

# ARMADA ARGENTINA

COMANDO LOCAL DE CONTROL OPERATIVO  
EJERCICIO TRANSOCEANIC  
REUNION DE CRITICA



OCEANIC VII  
1992

COMANDO LOCAL DE CONTROL OPERATIVO  
REUNION DE CRITICA AL EJERCICIO OCEANIC VII

CONTENIDO

- 1- Programa de actividades.
- 2- Sumario de las reuniones.
- 3- Informe de ARGENTINA.
- 4- Informe de CHILE.
- 5- Informe de ECUADOR.
- 6- Informe de PERU.
- 7- Informe de SUD AFRICA.
- 8- Informe de URUGUAY.
- 9- Misceláneas.



COMANDO LOCAL DE CONTROL OPERATIVO

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

- Martes 24 NOV

0830- Salida vehículo oficial del Hotel Centro Naval.  
0900- Recepción en Sede del COLCO Argentina.  
CONS- El Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES recibirá a los Señores Comandantes.  
1000- Reunión introductoria.  
1230- Almuerzo  
CONS- Salida del vehículo oficial al Hotel.

- Miércoles 25 NOV

0830- Salida del vehículo oficial del Hotel Centro Naval.  
0900- Primera Reunión. Exposición de los Señores Representantes de CHILE, ECUADOR y PERU.  
1030- Pausa/Café.  
CONS- Segunda Reunión - Tratamiento de aspectos técnicos enunciados en la Primera Reunión.  
1330- Almuerzo.  
CONS- Salida del vehículo oficial al Hotel.

- Jueves 26 NOV

0830- Salida del vehículo oficial del Hotel Centro Naval.  
0900- Tercera Reunión. Exposición de los Señores Representantes de URUGUAY, SUDAFRICA y ARGENTINA.  
1030- Pausa/Café.  
CONS- Cuarta Reunión. Tratamiento de aspectos técnicos enunciados en la Tercera Reunión.  
1330- Almuerzo.  
CONS- Salida del vehículo oficial al Hotel.

- Viernes 27 NOV

0830- Salida del vehículo oficial del Hotel Centro Naval.  
0900- Quinta Reunión. Tratamiento de temas retenidos.  
1030- Pausa/café.  
CONS- Sexta Reunión. Temario a determinar.  
1200- Copa de despedida.  
CONS- Salida del vehículo oficial al Hotel.



- Serán incluidos al término de la reunión.



## INFORME EJERCICIO TRANSOCEANICO VII

### OCA ARGENTINA

#### 1. ORDEN DE OPERACIONES

1.1. Dificultades de interpretación del análisis de los errores mas difundidos, las siguientes partes ofrecerían dificultades, siendo conveniente su discusión en la próxima reunión de critica en Buenos Aires:

- Pag.C-3 ítem HOTEL.
- Pag.C-3 ítems INDIA, JULIET y KILO.
- Pag.C-4 ítem NOVEMBER, "quinto día".
- Pag.C-5 ítem OSCAR, completo.
- Pag.C-6 ítem PAPA, Párrafos (2) y (4).
- Apéndice 6 al Anexo CHARLIE ítems 6 y 7, Párrafos ALFA, BRAVO y 1 al 4, en particular el 4.
- Apéndice 7 al Anexo CHARLIE, completo.
- Pag.C-8-1 ítem 4.
- Pag.C-8-2 ítem 10.
- Pág.C-8-4 ítem 26.
- Apéndice 9 al Anexo CHARLIE, completo; en particular Pag.C-9-3, segundo párrafo.
- Pag.G-1-2 ítem 10, en particular ejemplo 2.
- Pag.G-1-5 ítem 20.
- Pag.G-1-5 ítem 23.
- Pag.G-3-3 ítem 5 y 6.
- Pag.G-3-4 ítem 7.

#### 1.2.Observaciones.

- Pag. C-3-a-1/C-3-a-2. Se jugaron demasiados convoyes, (18, con dos frecuencias;total: 36). Contradice espíritu de Pág. C-4 ítem LIMA. Se debe buscar calidad en lugar de cantidad, practicando bien todas las coordinaciones previas a cada zarpada.
- Pag. 3 ítem CHARLIE, párrafos 1 y 2. Se considera erróneo que cada OCA juegue de "Comandante de Area". Desvirtua la práctica de responsabilidades y destinatarios de mensajes de REF.C TABLA 1-2. Además un Comandante de Area maneja a varios OCA'S y no a uno solo. Es mejor que el OCE de turno juegue simultaneamente roles de Comandante de Area Mayor y Comandante de Area. Al ser un ejercicio con una orgánica artificial y rotar todos los países como OCE, se estima no tiene implicancia política alguna.
- Pag. B-1 Punto BRAVO, que mensajes DISTAFF OCA sean informativos todos los demás OCA'S no es conveniente, recarga mucho los circuitos de comunicaciones, desvirtua incidente al enterarse de lo que solo debe conocer por los "mensajes de reacción", como sucedería en la realidad. Los "incidentes" simulan "la realidad".
- Pag. B-1 ítem DELTA, falta especificar que cada OCA

...///2

retransmite dicho mensaje a sus NCSO'S subordinados y le agrega eventual inteligencia de su país.

- Pag. B-2 agrupaciones pesqueros 1 a 13 no tuvieron utilidad. Solo podrían jugar rol de espías. Mejor simular fuerzas navales oponentes.
- Pag. C-2 item CHARLIE confunde. Mejor jugar primer PORTSTATE a partir primera noche, según corresponde. En el momento del STARTEX enviar cada NCSO un mensaje común no mercó con título "SITREP INICIAL PUERTO", informando todos los BM reales/ficticios en el puerto, cada uno con un conjunto SHIP, destinatarios USA'S buques, OCA del puerto y OCE.
- Pag. C-3 se aprecia conveniente eliminar las velocidades artificiales. No es el objetivo reciclar BM a gran velocidad. Lo importante son informaciones de zarpadas y ploteos correctos y no "arribos rápidos". Con la actual demora promedio de un mensaje entre países (24 horas) muchos buques llegan ante que los mensajes. En los ejercicios del AMAS y los EXPANDED SEA no se juegan velocidades artificiales, pese a tener mayores distancias en juego.
- Pag. C-5-1 y tablas subsiguientes. El dar libertad de acción a los OCA'S para disponer destino a los BM iniciales, provocó un desaprovechamiento de los primeros días con poco tráfico. No hubo una política común y además solo dos países cumplieron el punto 2 de Pag. C-5-1. EL OCE debería colocar para cada BM en las tablas el próximo destino, fecha de zarpada y destino final (simulando así lo que en CHTM voluntario decide el armador).
- Pag. G-3 3 Item 7 conjunto Sked falta colocar puerto destino (cuando se manda READYREP para indicar BM cargado y listo a zarpar obviamente se conoce el destino. De lo contrario corresponde primero un HAVEN REPORT).
- La ORDOP fue muy explicativa adrede, por indicar la experiencia su necesidad. Las publicaciones ATP-2 no son didácticas en general.

### 1.3. Sugerencias.

- Incorporar a la ORDOP los aspectos que surgen del Párrafo 1.2 anterior.
- En Pag. G-3-4 agregar ejemplos desarrollados de mensajes SAILORDCVY y SAILORDCVYCST (idem de ORDOP COAMAS 92).

...///3

...///3

- En Pag. C-9-3 agregar el indicativo del DISTAFF de OCE de turno, por ejemplo en 1993: "DISTAFF OCE VALPARAISO CI".
- La ORDOP borrador (DRAFT) debe ser remitida con cinco meses de anticipación y la definitiva tres meses antes.

## 2. Sistema MERCO:

### 2.1. Observaciones.

- Muchos errores en los bigramas designadores de posiciones en rutas combinadas (Ref. b) Página 3-18 Artículo 323).
- Varios casos, puntos, derrotas, incorrectamente separados mas de 500 millas (Ref. b) Artículos 318 a 319 c.).
- Omisión descripción derrota en mensajes COASTSAIL en CNTM voluntario. Se debe colocar para COASTSAIL independientes, tanto en CNTM Voluntario como en pleno, en primer caso describe "La intención de viaje" del BM, en el otro lo "que se le ordenó" (Ref. c) Tablas 1-1 y 1-4 y Artículo 120. Ref. a) Página G-1-2 ítem 10).
- Muchos SAILORDIND emitidos para viajes costeros independientes, corresponde COASTSAIL.
- Muchos COASTSAIL con promotor el OCA. Siempre el COAST SAIL es emitido por el NCSO (Ref. b Pag. D-12 Artículos d-132/d-133 Ref. c) Tabla 1-3).
- Muchos "HAVEN REPORT" con un formato incorrecto (Ref. c) Tabla 1-2 ejemplos).
- Muchos casos incorrecto uso READYREP en CNTM voluntario, solo corresponden al pleno (FULL CONTROL).
- Muchos casos incorrecto uso READYREP u omisión cuando correspondía (Ref. a Pag. G-1-5 ítem 20 y G-3-3 ítem 5) para cada BM a incorporar a Convoyes Oceánicos (hubo 24 Convoyes Oceánicos) debía emitirse un READYREP. Se emitieron 19 READYREP en todo el ejercicio.
- Muchos casos HAVEN REPORT conteniendo el dato de carga, fecha zarpada y destino. Hay un error conceptual: si se conoce eso a nivel puerto, justamente no se envía HAVEN REPORT (Ref. a Pag. C-6-2 ítem 7).
- Muchos casos ONWARD MOVE ORDER mal redactados, omitiendo la carga a llevar en el siguiente movimiento.
- Varios errores conceptuales de la NSA pidiendo/ordenan

...///4

...///4

do en el "ONWARD MOVE ORDER" la forma de zarpar el buque (en tal convoy oceánico/costero, ruta, etc.). Eso es responsabilidad indelegable y única del OCA del puerto o del NCSO por delegación. En CNTM pleno la autoridad civil NSA se limita disponer el "empleo del que" (puerto salida, puerto destino, carga a llevar y fecha de Listo a Salir). Ver Ref. b Pag. 1-1 Artículo 101, tres primeros párrafos.

