PUBLICACIÓN

PTI – CNTM Vol. II

SIN CLASIFICAR

Ejemplar Nº …….

GUIA INTERAMERICANA PARA COMANDANTES DE BUQUES MERCANTES Y BARCOS DE PESCA

EDICIÓN 2008

RECOMENDACIÓN DE PROMULGACION

PÁGINA EN BLANCO

REGISTRO DE RESERVA DE PAÍSES

PÁGINA EN BLANCO

ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)

PÁGINA EN BLANCO

PATRÓN DE DISTRIBUCION

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

PÁGINA EN BLANCO

REGISTRO DE MODIFICACIONES

Nº DE LA MODIFICACIÓN	REFERENCIA	PÁGINAS AFECTADAS	FECHA	FIRMA

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE GENERAL

TEMA	Pág. Nº
RECOMENDACIÓN DE PROMULGACIÓN	I
REGISTRO DE RESERVA DE PAÍSES	III
ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)	V
PATRÓN DE DISTRIBUCIÓN	VII
REGISTRO DE MODIFICACIONES	IX
ÍNDICE GENERAL	XI
INTRODUCCIÓN	XIII
CAPITULO 1 - CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM)	1-1 a 1-10
CAPITULO 2 - POSICIÓN LEGAL DE LOS BUQUES	2-1 a 2-8
CAPITULO 3 – SEGURIDAD	3-1 a 3-12
CAPITULO 4 – INSTRUCCIONES EN EL PUERTO	4-1 a 4-8
CAPITULO 5 - INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA NAVEGACION	5-1 a 5-8
CAPITULO 6 – NAVEGACIÓN INDEPENDENTE	6-1 a 6-6
CAPITULO 7 - MENSAJES TIPO	7-1 a 7-10
CAPITULO 8 – FORMAT ALFA Y LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN	8-1 a 8-10
CAPITULO 9 - DEFENSA CONTRA ACCIONES HOSTILES	9-1 a 9-30
CAPITULO 10 - CONVOYES Y GRUPOS DE PESCA	10-1 a 10-16
CAPITULO 11 – EQUIPAMIENTO DEL CONVOY/GRUPO DE PESCA	11-1 a 11-4
CAPITULO 12 – INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES	12-1 a 12-20

CAPÍTULO 13 - FORMACIONES, SEÑALES TÁCTICAS DE MANIOBRA Y SUPLEMENTARIAS. 13-1 a 13-24

CAPÍTULO 14 - VOCABULÁRIO DE SEÑALES TÁCTICAS 14-1 a 14-44

ANEXO A – INSTRUCCIONES PARA CAPITANES DE BUQUES MERCANTES A -1 a A -6

INTRODUCCION

1. PROPÓSITO

Esta publicación tiene como propósito servir de guía a los Oficiales de los buques mercantes y pesqueros durante períodos de conflicto armado, cuando debido a la existencia de amenaza significativa a la seguridad del Tráfico Marítimo, se pondrá en vigencia un mayor grado de Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM).

Cabe destacar, que algunos de los conceptos aquí vertidos, podrán ser utilizados cuando se establezca un Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (SRA), debido a la existencia de amenaza de ataque armado al TM durante una situación de tensión internacional.

2. DESCRIPCION

Esta publicación está dividida en catorce (14) capítulos y un (1) anexo y tiene como finalidad, proveer la información necesaria para asegurar la perfecta integración entre los componentes de la Organización de Defensa del Tráfico Marítimo (ORGDEFTRAM) y de la Organización de Dirección Civil (ORGDCTM), cuando se considere necesario.

En esta publicación el término “buque” hará referencia a los buques mercantes y barcos de pesca. Teniendo en cuenta que la operatoria de los pesqueros es diferente a la de los buques mercantes y de carácter muy específico, buena parte de los conceptos aquí expuestos no les serán aplicables.

3. CLASIFICACION

Esta publicación llevará la clasificación de seguridad “SIN CLASIFICAR”.

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 1

CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM)

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 1

CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM)

TEMA	Pág Nº
100 - GENERALIDADES SOBRE EL CNTM.	1-3
a) Tiempo de paz.	1-3
b) Período de tensión.	1-3
c) Conflicto armado.	1-4
101 - CONSIGNACIÓN, LAS DOS FORMAS DE EFECTUARLAS.	1-4
102 - ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE TRANSPORTE MARÍTIMO (ORGDCTM - NSA) Y ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDCP – NFA).	1-5
103 - ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (ORGACONTRAM).	1-6
104 - AUTORIDAD DEL CONTROL OPERATIVO (OCA).	1-6
105 – CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN ORIENTACIÓN (CNTM/O) CON AMENAZA DE ATAQUE ARMADO.	1-7
a) Propósito.	1-7
b) Aceptación del CNTM/O.	1-7
c) Responsabilidad del Comandante de un buque consignado en CNTM/O.	1-7
d) Destino.	1-7
e) Promulgación de las Áreas de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM / Shipping Risk Area – SRA).	1-7
f) Áreas de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM - SRA).	1-7
g) Control Naval del Tráfico Marítimo en Orientación (CNTM/O)	1-7
h) Comunicaciones.	1-8

106 – CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN (CNTM/S). 1-8

a) Propósito. 1-8

b) Estructura del Comando Naval. 1-8

c) Buques costeros. 1-8

d) Control de la navegación. 1-8

107 - MOVIMIENTO EN EMERGENCIA DE BUQUES. 1-9

CAPITULO 1

CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

100 - GENERALIDADES SOBRE EL CNTM.

El Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM) se sustenta a partir de los siguientes conceptos:

- El uso y supervisión de los buques mercantes lo realiza la Organización de Dirección Civil de Transporte Marítimo (ORGDCTM), cuya denominación en inglés es National Shipping Authority (NSA).

- El uso y supervisión de los barcos de pesca lo realiza la Organización de Dirección Civil de Pesca (ORGDCP), cuya denominación en ingles es National Fishing Authority (NFA).

- El control de los movimientos en puerto y en el mar de los buques arriba mencionados, lo ejerce la Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM).

- El cumplimiento de las exigencias de la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuanto al uso del AIS y de otros sensores.

a) Tiempo de paz.

En tiempo de paz, los armadores y propietarios son los responsables de dirigir y supervisar el movimiento de sus buques a fin de cumplir con las exigencias comerciales a nivel mundial.

En esa situación, el movimiento del Tráfico Marítimo (TM) responde a los intereses de los armadores y los BM son acompañados (ploteados) por la ORGACONTRAM, cuya parte más significativa (la que cumple con la tarea rutinaria de control), se encuentra permanente activada.

Por lo tanto, el control naval del TM existe desde una situación de normalidad, bajo la figura de Control Naval del Tráfico Marítimo en Cooperación (CNTM/C), En ese tipo de Control, la ORGACONTRAM cuenta con la cooperación de los buques mercantes y pesqueros, de quienes recibe la información necesaria que permite mantener actualizado el acompañamiento sobre el TM.

b) Período de tensión.

Pueden presentarse situaciones de conflicto en ciertas vías de comunicación marítima y/o existir áreas donde los BM´s tengan su seguridad amenazada, por encontrarse bajo riesgo de sufrir algún tipo de ataque, hostigamiento o interferencia a la navegación. Esas amenazas pueden ir desde actos de piratería y actividades

terroristas contra el TM, hasta acciones bélicas producidas por Fuerzas Militares de estados violentos.
El efecto no deseado de esos hechos, puede derivar en una amenaza para la región materializada en un área determinada, que podrá extenderse a otras.

Además del acompañamiento al TM, se adoptarán otras medidas a efectos de atender potenciales amenazas a la seguridad de los BM´s., como consecuencia de lo enunciado en el párrafo anterior. Para ello se impartirán instrucciones particulares y generales a los BM´s.

En esas circunstancias, se encontrará en vigor el tipo de Control Naval del Tráfico Marítimo Orientación (CNTM/O).

En caso que se establezca un Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM - SRA), debido la existencia de una amenaza de ataque armado al TM, los BM´s que voluntariamente fueron consignados por sus armadores, tendrán su pasaje seguro por el interior de la ARTM - SRA bajo la responsabilidad de la Autoridad Naval.

c) Conflicto armado.

Durante una situación de conflicto armado, las vías de comunicación marítimas pueden encontrase bajo amenaza de ataque armado, en una o más regiones. Por lo tanto, será necesario establecer un control positivo sobre el TM.

Esa circunstancia se materializará con la puesta en vigencia del Control Naval del Tráfico Marítimo Supervisión (CNTM/S), en el cual los buques consignados serán controlados y protegidos por una Fuerza Naval, siendo la Autoridad Naval, la responsable por la navegación segura de los BM´s que fueron consignados de forma compulsiva.

