLESA 2482
 4. MINAS DE FONDO COMBINADAS
 5. NO NAVEGAR A MENOS 30 MILLAS ISLA BONITA.
- AUTENTICACIÓN.....
BT

(3) Mensaje ANC de canal barrido.

P 271615Z SEP ----

FM OCA ARGENTINA AUSTRAL USHUAIA AR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT

CONFIDENTIAL

SUBJ: OPER / SUDATLANTIS

ANC ARL 18

1. CANAL BARRIDO
 2. PASO MACKINLAY, CANAL BEAGLE
 3. CARTA INGLESA 1841
 4. CANAL DELIMITADO POR 6 PARES BOYAS NEGRAS LUMINOSAS DESTELLOS CADA DOS SEGUNDOS, ANCHO 100 METROS. LONGITUD 1 MILLA.
 5. NAVEGAR EJE CENTRAL CANAL. VELOCIDAD MÁXIMA 10 NUDOS, LIMITAR AL MÁXIMO GENERADORES EN SERVICIO. ACTIVAR DEGAUSSING CASO POSEERLO.
- AUTENTICACIÓN.....
BT

(4) Mensajes no formateados para alterar parcialmente un ANC en vigor.

El OCA ARGENTINA NORTE debe modificar el ANC ARN 08 y ya ha llegado hasta el ANC ARN 12.

- P 261900Z SEP -----
FM OCA ARGENTINA NORTE BUENOS AIRES AR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT
CONFIDENTIAL
SUBJ: OPER / SUDATLANTIS
CANCELO ANC ARN 08
AUTENTICACIÓN.....
BT

P 261910Z SEP -----
FM OCA ARGENTINA NORTE BUENOS AIRES AR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT
CONFIDENTIAL
SUBJ: OPER / SUDATLANTIS
ANC ARN 13
Etc. (aquí se describe la nueva situación)
AUTENTICACIÓN.....
BT

(5) Mensaje Diario de ANC en Vigor.

P 281200Z SEP ----
FM OCA BRASSUL RÍO DE JANEIRO BR
TO AIG.....(toda la ORGACONTRAM del AMAS)
BT
CONFIDENTIAL
SUBJ: OPER / SUDATLANTIS
ANC EN VIGOR: BRS 02/BRS 03/BRS 07/BRS 14.
AUTENTICACIÓN.....
BT

f. Información a brindar a los buques mercantes.

Al dar a los buques mercantes informaciones originadas en mensaje ANC, no se deben brindar los números de serie ni los GFH. Además los textos de los mensajes deben ser parafraseados.

ANEXO D

SIGLAS Y ABREVIATURAS

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO D**SIGLAS Y ABREVIATURAS**

AC:	ÁREA COMMANDER (COMANDANTE DE ÁREA MARÍTIMA)
ACNTM:	ÁREA DE CONTROLNAVAL DE TRAFICO MARITIMO
AMAS:	ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR.
ANC:	AVISOS A LOS NAVEGANTES CLASIFICADOS.
AOR:	AREA OF RESPONSABILITY (ÁREA DE RESPONSABILIDAD).
ARTM:	ÁREAS DE RIESGO AL TRÁFICO MARÍTIMO.(SHIPPING RISK ÁREAS-SRA)
BM:	BUQUE MERCANTE.
BP:	BUQUE DE PESCA.
BRKOFF:	BREAK OFF (PUNTO DE DESINCORPORACIÓN DE UN BUQUE O SECCIÓN LEAVER DESDE UN CONVOY).
CAMAS:	COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR.
CCOI:	CONTACTO CRÍTICO DE INTERÉS (Critical Contact of interest)
CES:	COAST EARTH STATION (ESTACIONES TERRESTRES MUNDIALES)
CHOP:	CHANGE OF OPERATIONAL CONTROL (CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO).
CIEMA :	CONTROL DE IRRADIACIONES ELECTROMAGNÉTICAS Y ACÚSTICAS.
CIS :	CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES.
CN:	CORREDOR DE NAVEGACIÓN.
CNTM:	CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.
CNTM/C:	CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN COOPERACIÓN.
CNTM/O:	CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN ORIENTACIÓN
CNTM/S:	CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.
CODEFRAMI:	PLAN PARA LA COORDINACIÓN DE LA DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERAMERICANO.
COI:	CONTACTO DE INTERÉS. (Contact of Interest)
CCOI:	CONTACTO CRITICO DE INTERES
CONEM:	CONTROL DE EMISIONES.
CONSET:	CONDICIÓN DE SILENCIO ELECTRÓNICO.
CONSA:	CONSULAR SHIPPING ADVISOR (INFORMANTES CONSULARES DE TRÁFICO MARÍTIMO).
CRS:	COAST RADIO STATION (ESTACIONES COSTERAS DE RADIO).
CTF:	COMMANDER TASK FORCE (COMANDANTE DE LAS FUERZAS DE TAREAS).
DCTM:	DIRECCION CIVIL DE TRÁFICO MARÍTIMO.
DEMS:	DEFENSE EQUIPMENT OF MERCHANT SHIPS (EQUIPAMIENTO DEFENSIVO DE BM).
ETA:	ESTIMATED TIME OF ARRIVE (HORARIO ESTIMADO DE ARRIBO).