- Empleo del conjunto LALO para una sola posición en el mar. En ese caso es más lógico usar un conjunto POINT.
- Varios casos de PORTSTATE negativos. Si no hay BM en puerto a 2359Z, no se manda dicho mensaje.
- Muchos casos omisión campo "SPECIAL SHIP IDENTIFIER -A-" en COASTSAIL de incorporación a convoyes costeros (Ref. b Pag. D-12 ítem D- 133 Ref. a) Pag. G-3-4.
- La mitad de los SAILORDCVY/SAILORDCVYCST emitidos por los OCA's presentaron muchos errores básicos y omisiones vitales de formato MERCO.
- Varios casos se omitieron los CHOP en la derrota.

## 2.2. Sugerencias.

- Insistir en estos aspectos en los cursos correspondientes y en las tareas previas a cada ejercicio.
- 2
- Insistir convenientemente en estudiar detenida y anticipadamente la ORDOP. Casi todos estos errores por ser estadísticamente frecuentes figuran en el "resumen de errores" y tienen recomendaciones específicas en varios Anexos y Apéndices.

## 3. Procedimientos Generales.

### 3.1. Observaciones.

#### a) En General.

- En general no se reaccionó adecuadamente y a veces en forma alguna a muchos incidentes del OCE.
- En general existen fallas conceptuales básicas sobre los roles de la NSA en CTM Voluntario y luego en Pleno, en Voluntario el rol básico de la NSA es actuar como retransmisor entre los buques mercante de su bandera y las autoridades OCA/NCSO involucrados en cada caso, para mensaje desde/hacia el buque, (solo el Diversion Order en claro va directo del OCA del lugar donde navega el buque al mismo), el único que fija el destino y ruta es el armador a través del capitán (excepto en el Area Merzone) el otro rol

...///5

...///5

de la NSA es enviar "consign" y "abrir sobre tango". En CTM Pleno la NSA solo dispone el "empleo del buque" (carga, puerto zarpada y destino, fecha salida pedida) esto normalmente lo maneja por "medios informales" a nivel puerto (Ref.C) Artículo 131) y como excepción mediante un "Onward move order" (solo si previamente recibió un Haven Report) los "medios informales" en este ejercicio se simulaban según Ref.A Pag. C-6-3 Item (2) Y (4).

b) CTM Voluntario Primera Fase.

- Solo dos países cumplieron con ref.a) pag. C-5-1 item 2.
- "Consign" cuatro correctos, uno redactado incorrecto, uno 24 horas tarde.
- "Abrir Sobre Tango": cuatro correcto, dos 4 días tarde.
- Tareas NSA retransmitir formato alfa/passam/avista jes. recibidos de los BM según incidente del distaff OCE:
  - Una NSA no retransmitió nada .
  - Una NSA retransmitía a su OCA y éste retransmitía al OCA del lugar donde navegaba el buque, la NSA no es subordinada al OCA de su país y se debe comunicar rápidamente con el OCA corresponsable a la posición en el mar del buque mercante.
  - Muchas retransmisiones PASSAM/FORMATO ALFA/MERCAS REP omitieron al OCA involucrado, a los demás OCA's en la ruta y a los NCSO de destino/destino nuevo/destino anterior.
  - Muchas NSA retransmitían una síntesis o versión propia del original recibido, eso no es correcto.
  - Muchas NSA retransmitían a todos los OCA's, colocando algunos no involucrados en cada caso.
  - Tres NSA no retransmitieron MERCASREP recibidos por incidentes OCE.
  - Algunas NSA's ordenaron erróneamente movimientos a buques en puertos propios y extranjeros (Ref. a) Pag. C-6-2 item 6).

c) CNTM voluntario segunda fase (MERZONES).

- Pocas NSA's retransmitieron declaraciones MERZONE

...///6

...///6

a sus BM en navegación (Ref. b Página 4-17 Artículo 429 ítem Charlie punto 1, dos últimos renglones. Ref. a Página C-6 ítem 9).

- Pocos OCA's enviaron mensajes instrucciones comandantes MERZONE (Ref. a Página C-6 ítem 10) según detalle: 2 OCA's enviaron, uno bien y uno mal/4 OCA's no enviaron mensaje, solo una NSA retransmitió estos mensajes a sus BM.
- Una NSA mandó mensaje dando órdenes sobre MERZONES, error básico.
- Una NSA ordenó medidas seguridad en una área de otro OCA (SOUTH AFRICA) ante un incidente OCE, no habiendo además ninguna MERZONE ordenada. Lo correcto era que la NSA avisara al OCA SOUTH AFRICA y al OCE como MAC. El MAC hubiera ordenado la nueva MERZONE designando Comandante al OCA SOUTH AFRICA.

d) CNTM pleno en general.

- Muchos BM velocidad declarada menor 18 nudos zarpados en política ALFA como independientes.
- Mismo caso anterior modificando incorrectamente el NCSO la velocidad declarada a 16 nudos o superior. Es una forma de evadir practicar convoyes.
- Solo dos OCA's enviaron mensajes delegando SAILORD-IND en sus NCSO, sin embargo estos actuaron como si hubiera sido delegado (Ref. a Página C-7 ítem (3)).
- Casi ningún OCA emitió mensaje con instrucciones generales de ruteo a sus NCSO, sin embargo éstos no enviaron para cada zarpada mensaje "ROUTE REQUEST" como hubiera correspondido en tal caso. (Ref. c) Tabla 1-2 columna "PURPOSE").
- Algunos OCA's ordenaron divertir buques/convoyes en PSN en el mar de otros OCA's, y estos no dijeron nada.
- Se emitieron muy pocos DIVERTORD pese a los incidentes del OCE (un país 11/otro 7/un tercero solo 1/el resto ninguno). Además la mitad de los emitidos con fallas concepto en su texto.
- Casi ningún OCA cumplió Ref. a) Página C-7 ítem (4).
- Al ordenarse alta velocidad mínima independiente 18 nudos, muchos OCA's tenían BM en el mar navegando

...///7

...///7

e) CNTM pleno convoyes oceánicos.

- con velocidades menores, cerca de puerto propio y muy lejos de puerto destino; sin embargo ni un BM en tal caso fue divertido al puerto mas cercano a esperar próximo convoy apropiado a su viaje.
- Varios casos erroneos, uso coordinaciones costeros para convoyes oceánicos (Ref.a) páginas C-7-1 a C-7-4).
- Coordinaciones en general erróneas y atrasadas
- Estos convoyes fueron en general desaprovechados, fallas de los OCA's al no prever buques PS en sus puertos para jugarlos. Se informó el no jugarse convoyes por no haber requerimiento . Se debió introducir PS para no perder oportunidad de adiestramiento, el OCA "fabrica el requerimiento"
- Casi no se usó el Readyrep, pero aparecian BM en los convoyes oceánicos.
- Varios mensajes de convoyes oceánicos solo tenían una seccion principal de un solo buque, o sea un convoy con escolta militar para un solo buque, en realidad eran "SAILORDIND CON ESCOLTA" .
- Algunos convoyes oceánicos tenían secciones joiner/-joiner leaver/leaver, pero no tenían main (principal); indica falla concepto: esas secciones no tenían de quien separarse/unirse.
- En varios casos se colocaron BM de velocidades menores 14.5 nudos, siendo los convoyes de velocidad programada 13. (ref.b) página 3-4 "declared speed" dos últimos renglones.
- Un OCA creó nuevos convoyes sin emitir primero el correspondiente "programa" (ref.a página C-3-1 item 3).
- Un Oca delegó "organización convoy" en un ncsso, eso no es correcto, siempre el ncsso de la sección principal organiza el convoy, el OCA quiso decir "delego autoridad zarpada", para que el ncsso emita "sailordcvy".
- Un OCA mandó diversión a un comodoro, describiéndola por puntos 11 y 13 de una ruta standard. Esa acción vulneró la seguridad de dicha ruta (Ref. b) Página 3-8 item CHARLIE último párrafo). Debió usar referencias a los bigramas de la ruta.

f) CNTM pleno convoyes costeros.