Observaciones:

Cabe destacar, que se pueden implementar varias medidas de CNTM al mismo tiempo, dependiendo de las amenazas presentes y de las áreas geográficas asociadas, hecho que puede en forma simultánea, en distintas áreas geográficas a la vez y durante la vigencia de cualquiera de los tres tipos de CNTM existentes (CNTM/C, CNTM/O y CNTM/S). Por lo tanto, en las áreas geográficas en las cuales continúen vigentes el CNTM/C y el CNTM/O, se deberán tener en cuenta todas las normas legales existentes para tiempo de paz.

101 – CONSIGNACIÓN, LAS DOS FORMAS DE EFECTUARLAS.

La decisión de someter a los buques al cumplimiento de las reglas de CNTM en Orientación o Supervisión es denominada “consignación”.

Tal consignación puede realizase de dos formas, según lo permita la legislación nacional de cada Estado y/o lo aconseje la situación táctica, logística y comercial:

de forma “voluntaria”: por acuerdo de los armadores, previa invitación a cada NSA, contemplando a los buques en forma individual o en grupos, tanto nacionales como pertenecientes a terceros países.

de forma “compulsiva”: por disposición gubernamental, involucrando a los buques en forma individual, grupos de ellos o todos los buques de bandera nacional “en bloque”, designando aquellos que tendrán prioridad en el tratamiento de las Medidas de CNTM, cuando se encuentre en vigor el CNTM- SUPERVISIÓN del TM.
Esos buques serán seleccionados para atender las siguientes necesidades:
- apoyar maniobras militares; y
- mantener los beneficios económicos para el país.

Los buques neutrales con cargas de interés para los aliados, solo podrán ser “invitados” a una consignación voluntaria para su propia seguridad, trámite este que normalmente será cumplido a través de sus respectivos gobiernos o armadores. Solo en caso de urgencia se hará directamente ante sus Comandantes.

102 – ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE TRANSPORTE MARÍTIMO (ORGDCTM - NSA) Y DE LA DIRECCIÓN CIVIL DE PESCA (ORGDDCP – NFA).

La expresión Dirección Civil de Transporte Marítimo es un término genérico y deliberadamente amplio en su alcance, comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, abarcan tres aspectos principales, 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 de buques mercantes.

(3) Control sobre el empleo de los buques mercantes, o sea, sus cargas y destinos, cuando sea necesario.

La expresión Dirección Civil de Pesca es un término genérico y deliberadamente amplio en su alcance, comprendiendo un conjunto de tareas que, en síntesis, están resumidas en dos aspectos principales:

(1) Supervisión de la política nacional concerniente a la pesca.

(2) Supervisión y control de las actividades de pesca, desarrolladas por pesqueros nacionales y extranjeros en las áreas de jurisdicción nacional y por pesqueros nacionales en otras áreas, que no estén sometidas a jurisdicción nacional.

Inmediatamente antes o al inicio del conflicto armado, las Organizaciones de la Dirección Civil asumirán la responsabilidad por el empleo de los buques que se encuentren al servicio del país y que contribuyan a satisfacer las necesidades gubernamentales.

El término “empleo” incluye la carga, descarga, mantenimiento, reparación, dotación, estiba, itinerario, movimientos portuarios, etc., del buque.
Las Direcciones Civil de Transporte Marítimo y de Pesca cumplen funciones similares a las del propietario / armador en tiempo de paz.
La tarea de dichos organismos es la de atender las necesidades gubernamentales de transporte marítimo y de actividades de pesca, contribuyendo al esfuerzo de guerra.

103 - ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (ORGACONTRAM).

El Control Naval de Tráfico Marítimo es la actividad que contribuye al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad.

Comprende una amplia gama de medidas simultáneas, las que variarán según las diferentes situaciones tácticas, desde un control inicial informativo y de acompañamiento (que es ejercido diariamente)**,** hasta alcanzar uno de carácter totalmente positivo, principalmente para los consignados de forma compulsiva.

El CNTM exige de un permanente conocimiento de los buques en puerto y del acompañamiento (ploteo) continúo de los que están en el mar, en situación de normalidad.

La ORGACONTRAM tiene autoridad para determinar y controlar las rutas que asignará a los buques consignados compulsivamente, a partir del momento en que entre en vigor el CNTM/S. La tarea será ejercida por medio de la ORGACONTRAM en la mayoría de los puertos principales y secundarios.
El control de los movimientos de los buques contemplará la selección de rutas, la organización y programación de convoyes, la diversión táctica, las intenciones de movimiento, etc.

104 - AUTORIDAD DE CONTROL OPERATIVO (OCA).

Esta Autoridad Naval actuará de acuerdo con la política diseminada por sus Comandantes superiores. El OCA es el Comandante Naval responsable del control de movimiento y protección de los buques mercantes aliados dentro de su área de responsabilidad.
Las obligaciones del OCA incluyen:

- Mantener un adecuado sistema de comunicaciones, inteligencia (obtención y recolección de información) y ploteo para garantizar la rápida y segura diseminación de la información de inteligencia operativa.

- Ordenar la zarpada de buques independientes o en convoy, de acuerdo con las políticas en vigor.

- Supervisar el trabajo y mantener el control operativo del Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo (NCSO) y de sus Asesores (REPTOF).

105 - CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN ORIENTACIÓN (CNTM/O) CON AMENAZA DE ATAQUE ARMADO.

a) Propósito.

El propósito del CNTM/O es el de brindarle a la Autoridad Naval la necesaria flexibilidad para proveer información, asesoramiento, alerta y protección al TM, para enfrentar una amenaza de ataque armado, en una área geográfica determinada.

b) Aceptación del CNTM/O.

Cuando se desarrolle una situación que amerite la imposición del CNTM/O, con establecimiento de un ARTM - SRA debido a la existencia de una amenaza de ataque armado, las Autoridades Nacionales del Tráfico Marítimo informarán a los propietarios / armadores de la situación existente, invitándolos a consignar sus buques de forma voluntaria.

c) Responsabilidad del Comandante de un buque consignado en CNTM/O.

Un buque consignado es obligado a informar su posición e intención de movimiento. El Comandante deberá seguir las rutas indicadas para atravesar las ARTM – SRA con seguridad o bien evitar las áreas de riesgo.

d) Destino

En el caso del establecimiento del CNTM/O, el destino de los buques será determinado por los propietarios / armadores.

e) Promulgación de las Áreas de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM - SRA).

Los detalles del CNTM/O y las ARTM serán comunicados por mensaje naval.

f) Áreas de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM - SRA).

Cuando un área de tránsito del tráfico marítimo tuviera una dimensión considerable y el grado de amenaza en su interior fuera variable, serán establecidas ARTM - SRA para delimitar las áreas de mayor peligro.

g) Control Naval del Tráfico Marítimo en Orientación (CNTM/O).

Si no existiera directiva en contrario, los buques consignados cumplirán con la ruta informada a la Autoridad Naval. Si el OCA considera que una ruta es peligrosa, enviará el mensaje “DIVERSION ORDER” dando detalles de la nueva ruta a seguir. Si la ruta atraviesa un ARTM - SRA, el buque será divertido hacia un determinado Punto de Reunión / Control, para posteriormente ser escoltado por buques de guerra durante su tránsito en la ARTM - SRA.

h) Comunicaciones.

Además de los mensaje de rutina, los buques podrán ser instruidos para reportarse al alcanzar determinados puntos de su travesía y/o mantener una guardia de escucha en una frecuencia predeterminada, de modo de recibir los mensajes concernientes a la situación imperante.

106 - CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN (CNTM/S).

a) Propósito.

El propósito del CNTM/S es el de proveer los procedimientos necesarios para garantizar el normal desenvolvimiento de los buques mercantes y pesqueros propios, aliados y neutrales de interés en situaciones de conflicto armado.

El establecimiento del CNTM/S implica la activación del sistema de rutas y/o de convoyes en el interior del área donde se lleve a cabo la SUPERVISIÓN del TM. En esa situación los buques consignados por sus armadores serán controlados y protegidos por una Fuerza Naval, siendo la Autoridad Naval, la responsable por el pasaje seguro de los BM´s.

b) Estructura del Comando Naval.

- La Autoridad de Control Operativo (OCA) ejercerá el control operacional de la navegación mercante y actividad pesquera sometida a el CNTM (ver ítem 105).

- El Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo (NCSO) será el representante del OCA en los puertos.

c) Buques costeros.

Los buques menores de 16.000 GRT serán considerados como costeros. De la misma forma, los buques de mayor porte que realicen viajes costeros podrán ser incluidos en esa categoría a partir del momento en que manifiesten esa intención. Tales buques no serán considerados en el agrupamiento formado por los países aliados, permaneciendo bajo control nacional.