ETD:	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE (<i>HORARIO ESTIMADO DE ZARPADA</i>).
FTA:	FAST TURN AROUND (<i>BUQUES DE GIRO RÁPIDO</i>)
GFH:	GRUPO FECHA HORA.
HAVEN:	REFUGIO O PUERTO.
IMO:	ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.
IRCS:	INDICATIVE RADIOCALLING SIGNALS (<i>INDICATIVO DE LLAMADA</i>).
JOINER:	SECCIONES AGREGADAS DE UN CONVOY.
LALO:	LATITUDE AND LONGITUDE (<i>CONJUNTO DE LATITUD Y LONGITUD</i>).
LEAVER:	SECCIONES DESTACADAS DE UN CONVOY.
MAC:	MAJOR ÁREA COMMANDER (<i>COMANDANTE SUPERIOR DE ÁREA MARÍTIMA</i>).
MAIN:	SECCIÓN PRINCIPAL DE UN CONVOY.
MERCO:	MERCHANT SHIP REPORTING AND CONTROL SYSTEM (<i>SISTEMA DE INFORMACIÓN Y CONTROL DE BUQUES MERCANTES</i>).
MERCOMMS:	MERCHANT SHIP COMMUNICATIONS SYSTEM (<i>SISTEMA DE COMUNICACIONES MUNDIAL DESDE Y HACIA EL BUQUE MERCANTE USANDO LA ORGANIZACIÓN COMERCIAL DE TIEMPO DE PAZ PERO BAJO CONTROL DE UN OCA</i>).
NCSLO:	NAVAL CONTROL OF SHIPPING LIAISON OFFICER (<i>OFICIALES DE ENLACE DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO</i>).
NCSO:	NAVAL CONTROL OF SHIPPING OFFICER (<i>OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO</i>).
NFA:	NATIONAL FISHING AUTHORITY (<i>AUTORIDAD NACIONAL DE PESCA</i>).
NORM:	BUQUE NORMAL (Normal)
NSA:	NATIONAL SHIPPING AUTHORITY (<i>AUTORIDAD NACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO</i>).
NUCL:	BUQUE NÚCLEO.
OCA:	OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY (<i>AUTORIDAD DE CONTROL OPERATIVO</i>).
OCONTRAM:	OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.
OCT:	OFICIAL EN COMANDO TÁCTICO.
ORGACONTRAM:	ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.
ORGDEFTRAM:	ORGANIZACIÓN DE DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO.
PC:	PUNTO DE COMUNICACIÓN.
PIM:	POSITION AND INTENDED MOVEMENT (<i>POSICIÓN E INTENCIÓN DE MOVIMIENTO</i>).
POINT:	POSICION GEOGRÁFICA POR LATITUD Y LONGITUD.
PRC:	PUNTO DE REUNIÓN Y CONTROL.
RDIV:	REFERENCE OF DIVERTOR (<i>PUNTOS DE REFERENCIA DE DIVERSIÓN</i>).
RDVPOS:	REANDEVOUZ POSITION (<i>PUNTO DE REUNIÓN CON UN CONVOY DE UN BUQUE O SECCIÓN JOINER</i>).

REPTOF: REPORTING OFFICER (*OFICIAL INFORMANTE DEL TRÁFICO MARÍTIMO*).

ROE: RULES OF ENGAGEMENT (*REGLAS DE EMPEÑAMIENTO OPERATIVO*).

SAR: SEARCH AND RESCUE (*BÚSQUEDA Y RESCATE*).

SOA: SPEED OF ADVANCE (*VELOCIDAD DE AVANCE*).

SRA: SHIPPING RISK ÁREAS (*ÁREAS DE RIESGO AL TRÁFICO MARÍTIMO*).

SUS: BUQUE SOSPECHOSO (Suspect Ship)

TIAR: TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA.

TM: TRÁFICO MARÍTIMO.

VOI: NAVE DE INTERÉS. (Vessel of Interest)

ZDP: ZONA DE PESCA.

ZEE: ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

PÁGINA EN BLANCO.