...///8

...///8

- Mitad de los mensajes SAILORDCVYCST de los OCA's con errores básicos muy importantes.
- Se incorporaron muchos buques sin ninguna coordinación.
- Según surge del Apéndice 2 de estadística de mensajes casi no se aprovecharon los convoyes costeros para que los NSCO'S incorporaran BM al pasar los convoyes frente a sus puertos:
  - Un país incorporó 16 BM/promedio 1.7 BM por NCSO.
  - Un país incorporó 6 BM/promedio 1.2 BM por NCSO.
  - Un país incorporó 2 BM/promedio 0.4 BM por NCSO.
  - Un país incorporó 1 BM/promedio 0.16 BM por NCSO.
  - Dos países no incorporaron ninguno.
- Un país envió todos los SAILORDCVYCST totalmente equivocados, redactándolos como si fueran un SAILORDCVY oceánico.
- Se enviaron SAILORDCVYCST sin buque escolta administrativo, donde viaja el comodoro, único BM que materializa el convoy a todo lo largo del recorrido. El campo que corresponde a este buque es "opcional", porque no es necesario en convoy oceánico y en tal caso "se omite" en lugar de poner "--/--/--/".

### 3.2. Sugerencias.

- Idem Párrafo 2.2 anterior del presente.
- Se debe encarar el ejercicio como un juego artificial armónico en tiempo y espacio de lo que sucedería en la realidad, tomando decisiones tácticas oportunas a cada nivel y aplicando los conceptos doctrinarios en vigor ante cada caso.
- De las observaciones del Párrafo 3.1 anterior surge la inquietud que en algunos casos se visualiza al ejercicio como un mero ejercicio de comunicaciones y que solo se presta atención al formato MERCO de cada mensaje.

### 4. Comunicaciones.

#### 4.1. Observaciones.

- Ante mensajes de otro país recibidos mutilados, incorrectamente se enviaba un mensaje completo al promotor pidiendo repetición. Lo correcto y expeditivo era pedir repetición a la estación internacional originadora.
- En general es muy grande el atraso promedio en la recepción de los mensajes, en algunos casos más de dos días.

...///9

...///9

- En algunos casos no se cubrieron los turnos coordinados entre países.

## 5. Desarrollo ejercicio.

### 5.1. Síntesis General.

- Globalmente el ejercicio fue muy útil.
- La incorporación del OCA URUGUAY ha enriquecido el ejercicio al aumentar las oportunidades de adiestrarse y por aportar su experiencia. La futura incorporación del Brasil lo mejorará más aún.
- En un análisis retrospectivo de estos ejercicios y sus críticas, se aprecia un continuo mejoramiento del trabajo combinado, mas allá de errores puntuales.
- La única motivación de este OCE ocasional, al marcar en detalle errores y sus opiniones, mas allá de su nivel de acierto, es la idea que todos en los ejercicios aprendemos mutuamente y en particular de los errores. Al haberse reunido Armadas amigas para una serie anual de ejercicios, el OCE entiende que la critica constructiva entre amigos debe ser respetuosa pero totalmente franca.

### 5.2. Observaciones Generales.

- Se debería insistir en los conceptos básicos de responsabilidades de la NSA en voluntario y pleno, convoyes costeros y sus grandes diferencias con los convoyes oceánicos, manejo de los incidentes, uso del READYREP, introducción de ficticios.
- Se deben mejorar las comunicaciones, es vital dentro de las realidades presupuestarias actuales.
- Se deben activar mas los ejercicios con incidentes; excepto el OCE casi ningún OCA introdujo incidentes en sus puertos.
- Se deben activar mas los ejercicios con una completa planificación de cada OCA de PS a introducir en sus puertos, fechas de zarpadas y destinos, para que los NCSO tengan trabajo y se adiestren. Este aspecto fue pobre en este ejercicio, excepto en un país.
- Observando los mensajes de zarpadas de NCSO's (COAS TSAIL/SAILORDIND) surge para once días de trabajo.
- AR (9 NCSO) 43 zarpadas/promedio 4.7 zarpadas por NCSO.

...///10

...///10

- CI (5 NCSO) 61 zarpadas/promedio 12.2 zarpadas por NCS.
  - EC (5 NCSO) 28 zarpadas/promedio 5.6 zarpadas por NCS.
  - PE (5 NCSO) 28 zarpadas/promedio 5.6 zarpadas por NCS.
  - SA (7 NCSO) 43 zarpadas/promedio 6.5 zarpadas por NCS.
  - UY (6 NCSO) 24 zarpadas/promedio 4 zarpadas por NCS.
  - Hubo demasiado atrasos y BM detenidos en puertos por no cumplir varios OCA's la Ref. a) Página C-6-3 items (2). Esto provocó un exceso de Haven Report (total 49) y el problema se agravó porque las "ONWARD MOVE ORDER", llegaban 48 hs. después al NCSO. Además 16 Haven Report no fueron respondidos nunca.
  - La reunión de crítica permitirá aclarar en detalle algunos items de importancia indicados en este mensaje y en los informes recibidos de los OCA's.
- REFERENCIAS: Ref. a) ORDOP OCEANIC VII  
Ref. ATP-2 Vol-1  
Ref. SUPP-1 al ATP-2 VOL. 1  
Ref. ATP-2 Vol-2 GUIDE TO MASTERS.

APENDICE 1

ESTADISTICA MENSAJES IMPORTANTES RECIBIDOS POR OCE

	CLIND	CLCVY	SIND	TOT	HR	OMO	DI	SCV	SCVC	RR
AR	15/1,7	16/1,7	12/1,3	43/4,7	16	8	1	4	4	8/0,8
CI	34/7	6/1,2	20/4	61/12,2	18	11	11	4	1	2/0,4
EC	20/4	0	8/1,6	28/5,6	6	6	7	2	3	4/0,8
PE	20/4	2/0,4	6/1,2	28/5,6	7	3	0	3	1	0
SA	24/3,4	0	22/3,14	46/6,5	1	2	0	3	4	3/0,4
UY	21/3,5	1/0,2	2/0,3	24/4	1	3	0	4	4	2/0,4

CLAVE ABREVIATURAS

CLIND: COASTSAIL DE INDEPENDIENTE  
 CLCVY: COASTSAIL INCORPORANDO A CONVOY COSTERO  
 SIND: SAILORDIND  
 TOT: TOTAL MENSAJES ZARPADAS EMITIDOS POR NCSO's  
 H.R: HAVEN REPORT  
 OMO: ONWARD MOVE ORDER  
 DI: DIVERTORD  
 SCV: SAILORDCVY  
 SCVC: SAILORDCVYCST  
 R.R: READYREP  
 16/8: NEESE TIPO/VALOR ANTERIOR DIVIDIDO POR NUMERO DE  
 NCSO's DEL PAIS, O SEA PROMEDIO POR NCSO.



## INFORME EJERCICIO OCEANIC VII

### OCA CHILE

#### 1. ORDEN DE OPERACIONES.

##### 1.1. Dificultades de interpretación.

La ORDOP del OCE ARGENTINA, explicaba claramente la finalidad y propósito del ejercicio, requirió de un estudio cuidadoso para interpretarla, debido a que era muy explicativa, esto mismo en el momento de contestar los mensajes generó algunos errores iniciales, al no considerar todos los detalles indicados por el OCE.

##### 1.2. Observaciones.

- a) se considera que llegó demasiado tarde la ORDOP, se recibió el 16 de Jul 92.
- b) En la Página G-1-1, Párrafo 6 dice:  
La denominación de los mensajes MERCO no formateados (SUPP-1 al ATP2 Vol.1 Tabla 1-2), al ser citada en el subtítulo SUBJ de estos mensajes, se harán en idioma inglés.  
Ejemplos: ROUTE REQUEST, ONWARD MOVE ORDER, etc, contradiciéndose con el mensaje de ejemplo MERCO no formateado de Página G-3-1.
- c) En ejercicios anteriores, el panorama marítimo por puertos incluía el ETD al próximo puerto y el destino final coincidiendo normalmente la llegada al destino final con el establecimiento del COTM/PLENO y el NSA le daba las siguientes intenciones de movimientos. En esta ocasión, la Tabla del Apéndice 5 del Anexo "C" de la ORDOP, no indicó los ETD, próximo puerto y destino final de los buques, por lo que se produjo una confusión en la interpretación del párrafo 2 de la Página C-5-1. de la ORDOP, ya que el OCA dio las intenciones de movimientos de los buques en CTM voluntario, considerándose que la autoridad más apropiada para destinar o representar a los armadores era la NSA de ese país y no el OCA del área en que se encontraban.

##### 1.3. Sugerencias:

- a) Utilizar los formatos establecidos en el SUPP-1 al ATP-2 Vol.1 .
- b) Despachar con anticipación ORDOP (mínimo 3 meses).

#### 2.- Sistema MERCO (SUPP-1 al ATP-2 Vol-1).

##### 2.1. Dificultades de interpretación:

...///2

Se detectó el mal uso del orden de los grupos en los mensajes (Art. 119).

2.2. Dificultades en su aplicación:

Problemas con los destinatarios Tabla 1-3 Suplemento 1 al ATP-2 Vol-1.