NOTA: Contemplar los buques químicos, gaseros y frigoríficos, con menos de 10.000 GRT, que realizan viajes internacionales de forma rutinaria.

d) Control de la navegación.

Siempre que los buques zarpen en convoy / Grupo de Pesca, existirá un control positivo de sus movimientos. Ese nivel de control variará de acuerdo con la situación táctica, pasándose a exigir lo siguiente:

- obtener autorización para zarpar;

- seguir la ruta que le fue indicada.

107 – MOVIMIENTO EN EMERGENCIA DE BUQUES.

En determinadas circunstancias, pueden presentarse situaciones imprevistas que amenacen la seguridad al TM. Tales situaciones se pueden originar como consecuencia de desastres de grandes proporciones, ya sea causado por el hombre o agentes naturales y por la acción de un considerable ataque armado, mediante el empleo de medios convencionales o no convencionales.

Por lo tanto, puede ser necesario maniobrar los buques en emergencia en función de una amenaza inminente. En ese escenario, los buques serán divertidos o evacuados y reunidos en áreas de refugio.

Los buques reunidos en áreas de refugio serán contactados por el OCA, o su representante, a fin de conocer las necesidades para efectuar los movimientos posteriores, permaneciendo en esa área hasta que se les ordene seguir viaje. Aquellos buques que no fueran contactados después de cinco días, se informará de tal falta a la NSA enviándole un mensaje encriptado si es posible, conteniendo:

- la señal de llamada selectiva digital, el indicativo de llamada internacional, el nombre y bandera de buque;

- la posición.

Cuando se encuentren varios buques de la misma bandera navegando en conjunto, de común acuerdo, pueden ser agrupados en un solo mensaje.

Se mantendrá el silencio electrónico, a menos que haya orden en contrario o autorización del Comandante, de acuerdo con lo establecido en el Suplemento de Comunicaciones.

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 2

POSICIÓN LEGAL DE LOS BUQUES

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 2

POSICIÓN LEGAL DE LOS BUQUES

TEMA	Pág. Nº
200 – GENERALIDADES.	2-3
SECCIÓN I - ACCIÓN EN NAVEGACIÓN DURANTE UN PERÍODO DE TENSIÓN.	2-3
201 - PRINCIPIOS LEGALES DURANTE UN PERÍODO DE TENSIÓN.	2-3
202 - ACCIÓN A EJECUTAR.	2-4
203 – REGISTROS.	2-4
204 - COMUNICACIONES BUQUE / COSTA.	2-4
205 - COMUNICACIONES BUQUE / BUQUE.	2-5
SECCIÓN II - ACCIONES EN EL MAR DURANTE PERÍODO DE CONFLICTO ARMADO.	2-5
206 – DERECHO DE VISITA E INSPECCIÓN.	2-5
207 – DERECHO DE PRESA.	2-6
208 - OBLIGACIONES LEGALES DE Y HACIA LA PRESA.	2-6
a. Obligaciones legales del Comandante.	2-6
b. Captura del buque por el agresor.	2-6
c. Escape luego de la captura.	2-6
209 – OTROS ASPECTOS LEGALES DURANTE PERÍODO DE CONFLICTO ARMADO.	2-7
210 - USO DEL ARMAMENTO.	2-7
a. Apertura de fuego.	2-7
b. Condiciones bajo las cuales NO se debe abrir fuego.	2-8

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 2

POSICIÓN LEGAL DE LOS BUQUES

200 – GENERALIDADES.

La ley internacional solo se refiere a períodos de paz y beligerancia. Mientras que en un estado de beligerancia antes de una guerra declarada pueda requerir ciertas acciones de un buque mercante a su Comandante, los períodos de tensión internacional o guerra no declarada, serán considerados como tiempo de paz hasta que el buque mercante / pesquero no reciba una directiva en contrario de su gobierno.

SECCIÓN I - ACCIÓN EN NAVEGACIÓN DURANTE UN PERÍODO DE TENSIÓN.

201 - PRINCIPIOS LEGALES DURANTE UN PERÍODO DE TENSIÓN.

El derecho de libertad de navegación en alta mar de buques mercantes y pesqueros está reconocido por todas las naciones. Durante períodos próximos a un conflicto armado, una nación puede querer provocar a otra hostigando al tráfico marítimo (TM). Las razones para comenzar el hostigamiento varían de país a país y en los diferentes lugares. En general, esa estrategia puede ser empleada para los siguientes fines:

- Obtener información (inteligencia);

- Interferir con ejercicios y operaciones legítimas en alta mar;

- Desafiar la política de libre navegación y la resolución nacional de adherir a los acuerdos internacionales.

En caso de provocación es necesario que cualquier buque que sea hostigado cumpla la ley internacional. Sin embargo, el límite de cumplimiento de esa ley para cada buque enfrentado a una acción agresiva, dependerá de las circunstancias de cada caso y será determinada por las instrucciones dadas al Comandante por parte de su gobierno.

Acciones hostiles más comunes contra los buques:

- Maniobras para causar una colisión o estar muy cerca de ella;

- Restringir la entrada de buques mercantes o pesqueros en aguas consideradas como internacionales, declarándolas como aguas propias o interdictando áreas para la realización de ejercicios o maniobras militares;

- Disparar sus armas contra los buques o en sus proximidades;

- Dañar redes de pesca;

- Abordar o capturar buques;

- Mantener miembros de la tripulación o pasajeros bajo custodia.

202 - ACCIÓN A EJECUTAR.

No hay manera de establecer una lista de acciones específicas a ser ejecutadas cuando un buque es objeto de acciones hostiles. La primera reacción será la de comunicar el incidente al armador y por el medio más rápido, a la organización de búsqueda y rescate responsable del área SAR donde se encuentre el buque.

Además de informar a las autoridades sobre el incidente, el Comandante deberá avisar al buque que lo hostiga, que se encuentra en aguas internacionales ejerciendo el derecho de libre navegación y que debe cesar de inmediato tales acciones.

Todas las maniobras deberán realizarse bajo estricto cumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

Si la naturaleza del hostigamiento es tal que se pueda presumir la captura del buque, el Comandante debe destruir toda la documentación clasificada existente a bordo. Todas las acciones ejecutadas deberán ser informadas a las autoridades competentes.

203 – REGISTROS.

El Comandante deberá mantener un registro completo de las acciones hostiles sufridas, juntamente con un ploteo cartográfico de los eventos y un registro de los hechos relevantes ocurridos.

De ser posible, se tomarán fotografías o se harán filmaciones del buque agresor a efectos que obre como documento y antecedente, incluyendo algún punto reconocible del buque propio, como punto de referencia.

Luego de arribar a puerto se enviarán copias de los registros obtenidos al armador y a las autoridades competentes.

204 - COMUNICACIONES BUQUE / COSTA.

Durante períodos de tensión, los buques continuarán siendo controlados por sus propietarios / armadores. Las comunicaciones con los buques continuarán realizándose por los canales normales.

La decisión de establecer el CNTM en Orientación en alguna región, será comunicada a los buques de cada bandera por sus propietarios / armadores, utilizándose los canales normales de comunicaciones. En esa circunstancia, se impartirán instrucciones a los BM´s sobre las amenazas en progreso.

En caso que se establezca un Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM -SRA), debido a la existencia de una amenaza de ataque armado al TM, se impartirán instrucciones para que los BM´s transiten por una derrota recomendada o para que efectúen una diversión táctica para evitarla. Aquellos BM´s que no sigan las instrucciones dispuestas por la autoridad naval responsable, para el cruce de la ARTM - SRA, asumirán los riesgos inherentes al no cumplimiento de las mismas.

En tiempo de conflicto armado, las comunicaciones de los buques mercantes / pesqueros serán efectuadas por el Sistema de Comunicaciones de Buques Mercantes (MERCOMMS), ver Suplemento de Comunicaciones.

205. COMUNICACIONES BUQUE / BUQUE.

Durante los períodos de tensión, los buques podrán recibir sugerencias de las unidades de guerra aliadas. Después de la activación del CNTM/O, los Comandantes están obligados a seguir las instrucciones recibidas de buques de guerra aliados.
Las comunicaciones se realizarán de acuerdo con los sistemas de comunicaciones disponibles: radiotelegrafía, radioteleimpresión, transmisión de datos, radiotelefonía, señales de bandera, foco y/o destello.

SECCIÓN II - ACCIONES EN EL MAR DURANTE PERÍODO DE CONFLICTO ARMADO.

206 – DERECHO DE VISITA E INSPECCIÓN.

Los buques de guerra tienen el derecho de visitar e inspeccionar cualquier BM fuera de aguas neutrales, cuando exista sospecha sobre su legalidad. Este es un derecho reconocido por la comunidad internacional.

Los BM´s neutrales estarán sujetos a la captura, fuera de aguas neutrales, si estuvieran contratados para desarrollar actividades ilegales o si estuvieran:

- Ejerciendo el contrabando (en caso de conflicto armado, se entiende por contrabando el transporte de mercadería destinada a territorio bajo control enemigo y que puede ser susceptible de contribuir a su esfuerzo de guerra);
- transportando pasajeros para las fuerzas armadas enemigas;
- operando bajo órdenes, control, fletamento y empleo del enemigo;
- presentando documentación irregular o inexistente;
- violando reglas establecidas por un beligerante en las inmediaciones del área de operaciones.

La visita consiste en el examen de los documentos de abordo de un BM, con la finalidad de verificar:

- si el pabellón que enarbola es verdadero;
- si lleva contrabando;

- si está involucrado en alguna actividad de apoyo a las hostilidades (se considera apoyo a las hostilidades, cualquier acto que tienda a beneficiar al enemigo en su esfuerzo de guerra).

La asistencia en apoyo a las hostilidades, representa la violación por parte de un neutral, de sus deberes de abstención e imparcialidad.

Cuando la verificación de la documentación de abordo no resulte satisfactoria, se procederá a la inspección, que consistirá en una investigación rigurosa de la carga.

207 – DERECHO DE PRESA.

La guerra marítima consagra el derecho de presa, que contempla la captura y confiscación de la propiedad privada. El derecho de presa define dos momentos: la captura y la confiscación.

La captura es el “acto puramente militar” de aprehensión y confiscación es el decomiso de la propiedad, objeto de la captura (buques y mercaderías).

La captura es por lo tanto, un acto de guerra marítima, por el cual el Comandante de un buque de guerra coloca bajo su autoridad al buque, las mercaderías y el equipamiento de un buque mercante neutral o beligerante.

Para ejercer el derecho de captura por motivo de contrabando, los beligerantes deberán publicar sus listas de material considerado como contrabando.

208 - OBLIGACIONES LEGALES DE Y HACIA LA PRESA.

a. Obligaciones legales del Comandante.

El procedimiento estipulado por las leyes internacionales para un Comandante que sea vea forzado a rendirse, es parar las máquinas y considerarse una presa.

b. Captura del buque por el agresor.

El agresor capturará al buque aprehendido y asumirá la responsabilidad por su navegación y custodia, mientras que su Comandante podrá permanecer en su buque.

c. Escape luego de la captura.

El Comandante de un buque al ser capturado, deberá aprovechar la primera oportunidad posible para intentar escapar del dominio del agresor. En tales circunstancias, si reaparece el enemigo, este no esta autorizado a usar la fuerza por razones de represalia, pudiendo hacerlo solamente, si el buque mercante no acata la orden de someterse nuevamente o de seguir un rumbo determinado.

209 – OTROS ASPECTOS LEGALES DURANTE PERÍODO DE CONFLICTO ARMADO.

Un buque no será considerado beligerante al hacer uso de la fuerza para resistir a la captura. Sin embargo, el uso de armas, en otra circunstancia que no sea estrictamente por razones defensivas, le hace perder el status mencionado. Un buque mercante no interferirá con el libre paso de otra embarcación.

Al resistirse a la captura, el Comandante aceptará los riesgos que conlleva esa acción. El enemigo puede, de acuerdo con las leyes internacionales, adoptar las medidas para controlar al buque. Esas medidas pueden, llevar en última instancia, al hundimiento del buque.

Está permitido usar colores falsos y enmascararse para evitar la captura. Generalmente, un buque mercante / pesquero, no usará colores falsos, a menos que este autorizado por su país. Algunas formas de enmascarase son:

- Modificación del nombre y puerto de registro del buque.

- Utilización de pabellón falso.

- Alteración de características específicas y apariencia de la superestructura.

- Utilización de colores neutrales en el costado y en la superestructura.

- Disimulación u ocultación de armamento defensivo.

210 - USO DEL ARMAMENTO.

La interpretación del derecho internacional sobre buques privados armados para autodefensa, no es homogénea. Una corriente de pensamiento sostiene que el BM beligerante armado para autodefensa, continúa siendo un buque privado, mientras que otra defiende la postura de que el BM armado debe ser equiparado a un buque de guerra.

La decisión de armar a los BM´s para que puedan ejercer el derecho de autodefensa en caso de conflicto armado, dependerá del gobierno de cada país.

El simple hecho que un BM neutral esté armado, no justifica un ataque a ese BM.

a. Apertura de fuego.

Para resistir la captura, el Comandante tiene el derecho de usar su armamento defensivo contra el supuesto agresor.

b. Condiciones bajo las cuales NO se debe abrir fuego.

Un buque no debe abrir fuego una vez que ha demostrado su intención de rendirse, pues tal situación constituye perfidia.
La PERFIDIA es definida como la adopción de actos que apelan a la buena fe del adversario con intención de engaño, dando a entender que se posee de un status de protección y que por lo tanto el adversario está obligado a hacer concesiones y de esa forma posibilitar la obtención de una ventaja militar por parte del autor de la perfidia.

CAPITULO 3

SEGURIDAD

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 3

SEGURIDAD

TEMA	Pág. Nº
SECCIÓN I- SEGURIDAD FÍSICA DEL BUQUE.	3-3
300 – GENERALIDADES.	3-3
a. Ocultamiento de los movimientos del buque.	3-3
b. Secreto de la posición y rumbo del buque.	3-3
c. Oscurecimiento del buque.	3-3
d. Restricciones en las comunicaciones y silencio radar.	3-4
e. Restricciones en puertos neutrales.	3-4
301 - SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN.	3-4
a. Generalidades.	3-4
b. Operaciones de convoy / Grupo de Pesca.	3-5
c. Conversaciones indiscretas en tierra.	3-5
d. Agentes enemigos.	3-5
e. Representaciones diplomáticas en países neutrales.	3-5
f. Información a la prensa.	3-5
g. Artilugios del enemigo.	3-6
h. Comunicaciones con los propietarios / armadores.	3-6
i. Cartas náuticas.	3-6
302 - SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS ESPECIALES.	3-6
303 - CONDUCTA EN CASO DE SER CAPTURADO POR EL ENEMIGO.	3-6

SECCIÓN II - SABOTAJE. 3-7

304 - FORMAS DE SABOTAJE. 3-7

a. Artefactos explosivos o incendiarios. 3-7

b. Ataque al sistema de lubricación. 3-7

c. Mecánico. 3-7

d. Eléctrico. 3-7

e. Métodos especiales. 3-7

305 - REGISTROS EXIGIDOS. 3-7

306 - PRECAUCIONES DE SEGURIDAD CONTRA SABOTAJE. 3-8

SECCIÓN III - SEGURIDAD DEL MATERIAL O DE DOCUMENTOS CLASIFICADOS Y REGISTROS. 3-9

307 - RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DEL BUQUE MERCANTE. 3-9

308 - LIBRO DE REGISTRO DE NAVEGACIÓN (SECRETO) – (LOG BOOK). 3-10

309 - PUBLICACIONES NECESARIAS ABORDO. 3-11

SECCIÓN IV - SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES (COMSEC). 3-11

310 – GENERALIDADES. 3-11

311 - SEGURIDAD FÍSICA. 3-11

312 - CONSIDERACIONES SOBRE EL MATERIAL COMSEC. 3-11

CAPITULO 3

SEGURIDAD

SECCIÓN I- SEGURIDAD FÍSICA DEL BUQUE.

300 – GENERALIDADES.

a. Ocultamiento de los movimientos del buque.

Una de las grandes preocupaciones que debe tener el Comandante en cuanto a la detección de su buque, es cuando se encuentre navegando en áreas expuestas a los ataques del enemigo. La acción de no dejar vestigios de su presencia debe ser siempre observada por todos los miembros de la tripulación, tanto en navegación independiente como en convoy. Para lo cual, debe considerarse que siempre existen ruidos propios inherentes al funcionamiento de los equipos, es por ello que se tratará que los mismos se encuentren debidamente ajustados y lubricados. También hay que considerar que existen otras fuentes de ruidos que pueden ser controladas perfectamente, como por ejemplo: el nivel de ruido causado por la tripulación, funcionamiento y mantenimiento de equipos, variaciones bruscas de velocidad, cavitación de la hélice, etc. Otros aspectos importantes a tener en cuenta son: la liberación de humo, la limpieza de tanques y el arrojar desperdicios al mar, actitudes estas que contribuyen a la localización visual del buque por una aeronave o por un submarino. En realidad, nada impide que el Comandante haga uso de su buen criterio profesional y se apoye en las recomendaciones contenidas en las Convenciones del MARPOL y SOLAS, en cuanto a la prevención de la polución de los mares. Recordar siempre que el Comandante debe cumplir con las directivas impartidas por el COMODORO o por el OCT (Oficial con Comando Táctico).

b. Secreto de la posición y rumbo del buque.