2.3. Observaciones:

No hay.

2.4. Sugerencias:

Adaptar una Tabla 1.3 del Suplemento 1 al ATP-2 Vol.1 acorde a la realidad de los países participantes en los ejercicios TRANSOCEANIC, esta se agregaría como Anexo a la ORDOP.

3. Procedimientos generales previstos en ATP-2 Vol.1 y II.

3.1. Dificultades de interpretación:

No hay.

3.2. Dificultades en su aplicación.

No hay.

3.3. Observaciones.

No hay.

3.4. Sugerencias:

Indicados en Punto 1.3.

4.- Desarrollo del ejercicio:

4.1. Comentario general:

La ambientación de inteligencia contó con situaciones lógicas, interesantes y dinámicas acorde con las situaciones hábilmente planeadas.

4.2. Principales dificultades.

Retraso en las comunicaciones y recepción de mensajes mutilados.

4.3. Observaciones:

Lo anterior.

4.4. Sugerencias.

...///3

...///3

Es necesario contar con un sistema de comunicaciones seguro y rápido.

5. Comunicaciones:

5.1. Dificultades observadas:

A pesar del gran flujo de mensajes se dió curso a todos por las estaciones CCM y CCS, las que además hicieron de estación relay con otras estaciones participantes, existió dificultad con estación Uruguay (CXR) debido a que no atendió horarios programados; atendió solo horario 1030/1200.

Estación ZRH (SOUTH AFRICA) durante algunos períodos mantuvo portadora y cinta de prueba permanente sin con testar llamados de CCM, lo que ocasionó demora en la evacuación de mensajes como en ejercicios anteriores.

5.2. Sugerencias.

Para futuros ejercicios cumplir con los enlaces programados y mantener coordinación permanentes entre las estaciones participantes.

5.3. Cantidad de mensajes transmitidos y recibidos.

	TX	RX	TOTAL
a) ARGENTINA	432	150	492
ECUADOR	078	066	144
PERU	107	063	170
SOUTH AFRICA	069	099	168
URUGUAY	081	054	135
TOTAL	677	432	1.109

b) El detalle por tipo de mensaje se entregara en el PXD en BUENOS AIRES.



## INFORME EJERCICIO OCEANIC VII

### OCA ECUADOR

#### 1- ORDEN DE OPERACIONES

##### 1.1. Dificultades de interpretación.

Ninguna.

##### 1.2. Observaciones.

- Existen dos instrucciones para la aplicación del PORT STATE cuando no existen buques en el puerto (Pags. C-2 y C-8-3).
- El panorama inicial por puerto no fue completo y se incluyeron puertos no participantes.
- El panorama inicial de buques ficticios no consideró los destinos inmediatos ni los ETD para ningún buque. Esta situación es irreal, pudiendo interferir con lo planificado (simulado) por los armadores de cada país.

##### 1.3. Sugerencias.

- Reducir mensajes definiendo y/o unificando el criterio para la elaboración del mensaje portstate.
- Establecer con anticipación el panorama inicial de buques ficticio a fin de tener un conocimiento completo de los buques y las intenciones de los armadores en cada puerto (puerto de zarpe de un porcentaje de buques y su ETD).

#### 2.- Sistema merco (SUPP 1 al ATP-2 Vol 1).

##### 2.1. Dificultades de interpretación.

Ninguna.

##### 2.2. Dificultades en su aplicación.

- OCONTRAM nuevos en este tipo de ejercicios encontraron dificultad hasta obtener la experiencia necesaria.

##### 2.3. Observaciones.

Ninguna.

##### 2.4. Sugerencias.

- En la reunión de crítica del ejercicio "OCEANIC VII" se debe estandarizar las publicaciones aplicables.

#### 3. Procedimientos generales previstos en el ATP2-Vol. I/II.

...///2

3.1. Dificultades de interpretación

Ninguna.

3.2. Observaciones.

Ninguna.

3.3. Sugerencias.

Ninguna.

4. Desarrollo del ejercicio.

4.1. Comentario general.

Ejercicio se desarrolló de manera normal, su conducción fue adecuada, llevando una correcta metodología y muy bien establecida cada una de sus fases. La ejecución se realizó de acuerdo a la Orden Operaciones y a las disposiciones emitidas durante el ejercicio, obteniendo mas experiencia en la aplicación de los procedimientos en vigencia.

4.2. Observaciones.

Los errores presentados fueron indicados y corregidos oportunamente.

El ejercicio fue bien conducido y aplicado la doctrina establecida.

4.3. Sugerencias.

Nada a mencionar.

5. Comunicaciones.

5.1. Dificultades observaciones.

Se pudo obtener una permanente comunicación con todos los participantes del ejercicio, excepto con SUDAFRICA, aunque durante las pruebas preliminares se obtuvieron buenos enlaces con ellos. En el ejercicio se trabajó haciendo relay a través de ARGENTINA y CHILE.

5.2. Sugerencias.

Ninguna.

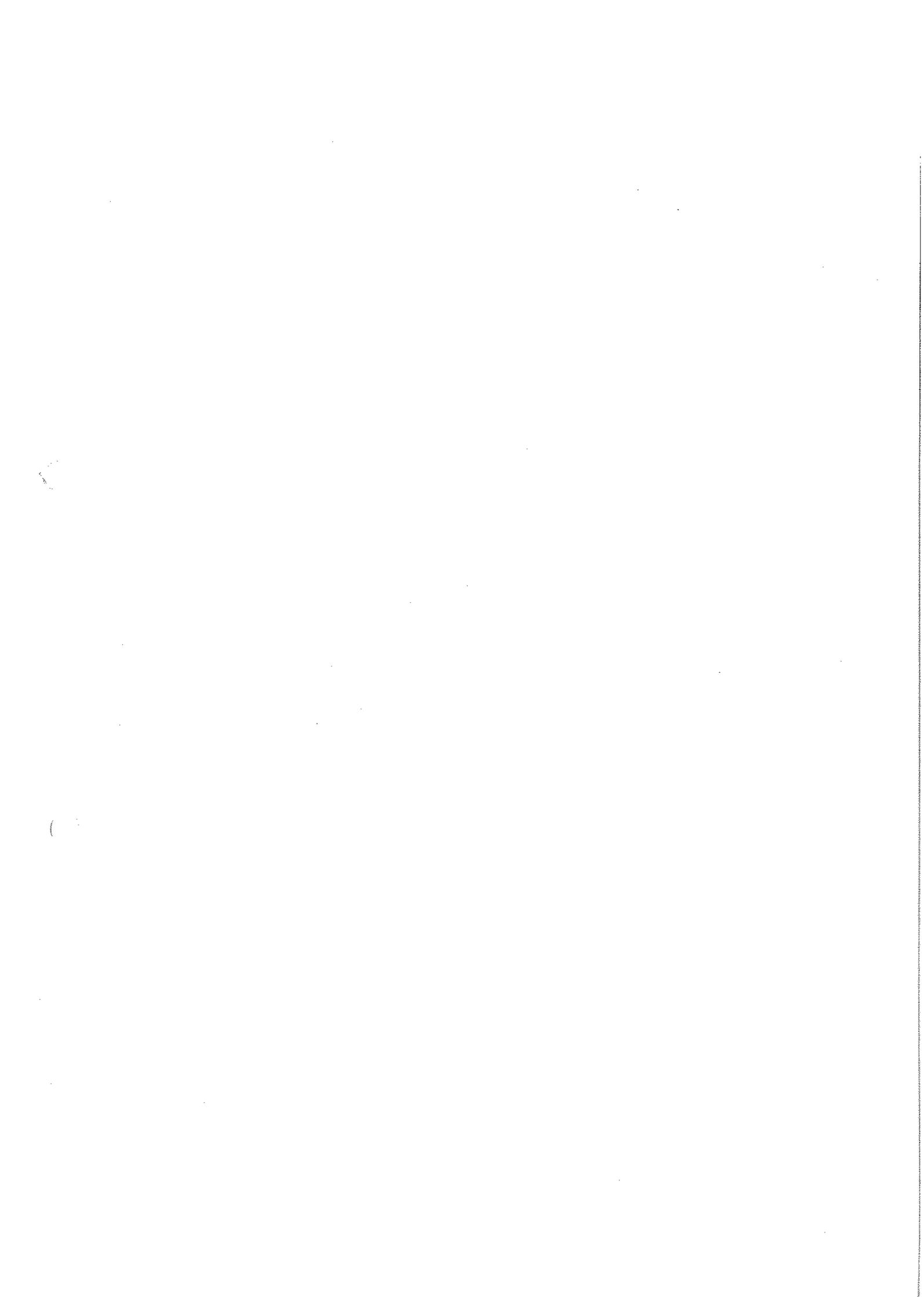
5.3. Cantidad de mensajes cursados.