La posición y el rumbo del buque son datos que deberán mantenerse en reserva. Los rumbos trazados en la carta náutica serán dibujados en forma difusa y luego borrados completamente cuando no resulten necesarios. Los Comandantes se asegurarán que los cálculos de navegación se destruyan luego de haber sido utilizados. Las cartas o mapas que contengan la posición diaria del buque no deberán ser exhibidas en ningún lugar público y todos los oficiales deberán ser alertados de no hacer comentarios sobre la posición o movimiento del buque.

c. Oscurecimiento del buque.

En los períodos nocturnos, cuando el buque se encuentre navegando como independiente o en convoy, teniendo como fin dificultar su detección, es habitual adoptar una navegación “a oscuras”, que dependiendo de la situación táctica la maniobra de sigilosa puede alcanzar hasta navegar con las luces apagadas. Esa es una rutina comúnmente adoptada por los buques de guerra durante su tránsito nocturno. Esas prácticas minimizan la posibilidad de

detección visual del buque. Debe prestarse especial atención a los equipos eléctricos y efectuarse las adaptaciones necesarias como para cumplir con la rutina de oscurecimiento. Ameritan un particular cuidado aquellos lugares como, el puente de navegación, la timonera, el cuarto de derrota y las áreas de cubiertas exteriores. Los sectores expuestos no deberán ser utilizados con luces exteriores, debiéndose evitar la exposición de luces interiores hacia el exterior.
Se verificará la condición de oscurecimiento cuantas veces sea necesario, no permitiéndose, fumar ni encender luces o linternas en las cubiertas exteriores. El control de los cierres de portas y escotillas que abren hacia las cubiertas exteriores y de vigías, también representan un factor a tener en cuenta, para lograr un eficiente oscurecimiento.

d. Restricciones en las comunicaciones y silencio radar.

Las comunicaciones de los buques / convoyes en otras unidades o con las autoridades en tierra deberán seguir las instrucciones contenidas en el Legajo de Instrucciones de Navegación, o cumplir con las directivas impartidas por el COMODORO / OCT. Cuando se ordene establecer “silencio de radio“, ningún mensaje puede ser transmitido, como así tampoco, efectuarse ningún tipo de emisión, inclusive la de los radares. El silencio radar que representa la no operación de los radares, es primordial para evitar la detección de las emisiones electrónicas del BM, por parte de posibles unidades enemigas.

e. Restricciones en puertos neutrales.

Dado que los Comandantes no puedan solicitar la excepción de la inspección de aduana, los documentos clasificados nunca deberán ser desembarcados en los países neutrales, a menos que se reciban instrucciones de la autoridad superior.

301 - SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN.

a. Generalidades.

No se deben llevar diarios privados durante la navegación, ni hacer mención en la correspondencia, teléfono, cable o por cualquier otro medio, ninguno de los siguientes puntos:

(1) Instrucciones de ruteo.

(2) Composición o arreglo del convoy/Grupo de Pesca.

(3) Puertos de reunión del convoy/Grupo de Pesca.

(4) Escoltas o movimientos de buques de guerra aliados.

(5) Naturaleza de la carga.

(6) Fechas de arribo y/o zarpada.

Las pautas enumeradas en el párrafo anterior, pueden ser mencionadas en señales que serán codificadas antes de ser transmitidas.

b. Operaciones del convoy / Grupo de Pesca.

Ni los Comandantes y ni los oficiales divulgarán información referente a las instrucciones de ruteo que reciban para ellos o relativas a las operaciones del convoy / Grupo de Pesca a las Agencias Civiles. Ese criterio deberá incluir a los abogados que actúan en el área del derecho marítimo, a menos que reciban previa autorización de las autoridades navales.

c. Conversaciones indiscretas en tierra.

Este tipo de indiscreciones, especialmente en puertos extranjeros, es la causa de mucha filtración de información que pone en peligro los buques y las vidas de sus tripulantes. Los Comandantes deben advertir a sus oficiales y sus tripulantes, en forma reiterativa, el grave peligro que puede ocasionar el no tener en cuenta este hecho.

d. Agentes enemigos.

En diversos puertos podrán ser encontrados agentes enemigos o de países hostiles, principalmente en bares, salas de reunión, cafés y restaurantes. Las informaciones clasificadas nunca deberán ser mencionadas en locales públicos.

e. Representaciones diplomáticas en países neutrales.

Algunos representantes diplomáticos de países neutrales, que se encuentren en puertos aliados o neutrales, tratarán de obtener información relativa al movimiento de buques. Siendo así, debe prestarse atención para no divulgar ningún tipo de información, más allá de las consideradas esenciales para obtener autorización para la zarpada de los buques.

f. Información a la prensa.

Si un buque / pesquero fuera atacado, la autoridad naval decidirá si liberará información a la prensa y la oportunidad en hacerlo. Se deberán pues, extremar las medidas para evitar cualquier fuga de información sobre ese incidente.
Bajo ningún concepto se deberán hacer públicos el nombre del buque y de la tripulación, como así tampoco, los pasos seguidos para evitar el ataque. Puede haber dificultades en mantener el silencio en los países neutrales, pero hay que recordar que la seguridad de otros buques depende de ello. La información será dada a las autoridades navales aliadas, o en el caso de un país neutral, a un representante diplomático aliado, debiendo ser arbitrados todos los esfuerzos a fin de que tales informaciones sean comunicadas a la autoridad competente con la mayor brevedad posible.

g. Artilugios del enemigo.

Es posible que el enemigo haga uso de artificios para la obtención de información sobre los convoyes/Grupos de Pesca. De allí que los Comandantes y sus oficiales deberán estar atentos ante la posibilidad de recibir mensajes, telegramas y llamadas telefónicas, falsas.

h. Comunicaciones con los propietarios / armadores.

En un puerto neutral, las comunicaciones con el propietario / armador del buques deberán ser realizadas a través de los agentes diplomáticos.

i. Cartas náuticas.

Se debe tener especial cuidado en que las cartas náuticas utilizadas no caigan en manos de personas no autorizadas para su uso. Las cartas consideradas inútiles u obsoletas, deberán ser entregadas a la autoridad competente para su destrucción.

302 - SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS ESPECIALES

Todos los aspectos relativos a equipos especiales (cifradores, etc.) serán tratados de acuerdo con su clasificación de seguridad. Cuando los mismos no estuvieren siendo utilizados, el local que los contenga deberá permanecer siempre cerrado y trabado. El Comandante del buque confeccionará una lista con el nombre del personal autorizado a entrar a la Central de Comunicaciones o al local donde se encuentren los equipos especiales.

Estará bajo la responsabilidad de la autoridad competente, la tarea de instalar equipos especiales a bordo de los buques y adoptar las medidas necesarias para garantizar la integridad de los mismos.

303 - CONDUCTA EN CASO DE SER CAPTURADO POR EL ENEMIGO.

Los Comandantes tendrán la obligación de asegurar que las instrucciones inherentes a la conducta en caso de captura sean de conocimiento de toda la tripulación. Si el buque se encontrara ante una captura inminente, todas las publicaciones, documentos clasificados y equipos especiales deberán ser destruidos. Si un oficial o tripulante, capturado por el enemigo, fuera interrogado, este deberá decir su nombre verdadero, puesto, matrícula, cargo y el número registrado en el libro del personal o del documento de identificación, debiendo entregar su Libreta de Embarco. La conversación entre prisioneros puede ser monitoreada y, por lo tanto, no debe versar sobre asuntos que puedan de ser de interés del enemigo, principalmente en ambientes cerrados.

SECCIÓN II - SABOTAJE.

304 - FORMAS DE SABOTAJE.

El sabotaje es uno de los recursos más utilizados por el enemigo que ser usado en cualquier momento y en cualquier lugar.
Los siguientes métodos:

a. Artefactos explosivos o incendiarios.

Utilización de bombas o artefactos incendiarios a bordo de los buques, calibrados para explotar luego de un determinado período de tiempo.

b. Ataque al sistema de lubricación.

Colocando arena, ácido, soda cáustica, u otro agente corrosivo en el sistema de lubricación del buque.

c. Mecánico.

Colocación de un cuerpo extraño en alguna parte móvil de los motores. El efecto de ese tipo de sabotaje será descubierto en el momento de la puesta en marcha de los motores, pudiendo inmovilizar al buque por un período de tiempo considerable.

d. Eléctrico.

Similar al método mecánico. Puede ser utilizado para causar averías en los diversos sistemas del buque (gobierno, refrigeración, aire comprimido, etc.).

e. Métodos especiales.