RECIBIDOS	AR	UR	SA	PE	CI
PORTSTATE	30	8	26	17	23

...///3

...///3

COASTSAIL	9	3	1	4	6
SAILORDIND	1	-	1	1	3
NO FORMATEADOS	44	9	-	9	17
SAYLORDCVYCST	1	-	-	3	1
SAILORDCVY	-	1	-	-	-
HAVEN REPORT	-	-	-	2	2
ONWARD MOVE ORDER	-	1	1	-	-
READYREP	-	-	3	-	-
MERCASREP	-	-	1	-	-
DIVERTORD	-	-	-	-	3
INTELIGENCIA	18	1	-	-	2
TOTAL:	103	23	33	36	56



## INFORME EJERCICIO OCEANIC VII

### OCA PERU

#### 1. ORDEN DE OPERACIONES.

##### 1.1. Dificultades de interpretación.

La ORDEN DE OPERACIONES explicaba claramente las características e intenciones del ejercicio.

##### 1.2. Observaciones.

Este comando recibió la Orden de Operaciones cuatro (4) días antes de la iniciación del ejercicio siendo demasiado corto el tiempo para efectuar las coordinaciones pertinentes con los propios NCSO's participantes.

##### 1.3. Sugerencias.

Ninguna.

#### 2. Sistema MERCO (SUPP.1 al ATP-2 Vol 1).

##### 2.1. Dificultades de interpretación.

No hubo dificultades de interpretación del sistema MERCO.

##### 2.2. Dificultades en su aplicación.

Ninguna.

##### 2.3. Observaciones.

La conducción del ejercicio fue acertada ya que el OCE efectuó observaciones a los organismos participantes y solicitó las correcciones de las mismas.

##### 2.4. Sugerencias.

Ninguna.

#### 3. Procedimientos generales previstos en ATP\_2 VOL.I/II.

##### 3.1. Dificultades de interpretación.

Ninguna.

##### 3.2. Dificultades en su aplicación.

Ninguna.

##### 3.3. Observaciones.

Ninguna.

...///2

3.4. Sugerencias.

Ninguna.

4.- Desarrollo del ejercicio.

4.1. Comentario general.

Teniendo en cuenta la experiencia de los organismos participantes y la acertada conducción del ejercicio por parte de COLCO ARGENTINA el desarrollo del evento no tuvo mayores complicaciones.

4.2. Principales dificultades.

No hubo ninguna que afectara el desarrollo del ejercicio.

4.3. Observaciones.

Ninguna.

4.4. Sugerencia.

Ninguna.

5.- Comunicaciones.

5.1. Dificultades, observaciones.

A pesar del gran flujo de mensajes registrado durante el desarrollo del ejercicio se transmitió y recibió todos ellos con la puntualidad del caso.

5.2. Sugerencias.

Ninguna.

5.3. Cantidad de mensajes curados (RX/TX) discriminado por tipo de mensajes (NO CONFORMADOS, COASTSAIL, PORTSTATE, ETC)

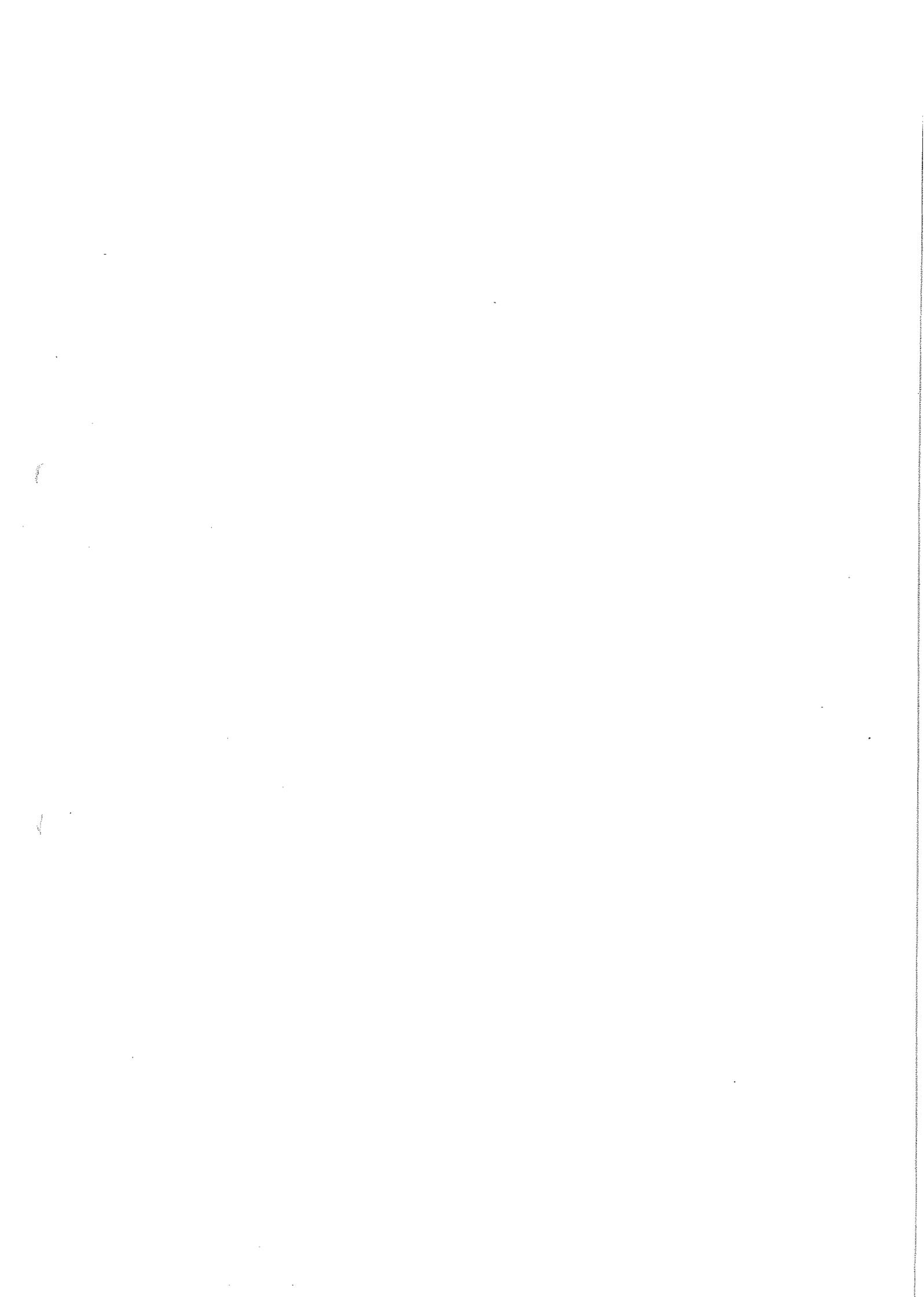
TIPOS DE MENSAJES	AR	CI	EC	UY	SA	PE
COASTSAIL	07	13	15	04	02	25
SAILORDIND	02	07	08	--	--	08
PORTSTATE	40	32	31	12	05	52
HAVEN REPORT	04	07	04	--	01	10
ONWARD MOVE ORDER	02	--	02	03	--	11
CORRECTION	02	--	03	--	--	11

...///3

...///3

MERZONE	01	01	--	--	--	--
DIVERTORD	01	04	01	--	--	--
SAILORDCVYCST	02	01	05	--	--	03
NO CONFORMADO	51	22	24	11	--	20
NONSAILEDREP	--	01	01	01	--	--
MERCASREP	--	--	02	--	02	--
READYREP	--	--	--	--	02	--
SAILORDCVY	--	02	02	05	01	02
TOTAL	112	90	97	36	21	132

5.4. Relación de mensajes recibidos por cada estación será remitida posteriormente al ser enviada por la dirección de comunicaciones navales.



## INFORME EJERCICIO TRANSOCEANIC VII

### OCA SUDAFRICA

#### 1. ORDEN DE OPERACIONES

##### 1.1. Dificultades en la interpretación.

- a. La Orden de Operaciones fue recibida una semana antes del COMEX. Esto no dejó suficiente tiempo para la traducción e interpretación.
- b. Los NCSO'S tuvieron dificultades nuevamente para diferenciar entre buques reales y ficticios.
- c. Los NCSO tuvieron inicialmente dudas acerca del mensaje PORTSTATE cuando no había buques en puerto, e interpretaron que la orden era contradictoria. Este problema fue rectificado mas tarde cuando se comprendió que el mensaje PORTSTATE en Página C-2 era únicamente para la situación inicial, y no aplicable para cualquier otro futuro PORTSTATE.

##### 1.2 Observaciones.

- a. Los números de TELEX/Teléfonos y dirección postal del OCA SUDAFRICA eran incorrectos (Anexo D de la Orden de Operaciones). El Párrafo 5 debe leerse:

Naval Base Simon's Town (OCA South Africa)

Address : Local Operations Centre  
Private Bag X1  
Tokai  
7966  
South Africa

Telephone : (021) 7872434 or (021) 7872459

Telex : 527722 or 527946

Fax : (021) 7872228

- b. Las lecciones aprendidas y recomendaciones del OCEANIC VI, fueron corregidas en el OCEANIC VII. Por lo tanto la Orden de Operaciones fue un mejoramiento de la anterior y aseguró un mejor CNTM.

##### 1.3. Sugerencias.

- a. La Orden de Operaciones debe ser distribuida antes para permitir una oportuna traducción y distribución.
- b. La Orden de Operaciones debe diferenciar mejor entre buques reales y ficticios.

...//2

## 2. Sistema MERCO.

### 2.1. Dificultades en la interpretación.

Hubo dudas acerca del uso de los bigramas indicadores de ruta y su aplicación. OCA SA usó una nueva secuencia para cada ruta. Fuimos informados por mensaje que esto era incorrecto pues el sistema "ALFA" comienza en el puerto de zarpada y finaliza en el destino final. El ATP 2 no indicaba cual era el método correcto.

### 2.3. Observaciones.

- a. A pesar de que el sistema MERCO trabaja bien, es muy lento y complicado.
- a. OCA SA no consideró suficientemente la recomendación 91 acerca del adiestramiento. Este asunto está recibiendo atención.
- c. En muchos mensajes los "REMARKS" estaban incluidos incorrectamente en el cuerpo del mensaje. Deben ir al final.

### 2.4. Sugerencias.

- a. Es recomendable que se confeccione un programa de computadora para acelerar la escritura de los mensajes formateados. Esto debería ser hecho localmente por cada participante.
- b. La OPORD OCEANIC VIII debe aclarar el uso de los bigramas indicadores de ruta para prevenir dudas futuras.

## 3. Procedimientos Generales del ATP 2 Vol. I/II.

### 3.1. Dificultades en la interpretación.

El procedimiento usado para coordinar convoyes costeros en el Punto C-7-1, no fue totalmente entendido. Ninguno de los seis pasos indica el nombre del buque en el convoy.

### 3.2. Dificultades en su aplicación.

Ninguna.

### 3.3. Observaciones.

Ninguna.

### 3.4 Sugerencias.

...//3

...///3

La OPORD OCEANIC VIII debe aclarar el problema referente a la identificación de los buques incorporados en un convoy costero.

#### 4. Ejecución del Ejercicio.

##### 4.1. Comentario General.

- a. El Ejercicio fue nuevamente completo e informativo.
- b. OCA SA no tuvo suficiente contacto con autoridades civiles. Este asunto esta recibiendo atención y será rectificado para el OCEANIC VIII (Anexo I).

##### 4.2. Principales dificultades.

Ninguna.

##### 4.3. Observaciones.

- a. Para hacer el ejercicio más realista, los OCA'S deberian permitir a cada participante organizar sus propios convoyes desde cualquiera de sus puertos. OCA SA solo utilizó Richards Bay para convoyes costeros, y Durban y Cape Town para convoyes oceánicos.
- b. Las flotas pesqueras enemigas estaban irrealmente próximas a la costa sudafricana.

##### 4.4. Sugerencias.

Debe permitirse a cada OCA decidir qué puertos usar para los convoyes, dependiendo del requerimiento local.

#### 5. Comunicaciones.

##### 5.1. Dificultades y observaciones.

No se establecieron comunicaciones con ECUADOR y PERU. Como ARGENTINA era OCE y estaba extremadamente ocupado, los mensajes para esos países fueron retransmitidos a través de CHILE que mostró buena cooperación.

##### 5.1.1. Se establecieron comunicaciones con:

###### a. Argentina:

181200 - 1600		
190100 - 0300	0600 - 1300	2130 - 200030
200530 - 0745	1230 - 1330	
2110030 - 0140	0830 - 1400	1830 - 220200
221000 - 1030	1600 - 1700	
230100 - 0330	1000 - 1300	2245 - 2315
241000 - 1500		

...///4

...///4

250001 - 0100	1030 - 1100	1800 - 1845
260100 - 0200	1200 - 1230	1800 - 1830
270220 - 0245	1000 - 1145	1800 - 2040
280400 - 0440		

Total de mensajes transmitidos: 150  
Total de mensajes recibidos : 176

b. Chile:

181400 - 1410		
191400 - 1450		
201400 - 1520		
210100 - 0320	1400 - 1530	2250 - 220145
220520 - 0615	1400 - 1440	2320 - 230230
230530 - 0620	1400 - 1420	
240600 - 0650	1400 - 1500	
250500 - 0700	1400 - 1630	2300 - 2315
260600 - 0645	1400 - 1430	
270030 - 0040	0250 - 0310	1400 - 1530
280630 - 0730		

Total de mensajes transmitidos : 99  
Total de mensajes recibidos : 66

c. Uruguay

191000 - 1200	
201000 - 1050	
210630 - 0710	0900 - 1000
250940 - 1300	

Total de mensajes transmitidos : 20  
Total de mensajes recibidos : 40

5.2. Sugerencias.

Deberían efectuarse más pruebas de ligazón entre SUDAFRICA, ECUADOR y PERU para establecer canales directos y por lo tanto reducir la demora en los mensajes causada por su retransmisión a través de otras estaciones. Este asunto está recibiendo actualmente atención de la Armada.

5.3. Mensajes intercambiados

	Transmitidos	Recibidos
Non-formatted	19	94
Portstate	76	123
Sailordind	18	16
Sailordevy	8	15
Readyrep	12	1
Coastcall	20	21

...///5

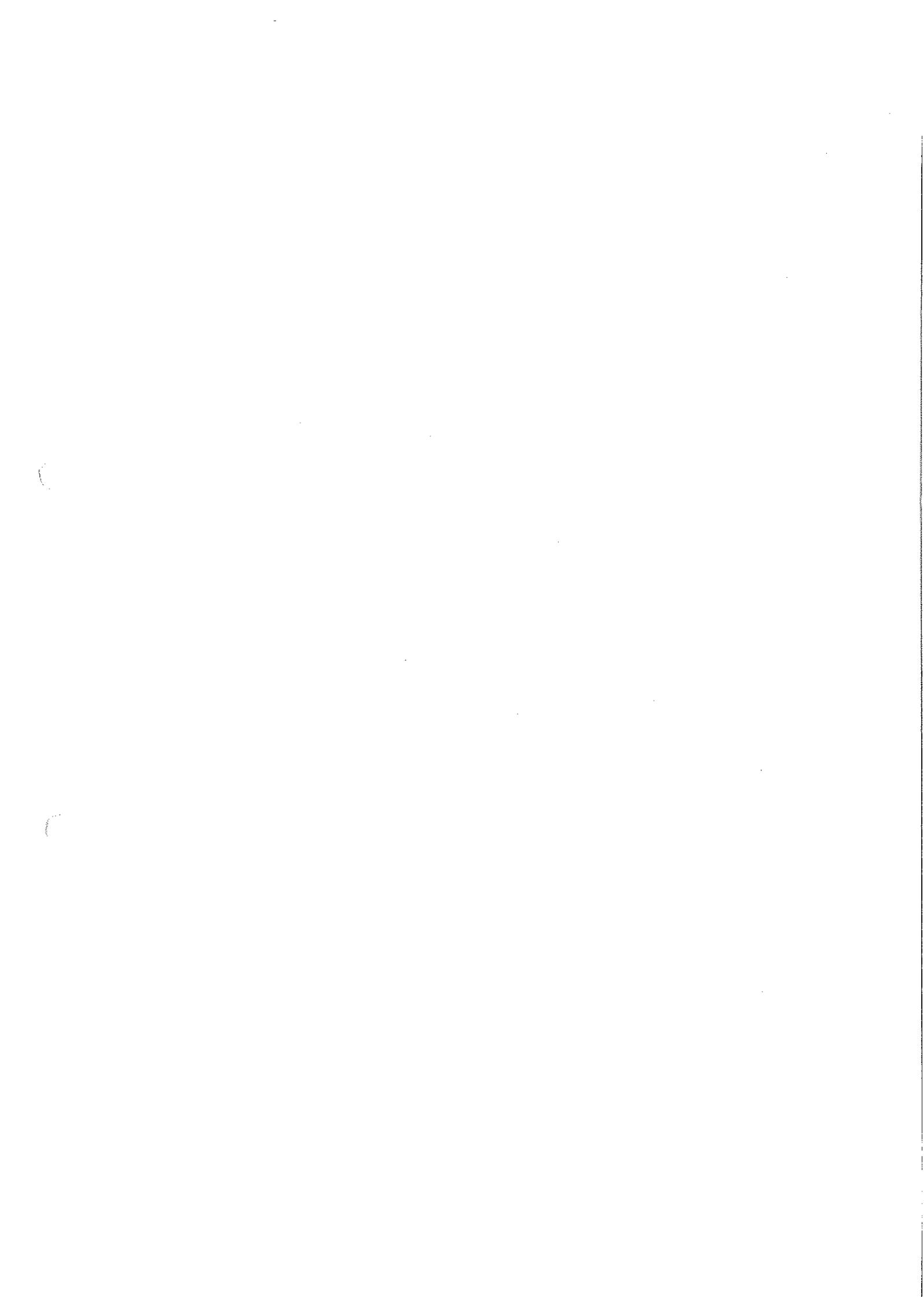
...///5

Haven Report	1	6
Mercaarep	2	2
Nonailedrep	2	
Nonarrivedrep	1	
Correction	1	5
Divertord		3
Total	<u>160</u>	<u>286</u>

5.4. Lista de mensajes recibidos.

Se omite.