Estos métodos requieren más pericia y entrenamiento que los anteriormente descriptos. Los siguientes métodos pueden ser usados:

- Colocación de minas en el casco.

- Contaminación del sistema de agua, aceite o combustible.

- Distribución de diversos artefactos explosivos por el interior del buque.

305 – REGISTROS EXIGIDOS.

En aquellos casos en que haya sospecha de sabotaje, la novedad deberá ser asentada en el Libro Registro de Navegación (SECRETO) - (LOG BOOK), y además deberá ser informada por escrito la autoridad naval aliada inmediatamente de arribado a puerto. Se deberá también, asentar en ese Libro, cualquier intento terrorista realizado por algún miembro de la tripulación, que haya sido descubierto como resultado de las medidas precautorias adoptadas para prevenir atentados de esa naturaleza.
Se deberá incluir en ese Informe, todo detalle posible aunque parezca trivial.

306 - PRECAUCIONES DE SEGURIDAD CONTRA SABOTAJE.

La mejor precaución contra actos de sabotaje es la permanente vigilancia. Pocos saboteadores son tan entusiastas como para poner una bomba en un buque, con la intención de volarlo en alta mar, estando ellos abordo. Pero si alguien de la tripulación desertara, sin motivo aparente, el buque debe ser revisado con especial atención. Aún así, debe llevar a cabo las siguientes precauciones:

- Se debe realizar una vigilancia permanente en todas las vías de acceso al buque, por mar y por tierra.

- Cuando fuera posible, se deberán poner defensas entre el buque y el muelle.

- Debe contarse con agua a presión desde el buque, de tierra o de buques próximos para combatir posibles incendios.

- Durante períodos nocturnos, en los puertos neutrales (y en todos los lugares donde los reglamentos locales lo permitan) se deberán iluminar completamente las cubiertas y superestructura. Si el buque no posee el equipamiento apropiado, se deberán realizar las gestiones necesarias para obtenerlos de tierra.

- De ser posible, los buques nunca deberán ser amarrados o estar atracados en las proximidades de un buque enemigo en un puerto neutral.

- Cualquier persona que embarque sin autorización deberá ser detenida, debiéndose informar del hecho a las autoridades competentes.

- En puerto extranjero, no se deberá autorizar la contratación de personal de un país neutral como miembro de la tripulación, a menos que sea absolutamente indispensable. Aún así, esto deberá hacerse solo con la advertencia y con la presencia del representante diplomático o de otra autoridad aliada. Si fuera esencial contratar personal en puerto neutral para completar la dotación del buque, la persona debe ser estrictamente vigilada, no debiendo asignársele tareas de responsabilidad como guardia de cubierta, timonel, vigía nocturno o de planchada.

El personal de guardia o de seguridad, cuando se lo contrate, deberá limitarse a asistir a la guardia de planchada como intérprete cuando se controle la entrada de material o la identidad de gente neutral que embarque por razones esencialmente comerciales.
Como las condiciones varían según el puerto, los Comandantes, luego de arribar a un puerto extranjero, deberán inmediatamente contactarse con el representante diplomático o con las autoridades navales locales, para obtener cualquier información o asesoramiento sobre las medidas a tener en cuenta para evitar actos de sabotaje. Durante su permanencia en el puerto, el buque deberá estar custodiado para prevenir el embarco de personas no autorizadas.

Siempre que sea posible, los paquetes o envolturas llevados abordo, inclusive por los miembros de la tripulación, serán examinados por el personal de

guardia para asegurarse que los mismos no contengan objetos sospechosos o no autorizados. Eso significa, efectuar un exhaustivo análisis de los objetos que se embarcan, debido a que en muchos casos los explosivos se construyen con apariencia inocente. La autenticidad de las personas usando uniforme naval u otros uniformes, será verificada por medio de los documentos de identidad que los acredite y de la debida autorización para circular por el muelle o área de atraque.

La seguridad física de los alojamientos, lugares de almacenaje, depósitos, y área de trabajo o maniobra son de suma importancia. El acceso de personas no autorizadas abordo estará terminantemente prohibido.

Los oficiales responsables de cada departamento / cargo abordo, deberán estar en condiciones de identificar los lugares o mecanismos más propensos a ser saboteados y, por ello, estar atentos a los mismos y buscar la mejor manera de protegerlos.

SECCIÓN III – SEGURIDAD DEL MATERIAL O DE DOCUMENTOS CLASIFICADOS Y REGISTROS.

307 - RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DEL BUQUE MERCANTE.

(a) Todo el material clasificado será destinado al Comandante y este será personal responsable de su correcta custodia o de devolverlo de acuerdo con órdenes de las autoridades navales aliadas.

(b) El término "Documentos Clasificados" se refiere a todas aquellas publicaciones, documentos o papeles con clasificación de seguridad: RESERVADO, CONFIDENCIAL o SECRETO. En tiempo de conflicto, cualquier información sobre el empleo y movimiento de buques, llevará clasificación de seguridad.

(c) El Comandante se asegurará de que no haya registros adicionales abordo con información sobre la navegación, excepto el Libro de Registro de Navegación (SECRETO) en uso.

(d) Los únicos autorizados a inspeccionar o hacer extractos de registros o documentos clasificados son las autoridades navales aliadas.

(e) La información clasificada estará disponible solo para aquellos oficiales y / o personal que necesite consultarlas para llevar a cabo sus tareas.

(f) La documentación clasificada nunca será transferida sin la debida autorización de la autoridad naval aliada.

(g) En la primera oportunidad después completar un viaje, el Comandante entregará o su Libro de Registro de Navegación (SECRETO) al NCSO.

(h) El NCSO acompañará al Comandante en la entrega de otros registros a quien competa (armadores, autoridades nacionales, etc.).

308 – LIBRO DE REGISTRO DE NAVEGACIÓN (SECRETO) - (LOG BOOK).

El Comandante registrará en este libro la siguiente información:

- Posición del buque.
- Derrota y rumbo mantenido.
- Marcaciones y distancias de puntos notables.
- Nombres y posiciones de buques avistados, tanto en puerto como en el mar.
- Movimientos o cambio de estación en la formación.
- Nombre de puertos visitados, fechas de arribo y zarpada.
- Velocidad del buque.
- Distancia navegada.
- Desvío del compás.
- Referencias a cambios de derrota y naturaleza de la carga.
- Cualquier otra particularidad o novedad que deba ser registrada de carácter CONFIDENCIAL.

Además de lo indicado precedentemente, también se registrarán en el Log Book, con carácter SECRETO, los siguientes eventos:

- Avistaje de ataques. Incluye hora del avistaje, posición exacta, rumbo y velocidad del buque propio y del enemigo, como así también, su descripción. Incluye además cualquier información sobre la dirección del lanzamiento del ataque y los movimientos posteriores del enemigo.

- Avistaje de buques sospechosos o no identificados. Incluye hora y posición exacta, descripción, rumbo y velocidad.

- Avistaje de minas u objetos no identificados. Posición exacta de la supuesta mina o del objeto no identificado, descripción de su apariencia y estado.

- Sobrevuelo del buque por aeronaves no identificadas. Descripción de incidente, fecha, hora, posición, visibilidad, altura de las nubes, tipo de aproximación y detalles físicos de la aeronave.

- Sospecha de sabotaje. Fecha y hora de ocurrencia, posición del buque y, de existir, el nombre de la persona comprometida en el hecho. Si fuera una bomba, descripción de su apariencia.

- Información de puerto. Incluye estado de congestión, facilidades de carga y descarga, estibadores, almacenamiento, agua, provisiones y practicaje e infraestructura.

309 - PUBLICACIONES NECESARIAS ABORDO.

Las autoridades nacionales son responsables de la distribución de las publicaciones aliadas y de defensa nacional, a saber:

(a) PTA-CNTM Vol. II – Guía para Comandantes de Buques Mercantes y Barcos de Pesca.
(b) Legajo de Instrucciones de Navegación (entregado por el NCSO).
(c) Publicaciones nacionales o regionales.
(d) Ordenes locales.
(e) Publicaciones adicionales del Comodoro del Convoy.

SECCIÓN IV – SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES (COMSEC).

310 – GENERALIDADES.

La Seguridad de las Comunicaciones (COMSEC) se refiere a todos los documentos y equipos asociados con la seguridad y autenticación de las comunicaciones de Control Naval del Tráfico Marítimo. Indicaciones particulares y complementarias estarán contenidas en el Legajo de Instrucciones de Navegación a ser entregado por el NCSO, al Comandante del buque mercante, antes de la zarpada.
El acceso al material de COMSEC será restringido al personal autorizado por el Comandante.

311 - SEGURIDAD FÍSICA.