Firma.  
P.J. LOUWRENS  
OCA SOUTH AFRICA : LT CDR



EJERCICIO OCEANIC VII

OCA URUGUAY

INFORME EJERCICIO TRANSOCEANIC VII

1. ORDEN DE OPERACIONES

1.1. Dificultades de interpretación.

Sin dificultades.

1.2. Observaciones.

Se recibieron cambios a la orden, sobre la fecha de comienzo del ejercicio.

1.3. Sugerencias.

Elevar las modificaciones a la Orden (por parte de los OCA's) con suficiente antelación para que el OCE pueda enviar los cambios con anterioridad al comienzo del ejercicio.

2. Sistema MERCOS (SUP.1 al ATP-2 Vol. 1).

2.1. Dificultades de interpretación.

Sin dificultades.

2.2. Dificultades en su aplicación.

Sin dificultades.

2.3. Observaciones.

Sin observaciones.

2.4. Sugerencias.

Sin sugerencias.

3. Procedimientos generales previstos en ATP-2 Vol 1/II.

3.1. Dificultades de interpretación.

Sin dificultades.

3.2. Dificultades en su aplicación.

Sin dificultades.

3.3. Observaciones.

Sin observaciones.

...///2

### 3.4. Sugerencias.

Sin sugerencias.

## 4. Desarrollo del ejercicio.

### 4.1. Comentario general.

El ejercicio tuvo un desarrollo dinámico y se considera cumplido satisfactoriamente el objetivo del mismo. Se recibieron mensajes con errores conceptuales, los cuales dificultaron el progreso del mismo.

### 4.2. Principales dificultades.

No se cumplió con lo establecido en el Apéndice 6 al Anexo "C" punto 6 de la ORDOP, existiendo buques uruguayos en puertos ajenos a este OCA, que no recibieron "Intención de Viaje" por parte del OCA del área.

Debido a la demora en la recepción de los mensajes se produjeron errores propios. Ejemplos: Se sacaron a navegar buques independientes con velocidades bajas en control pleno (se recibió el mensaje de establecimiento de CNTM/PLENO con 20 horas 24 min. De retraso).

### 4.3. Observaciones.

Sin observaciones.

### 4.4. Sugerencias.

Sería conveniente, en caso que los buques ficticios sean introducido por orden, incluir un conjunto sked con el próximo movimiento del buque. De lo contrario, que cada OCA simule ser el armador y envíe "Intención de Viaje" pero únicamente el cuando se introdujo no contenía información del próximo movimiento.

Es importante reducir el retardo del tráfico a un promedio de 3 o 4 horas; para eso es imprescindible cubrir turnos permanentes.

Establecer un sistema que permita determinar la acción a tomar en los casos que se reciban mensajes importantes para el desarrollo del ejercicio con grandes demoras y que requieran acciones inmediatas. Es frecuente recibir declaración de MERZONES con atraso, lo que plantea la disyuntiva, cuando se debe divertir un buque, entre tomar acción ajustando el GFH al del mensaje original o no tomar acción por la demora en el tráfico del mensaje.

## 5. Comunicaciones.

...///3

...///3

5.1. Dificultades observaciones.

Enlaces.

CXR-HDN: Sin observaciones.

CXR-OBC: Los enlaces diurnos se cumplieron normalmente, no así los nocturnos, debido a las malas señales de ambas estaciones.

CXR-ZRJ: se cumplió en general con el horario matutino, durante el horario nocturno ZRH no atendió a CXR por encontrarse con el director del ejercicio en ese mismo momento.

CXR-LOL; se cumplieron los turnos normalmente, aunque en varias oportunidades LOL dio malas señales de CXR, sin poder evacuar el tráfico.

CXR-CCS: no hubo un tráfico continuo debido a malas condiciones de propagación entre las estaciones.

5.2. Sugerencias.

Utilizar turnos establecidos en Anexo GOLF a la Orden de Operaciones.

5.3. Enviado por mensaje aparte.

5.4. Enviado por mensaje aparte.  
ENDAT



## EJERCICIO TRANSOCEANIC VII

### CRONOGRAMA DE EVENTOS PRINCIPALES

- Entre la 2da. quincena AUG/1ra. Quincena SEP 93, desarrollo del TRANSOCEANIC VII.
- En la 2da. quincena JUL 93 y 1ra. AUG 93, primera y segunda prueba de comunicaciones.
- Antes 15 MAY 93, el OCE envía ORDOP final a los OCA's participantes.
- Antes del 10 de APR 93, los OCA's envían mensaje al OCE (informativa a todos los demás OCA's) con SUGERENCIAS al DRAFT (borrador).
- Antes del 01 de MAR 93, el OCE envía a los OCA's la ORDOP DRAFT (borrador).
- Antes 01 FEB el OCE debe recibir de los OCA's participantes, la siguiente información:
  1. Relación de NCSA's participantes, cada uno con su puerto principal y eventualmente en algunos casos, sus puertos dependientes. Por cada puerto se debe dar el nombre, trigramas según la AAP-8 (en caso de inventar alguno, aclarar tal hecho y fijarse que no coincida con ninguno existente en la AAP-8) y latitud/longitud del punto ALFA de cada puerto, según AAP-8.
  2. Número de buques ficticios (PS) que sugieren para el PANORAMA INICIAL de cada puerto (A los efectos de colocar mas PS a los puertos con poco o nulo movimiento de buques reales).
  3. Sugerencias de convoyes oceánicos y costeros con origen en su país.
  4. Nro. de teléfono, Fax, telex y dirección postal de cada OCA y NSA.
  5. Nro. de teléfonos de cada NCSO.

## -TAREAS DE UN OCA EN RELACION A LOS EJERCICIOS DE CNTM

### 1. Premisas:

- Recordar que, además de cumplimentar sus responsabilidades como OCA, según el procedimiento en vigor (ATP's -2 y sus SUPP.), su fundamental y permanente objetivo es adiestrar a los NCSO's subordinados, guiándolos, corrigiéndolos, y activando el ejercicio en su sub-área.
- El ejercicio debe simular situaciones lo más parecido a un caso real de crisis o guerra, planteando artificialmente en tiempo y espacio situaciones que obliguen a practicar en forma lógica e integrada los diferentes procedimientos en vigor. No debe ser un mero intercambio de mensajes con un cierto formato para computadoras, debe obligar a aplicar criterio profesional y adoptar decisiones.
- Los ejercicios deben ser preparados con mucha anticipación, tal cual hacemos con los buques de las respectivas flotas, cuando participamos en ejercicios nacionales y en los internacionales UNITAS, FRATERO, etc.

### 2. Tareas previas al ejercicio:

- Recibida la ORDOP, leerla detenida y detalladamente; aclarar con el OCE por mensaje/carta o teléfono todo aspecto poco claro.
- Repartir con mucha anticipación la ORDOP a cada NCSO, junto con eventuales INSTRUCCIONES aclaratorias (no pueden contradecir la ORDOP); su necesidad surgirá del conocimiento de cada OCA sobre el nivel de instrucción y adiestramiento de cada NCSO.
- Exhortar a sus NCSO's a aclarar antes del STARTEX toda duda; en lo posible hacer una reunión de NCSO's a tales efectos.
- Dar prioridad al ejercicio, durante su desarrollo, respecto a otras tareas de la rutina; debe haber dedicación exclusiva.
- Planear detalladamente el trabajo a dar cada día a cada NCSO para maximizar el aprovechamiento del ejercicio (buques Ps a agregar en los puertos, movimientos a darles, incidentes a jugar, etc).
- Preparar y tener listos todos los mensajes de introducción de ficticios y de incidentes, para cada día. De esa forma solo faltara introducirlos en el sistema el día y hora correspondiente. Esto deja tiempo libre para poder luego controlar y corregir el trabajo de los NCSO's.
- Preparar y tener listos algunos mensajes largos e importantes de su rol de OCA, tales como SAILORDCVY y SAILORDCVYCST.
- Preparar la central de operaciones del OCA al detalle (computadoras de ploteo, tableros, derrotas standard, cartas geográficas, etc.). Instruir a cada hombre en su tarea específica.

- Preparar un adecuado flujo y control de mensajes en la Central de Operaciones; esto es vital.
- Preparar ayudas memorias de control de nros. de mensaje, nros. de titulo de convoy, etc.
- Preparar "esqueletos" de mensajes MERCO más usuales, agregándolos en PC, en sistema de comunicaciones con memoria, o simplemente en "formularios de papel" (fotocopias) con huecos a llenar.
- Coordinar al detalle el trabajo con la NSA.
- Coordinar con los armadores privados y estatales que brinden información de viajes y permitan la visita a bordo de los NCSO's.

### 3. Tareas durante el ejercicio:

- En todo momento corregir los errores de cada NCSO sobre la marcha; esto es vital.

#### En CNTM/Voluntario.

- Actuar como comandante MERZONE al ser designado; enviar mensajes con instrucciones; efectuar las eventuales diversiones de buques (DIVERTORD y DIVERSION ORDER en claro).
- Actuar como NSA si la misma es simulada por el OCA (cuidar de no mezclar ambos roles, uno es naval militar y el otro es civil).
- Actuar simulando al armador para los buques de cualquier bandera en sus puertos sin destino (solo en COTM/Voluntario).