Se proveerán cajas metálicas de seguridad para guardar el material clasificado. El material COMSEC será de responsabilidad de los oficiales de guardia en el puente de mando y en la estación de radio, durante la navegación. Dentro de las respectivas cajas de seguridad (puente y radio), deberá existir una lista actualizada del material COMSEC consignado, para el control y recuento que se disponga.

312 - CONSIDERACIONES SOBRE EL MATERIAL COMSEC.

El material COMSEC será entregado al Comandante, por el NCSO, en el puerto de zarpada. Todo el material consignado será descripto en el Libro Registro de Material Clasificado. Una página tipo de este libro se detalla en la página 3-12.

El material COMSEC deberá ser devuelto al NCSO del puerto de destino.
Los Comandantes mantendrán un archivo completo de todos los movimientos del material clasificado.
Los Comandantes evacuarán sus dudas sobre el material COMSEC con los NCSO.

La destrucción rutinaria de material COMSEC no debe ser efectuada por el Comandante.
No será permitido que material COMSEC caiga en poder del enemigo. En ese caso (riesgo de captura o pérdida inminente del buque), el Comandante deberá destruir todo el material COMSEC. Para tal fin, deberá tener preparado un Plan de Destrucción de Emergencia del material clasificado, que establecerá las responsabilidades, prioridades y procedimientos sobre la destrucción de tales materiales.

<table>
<tr><th colspan="5">REGISTRO DE MATERIAL CLASIFICADO</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1. De:</td><td colspan="2">2. Para:</td><td colspan="2">3. Nº del Documento</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Nombre del Comandante:</td><td colspan="2">5. Fecha:</td></tr>
<tr><td rowspan="2">6. Título Abreviado particular:</td><td rowspan="2">7. Cantidad:</td><td colspan="2">8. Nº de Control</td><td rowspan="2">9. Observaciones:</td></tr>
<tr><td>Primero</td><td>Último</td></tr>
<tr><td colspan="2">10. El material descripto fue entregado:

_____
(Firma del Comandante)
Jerarquía, Nombre y Matrícula</td><td colspan="3">11. El material descripto fue recibido conforme:

_____
(Firma del NCSO receptor)
Jerarquía, Nombre y Matrícula</td></tr>
<tr><td colspan="5">12. Lugar y fecha:</td></tr>
<tr><td colspan="5">13. Certificamos que el material arriba descripto fue destruido en nuestra presencia:

_____ _____
(Firma) (Firma)
Nombre, Jerarquía, Función y Matrícula Nombre, Jerarquía, Función y Matrícula</td></tr>
</table>

CAPITULO 4

INSTRUCCIONES EN PUERTO

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 4

INSTRUCCIONES EN PUERTO

TEMA	Pág. Nº
400 - OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (OCONTRAM).	4-3
401 - ARRIBO A PUERTO.	4-4
402 – TARJETA DE DATOS DEL BUQUE.	4-4
403 – INFORMACIONES ESPECIALES REQUERIDAS AL ARRIBAR A PUERTO.	4-6
404 - INSTRUCCIONES EN PUERTO.	4-6
405 - PREPARACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN.	4-7
406 - ZARPADA ABORTADA.	4-7

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 4

INSTRUCCIONES EN PUERTO

400 - OFICIAL DE CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO (OCONTRAM).

El OCONTRAM es el oficial naval que actúa de acuerdo con las directivas e instrucciones de la autoridad superior – ACO (Autoridad de Control Operativo), para controlar y coordinar el movimiento y la derrota de los buques en puerto o en el área jurisdiccional.
Sus funciones son las siguientes:

a. Instruir a los Comandantes, evacuando todas sus dudas.

b. Obtener y chequear los datos de los buques antes de la zarpada.

c. Verificar la lista de publicaciones aliadas o de seguridad nacional.

d. Verificar, en caso que sea su atribución, el Legajo de Instrucciones de Navegación y derrota.

e. Dar la orden de zarpada (en CNTM Supervisión).

f. Definir los buques de su puerto o fondeadero que integrarán un Convoy/Grupo de Pesca.

g. Organizar y desarrollar las Conferencias de Convoyes, proveyendo instrucciones para la utilización de los sistemas criptográficos en vigor.
En caso necesario, lo mismo se hará con los Grupos de Pesca.

h. Inspeccionar los equipos de comunicaciones.

i. Chequear o completar la dotación de cartas de navegación o publicaciones hidrográficas.

j. Asistir al Comandante en los problemas operativos que sucedan en puerto o en fondeadero (seguridad, Aviso a los Navegantes ANC, etc.).

k. Disponer y organizar el practicaje de su puerto o fondeadero.

l. Controlar el fondeadero de su área jurisdiccional, así como ser responsable por el trato de cualquier otro asunto relacionado con movimiento y derrota de los buques.

m. Los representantes diplomáticos, otras autoridades o agentes designados, podrán cumplir con las funciones de NCSO en los puertos donde tal autoridad no esté establecida.

NOTA: 1. OCONTRAM es lo mismo que NCSO (Naval Control Shipping Officer).
2. ACO es lo mismo que OCA (Officer Control Authority)

401 - ARRIBO A PUERTO.

Cuando se encuentre en vigor el Control Naval del Tráfico Marítimo en Supervisión, serán dadas instrucciones a los buques considerando los siguientes aspectos:

a. Corroborar el "Listo a Navegar" de los buques.

b. Día y hora de zarpada.

c. Ruta a ser navegada.

d. Velocidad.

e. Uso de luces de navegación o fondeadero (atenuadas o apagadas).

f. Precauciones contra sabotajes.

g. Comunicaciones.

h. Restricción al uso de emisiones electromagnéticas.

i. Manejo y operación de armamento u otro material de defensa.

j. Operaciones de Rescate.

k. Diversiones.

l. Disposiciones o regulaciones para convoy o Grupo de Pesca.

402 - TARJETA DE DATOS DEL BUQUE.

a. Para asegurarse que el NCSO posea la mayor información actualizada del buque y sus movimientos, se le requerirá a los Comandantes de los buques que arriben a puerto, completar los datos que se especifican en la tarjeta de datos que se reproduce en la Figura 4-1.

b. Se debe tener particular cuidado por sus implicancias, cuando se especifique la "Velocidad Declarada". Esta última determinará si un buque podrá integrar un Convoy o Grupo de Pesca.

c. Para que los Comandantes puedan saber exactamente el significado del término "Velocidad Declarada", se deberá tener en cuenta la siguiente pregunta:
Cual es la velocidad máxima sostenida que estime podrá mantener en la próxima travesía bajo condiciones climáticas moderadas, o sea, viento fuerza 4 (Escala Beaufort), considerando su calado y las actuales condiciones de la estructura, la estabilidad para zarpar, máquinas, capacidad de combustible, lastre, etc.

Figura 4 –1 (1): TARJETA DE DATOS DEL BUQUE

<table>
<tr><td colspan="3">CONFIDENCIAL
(cuando lleno)</td><td colspan="2">“TARJETA DE DATOS DEL BUQUE”
(Anverso)</td><td>Fecha:</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Nombre buque</td><td>2. Indicativo:</td><td>3. Bandera:</td><td colspan="2">4. Destino:</td></tr>
<tr><td colspan="2">5. Comandante:</td><td colspan="2">7. Autonomía (millas):</td><td colspan="2" rowspan="2">9. Combustible:
Tipo:
Consumo diario (t):
Propulsión:
Auxiliares:</td></tr>
<tr><td colspan="2">6. Tipo buque:</td><td colspan="2">8. Tripulación:</td></tr>
<tr><td colspan="2">10. Velocidades – nudos:

a. Declarada: .....

b. Mínima: .....

c. Crítica: .....</td><td colspan="2">11. Características:
a. air draft: (metros): .....
b. air draft al arribo (metros): .....
c. Tonelaje vacío: .....
d. Tonelaje cargado: .....
e. Eslora (metros): .....
f. Manga (metros): .....
g. Draft (metros):.....</td><td colspan="2">12. Carga
Tipo Cantidad tns.

a..... .....
b..... .....
c..... .....
d..... .....</td></tr>
<tr><td colspan="2">13. Pasajeros:

Total abordo: .....
En camarote: .....</td><td colspan="2">14. Salvamento:
(cantidad)
Botes: .....
Balsas: .....</td><td colspan="2">17. Observaciones de los Comodoros:</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="11">15.Equipos de Comunicaciones:

TX Rx
a. LF .....
b. MF.....
c. HF.....
d. VHF .....
e. UHF .....
f. Radio Telex .....
g. Satcom .....
h. Fax .....
i. Nro. de operadores .....</td><td colspan="2" rowspan="11">16. Equipos de navegación:

a. Radar .....
b. Radar .....
c. Girocompás.....
d. Sonda ecoica .....
e. Decca .....
f. Sat. Naveg.....
g. MFDF .....
h. MFDF .....</td><td colspan="2">18. Voltaje planta eléctrica del buque:</td></tr>
<tr><td colspan="2">19. Estación en el Convoy:</td></tr>
</table>

(NOTA: Se puede variar el formato, pero sin cambiar los números y letras de cada dato.
Ejemplo : 16 e. siempre corresponde a : “Decca .....”)