#### En CNTM/Pleno

- Para política BRAVO designar buques considerados "particularmente valiosos" para jugar los convoyes.
- Introducir buques para los convoyes.
- Emitir de inmediato SAILORDCVYCST y luego hacer coordinaciones para los convoyes costeros.
- Hacer coordinaciones para los convoyes oceánicos y finalizar con el SAILORDCVY.
- Dar a sus NCSO's una guía general de ruteo (por GFH), a los efectos de evitar una lluvia de ROUTE REQUEST.
- Aclarar por mensaje si delegan SAILORDIND en los NCSO's (lo habitual es hacerlo).
- Emitir DIVERTORD/DIVERSION ORDER en claro, en los casos necesarios.
- Al ordenarse política ALFA enviar al puerto más próximo, a todos los buques navegando en su sub-área, con velocidad menor que la mínima de independientes.
- En caso de necesitar más convoyes, emitir para cada uno el PROGRAMA correspondiente.
- Introducir incidentes a nivel puertos para adiestrar a sus NCSO's.

## EJERCICIO TRANSOCEANIC VII

### RELACION DE PUBLICACIONES NECESARIAS (REFERENCIAS)

- ATP-2 Vol. I (CHANGE 1).
- SUPP-1 al ATP-2 Vol. I.
- ATP-2 Vol. II (GUIDE TO MASTERS); (tenemos el CHANGE 1, la NATO está en el 4).
- AAP-8 Información de puertos (tenemos el CHANGE 5, la NATO está en el 8).

J.E.P. M.V.C.B. C.A.Q. J.T.T.  
 CN.ARA CMG. MB. CN.ARP CN.ROU

	MENSAJES MERCOS CONFORMADOS										MENSAJES MERCOS NO CONFORMADOS							
	C O A S T S A I L	C O A S T S A I L S U M	D I V I S I O R E P	M E N C A R T A R I O R E P	N O R T A R I O R E P	P O R T A R I O R E P	S A I L O R D D F I S F	S A I L O R D D C V Y C S T	S A I L O R D D C I T N R E P	S A I L O R D D C I T N R E P	R E A D Y R E P	C O N S T I G N	D E S T I N A T I O N	H A V E R E P O R T	O N D R E P O R T	R O U T E R E Q U E S T	R O U T E R E Q U E S T	
AUTORIDADES																		
CMDTE. Area actual o AREA a ser transitada DE: Area propia			I 1	I A			A	A	I	I								
Pto Arribo	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A								
Pto Salida						0	0	0	0	0	A					I	O	A
OCA Areas a transitar DE: Area donde esta el navio	A		A	A		A	A	A	A	A		I						
Area propia																		
CMDTE. MERZONE			0	0								I						
Pto. Arribo	A	A	A	A	0	A	A	A	A	A		A		0				
NCSSO	0	0	2			0	0	0	0	0								
DE: Pto. Salida						5	5	8										
Pto. actual o reunión					Q	A	A	A				A						
Ptos. servidos (solo CVYCST			A					A		A								
COMODORO CONVOY	A	A	A			A	A	A										
4																		
Bandera	A	I	A	A	A	I		A	A	A		0	0	A	0			
NSA DE: Pto. Actual						I												
Pto. Destino	A	I	I	I	A			A	A	A	I	0						
										2								
AUTORIDAD NACIONAL DE PESCA (NEA)						A						0						

J.E.P. M.V.C.B. C.A.Q. J.T.T.  
CN.ARA CMG. MB. CN.ARP CN.ROU

**CLAVE:**

- 0: Originador del mensaje.
- A: Destinatario de acción del mensaje.
- I: Destinatario informativo del mensaje.
- 1: Solamente para Convoyes, Cargas Vitales Inmediatas (IVC) y Buques de refuerzo.
- 2: En caso que la ETA o el destino cambien.
- 3: Transmite en formato MERC0 la información proveniente de un MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT o un NEW POSITION REPORT, según el caso, en lenguaje no conformado.
- 4: En caso de ser un COASTSAIL para incorporar a un CVYCST.
- 5: Aunque no es lo usual, se puede delegar en el NCSO la autoridad de zarpada y por tanto el ser originador de estos dos mensajes. Solo se usa en el caso de NCSO's que tienen muchos puertos cercanos dependientes que aportan buques para el convoy pesquero u oceánico.
- 6: Solamente se usa para buques arribados TURN-ASIDE o cuando no se puede conocer a nivel puerto el próximo destino.
- 7: Solamente es destinatario informativo en CNIM/PLENO (FULL-NCS).
- 8: Aunque puede originarlo el OCA, lo normal es delegarlo en los NCSO subordinados.
- 9: Se coloca como destinatario de acción a la NSA de la bandera del buque ESCOLTA ADMINISTRATIVO (ADMSCT), único buque que figura en el SAILORDCVYCST.

J.E.P. M.V.C.B. C.A.Q. J.T.T.  
CN.ARA CMG. MB. CN.ARF CN.ROU

P 231230Z OCT 92  
FM OCA ARGENTINA NORTE BUENOS AIRES AR  
TO CAMAS BUENOS AIRES AR  
OCA URUGUAY MONTEVIDEO UY  
OCA BRASSUL RIO GRANDE BR  
NCSO MAR DEL PLATA AR  
NCSO RIO DE JANEIRO BR  
NCSO MONTEVIDEO UY  
NCSO LA PALOMA UY  
NCSO RIO GRANDE BR  
NCSO SANTOS BR  
ZEN/COMODORO CONVOY//SIMULADO//  
NSA ARGENTINA  
NSA URUGUAY  
NSA BRASIL

BT  
UNCLAS  
EXER/COAMAS 92//  
MSGID/SAILORDCVYCST/OCA ARGENTINA NORTE/01//  
ESCT/--/--/RIO ATUEL/LPRO//  
CVY/CARN 03/MPLRION-01/M/--//  
SKED/251300Z/OCT/MPL/RIO/291700Z/OCT//  
SPD/SOA: 12/CONV: 12//  
RTE/S/PLATON/17/14/XB/XE//  
POINT/3005S 04930W/XF//  
RTE/S/PLATON/13/12/XG/XH//  
POINT/2450S 04530W/XJ//  
RTE/S/PLATON/11/10/XK/L//  
POINT/3540S 05540W/XC/RDVPOS/260200Z/OCT//  
POINT/3415S 05310W/XD/RDVPOS/261500Z/OCT//  
POINT/3005S 04930W/XE/RDVPOS/280900Z/OCT//  
POINT/2450S 04530W/XJ/RDVPOS/290300Z/OCT//  
CHOP/252300Z/OCT/CURU/261800Z/OCT/CBR5//  
QMSG/BRN 01//  
RMKS/CALADO LIMITE 45 PIES//  
BT

13.  Mensaje SAILORDCVY COMPLETO

Se trata del convoy MPLCTOM-02 que llevará dos buques en la sección principal desde MPL, un joiner desde MVD y un JL desde PLO hasta DUR.

P 251400Z OCT 92  
FM COLCO ARGENTINA NORTE BUENOS AIRES AR  
TO CAMAS BUENOS AIRES AR  
OCA URUGUAY MONTEVIDEO UY  
ZEN/OCA VIOLETA//SIMULADO//  
ZEN/CONSA CAPE TOWN SF//SIMULADO//  
ZEN/CONSA DURBAN SF//SIMULADO//  
NCSO MAR DEL PLATA AR  
NCSO MONTEVIDEO UY  
NCSO LA PALOMA UY  
ZEN/COMODORO CONVOY//SIMULADO//  
NSA ARGENTINA  
NSA URUGUAY  
NSA BRASIL

BT  
UNCLAS  
EXER/COAMAS 92//  
MSGID/SAILORDCVY/OCA ARGENTINA NORTE/04//  
CVY/CARN 05/MPLCTOM-02/M/2/40HM/PORT//  
SHIP/PRST/RIO AZUL/TM/BR//  
CARGO/MERC/GEN/10//  
SHIP/OXTI/RIO AMARILLO/TM/AR//  
CARGO/MERC/GEN/12//  
SKED/260800Z/OCT/MPL/CTO/041000Z/NOV//  
SPD/SOA: 14/CONV: 14//  
POINT/3805S 05500W/TC//  
RTE/S/JULIA/10/1/TD/M//  
CHOP/261800Z/OCT/CURU/291000Z/VIOL//  
CVY/CARN 06/MVD-MPLCTOM-02/J/1//  
SHIP/TOLZ/ORIENTAL/TM/UY//  
CARGO/MERC/GEN/11//  
SKED/261100Z/OCT/MVD/CTO/041000Z/NOV//  
SPD/SOA: 14/CONV: 14//  
POINT/3600S 05400W/RR//  
POINT/3635S 04957W/S/RDVPOS/270800Z/OCT//  
CHOP/291000Z/OCT/VIOL//  
CVY/CARN 07/PLO-MPLCTO-02-DUR/JL/1//  
SHIP/LROT/FLORES/TM/UY//