Figura 4 –1 (2): TARJETA DE DATOS DEL BUQUE

"TARJETA DE DATOS DEL BUQUE" (Reverso)			
ADMINISTRATIVO	**OPERACIONES**	**LOGÍSTICA**	**CONVOY**
20. Puerto:	26. Fecha listo:	30. Combustible propulsión hasta:	36.Titulo del convoy:
21. Fondeadero o muelle:	27. ETD:	31. Combustible auxiliar hasta:	37. Categoría de velocidad:
22. Teléfono buque: 23. Armador: Teléfono: 24. Agencia marít. : Teléfono: 25. (disponible)	28. (disponible) 29. (disponible)	32. Víveres hasta: 33. Agua potable hasta: 34. Verificación publicaciones: 35. (disponible)	38. Equipos para convoy: 39. Nro. secuencia zarpada: 40. (disponible) 41. (disponible)
42. Observaciones del NCSO: (si / no) Petrolero escolta ..... Comodoro ..... Rescate ..... Plataforma helicóptero			43. Señales importantes:

403 - INFORMACIONES ESPECIALES REQUERIDAS AL ARRIBAR A PUERTO

Cuando corresponda, el Comandante deberá suministrar la siguiente información al llegar a puerto:

a. Pérdida de publicaciones o documentos consignados.

b. Actividades de sabotaje o terrorismo a bordo.

c. Operaciones de rescate de sobrevivientes o náufragos.

d. Mensajes indescifrables (ver Suplemento de Comunicaciones).

404 - INSTRUCCIONES EN PUERTO.

El NSCO siempre está disponible para aconsejar y brindar apoyo a los buques mercantes / pesqueros. Ello implica:

a. Instrucciones de seguridad.

b. Precauciones o procedimientos contra sabotajes.

c. Señalización del nombre del buque.

d. Ataques subacuaticos en puerto.

e. Indicativos de Llamada para uso con autoridades del puerto.

405 - PREPARACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN

a. Buques navegando como independientes.

El NSCO obtendrá de la NSA / NFA la fecha y hora de los buque listos a zarpar. Para el buque mercante o pesquero ello significará recibir del NCSO, el Legajo de Instrucciones de Navegación.
Es responsabilidad del NCSO que el Comandante sea instruido en:

(1) La situación actualizada de las áreas por donde va a navegar.

(2) El contenido del Legajo de Instrucciones de Navegación, incluyendo mensajes que el Comandante debe esperar recibir o transmitir.

b. Buques que navegarán en Convoy o Grupo de Pesca:

(1) La fecha y hora de zarpada del Convoy o Grupo de Pesca será impuesta por la autoridad de zarpada (OCA o NCSO).

(2) El NCSO preparará y entregará el Legajo de Instrucciones de Navegación del Convoy o Grupo de Pesca, para los buques que lo integren y les asignará una señal distintiva.

c. Las instrucciones para la travesía y la explicación del Legajo de Instrucciones de Navegación se efectuará en la Conferencia del Convoy o Grupo de Pesca, antes de zarpar.
d. La organización de la conferencia mencionada es responsabilidad del NCSO.

e. Una explicación detallada de la Conferencia de Zarpada se encuentra en el CAPÍTULO 8.

f. Los equipos especiales que deberán ser embarcados para una navegación en Convoy o Grupo de Pesca, se detallan en el CAPÍTULO 9.

g. Grupo Fecha Hora (GFH) de zarpada. Es la hora en que el buque guía o independiente cuando zarpa en Convoy o Grupo de Pesca pasa por el punto A o Punto de Referencia determinado.

406 - ZARPADA ABORTADA.

Si el buque no puede zarpar en el tiempo ordenado, debe reportar esa novedad inmediatamente por el medio más expeditivo al NCSO. En ese caso, es de gran ayuda para el NCSO, conocer la causa y la estimación de la demora para estar listo a zarpar nuevamente. El NCSO es responsable de hacer conocer esta circunstancia a las autoridades pertinentes de CNTM.

PAGINA EN BLANCO

CAPITULO 5

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA NAVEGACIÓN

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 5

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA NAVEGACIÓN

TEMA	Pág. Nº
500 - RESPONSABILIDADES GENERALES.	5-3
501 - CONTROL DE AVERÍAS.	5-3
a. Estanqueidad.	5-3
b. Acciones ante situaciones de averías o daños.	5-4
c. Equipo de Remolque.	5-4
d. Buque sin gobierno.	5-4
e. Lucha contra incendio.	5-5
502 - EQUIPOS SALVAVIDAS.	5-5
a. Chalecos salvavidas, trajes de neopreno o polares.	5-5
b. Botes o balsas salvavidas.	5-5
503 - ABANDONO DEL BUQUE.	5-5
504 - INUNDACIÓN INTENCIONAL DEL BUQUE PARA HUNDIRLO.	5-5
505 - ORGANIZACIÓN Y OPERACIONES DE RESCATE.	5-6
a. Organización de rescate.	5-6
b. Rescate en el mar.	5-6
506 - ASPECTOS GENERALES DE LA NAVEGACIÓN.	5-6
a. Luces de navegación.	5-6
b. Uso de equipos electrónicos.	5-6
c. Avisos a los navegantes.	5-7

507 - BUQUES INDEPENDIENTES. **5-7**

a. Responsabilidad del Comandante. 5-7

b. Mensajes de Posición. 5-7

c. Maniobras de Zig-zag. 5-7

d. Precauciones. 5-8

508 - CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO (CHOP). 5-8

509 - OPERACIONES CON HELICÓPTEROS. 5-8

510 - TRANSFERENCIA DE PESOS. 5-8

CAPITULO 5

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA NAVEGACIÓN

500 - RESPONSABILIDADES GENERALES.

a. El Comandante siempre es el responsable por la navegación y maniobra del buque bajo su mando. Cualquier orden, o directiva de la autoridad naval, o del Comodoro del Convoy o del Grupo de Pesca, no exime al Comandante de sus responsabilidades.

b. Los oficiales y los operadores de radio, cuando se encuentren de guardia, no deberán abandonar el local ni realizar tareas fuera de ese recinto. Es muy importante realizar permanentes búsquedas y vigilancia alrededor del buque a los efectos de detectar presencia, movimientos y ataques del enemigo (submarinos, aéreos y de superficie).

c. Los turnos de guardia establecidos para la navegación serán cubiertos por el personal del buque y miembros de las Fuerzas Armadas especialmente designados para embarcar.

501 - CONTROL DE AVERÍAS.

a. Estanqueidad.

1. A los efectos de evitar una vía de agua producida por alguna avería, se deberán cumplir las siguientes premisas:

(a) Máxima atención en el mantenimiento del grado de estanqueidad establecido;

(b) Las portas interiores, escotillas y otras aberturas, solo serán abiertas cuando sea necesario, cerrándolas luego inmediatamente.

(c) Las válvulas, aberturas o descargas no necesarias debajo de la cubierta principal deberán estar cerradas durante la navegación. De contar con ellos, los Palletes de Colisión, estarán siempre disponibles.

2. La toma o tuberías para sondear tanques deberán estar visibles y cerradas. Una varilla de sondaje deberá estar disponible en el puente de mando para casos de emergencia.

3. El personal del cuarto de máquinas y de control de averías deberá estar perfectamente adiestrado para el caso que el buque sufra daño.

4. La experiencia ha demostrado lo importante que es el intercambio de información entre el Comandante y sus oficiales mediante reuniones o conferencias, antes de la travesía o al principio de ella, en lo que respecta a situaciones de emergencias o sus implicancias en el mar.
En esas circunstancias, se deberán considerar los siguientes temas:

(a) Criterios a seguir para informar al Comandante sobre situación y extensión de los daños. Ello permitirá tomar decisiones rápidas y correctas, en lo que respecta a seguridad, gobierno y maniobra del buque. También ayudará en caso de tener que abandonar el buque.

(b) Ubicación de Tanques y Compartimientos estancos.

(c) Definir bajo que circunstancias es preferible parar máquinas o continuar navegando, sobretodo durante ataque del enemigo.

(d) Verificación del Rol de Salvamento del buque (o de hundimiento en caso de ser necesario).

(e) Rol de Abandono.

(f) Destrucción de documentos y equipos clasificados.

(g) Condición de la Planta Propulsora y otros elementos importantes en situación de emergencias, para en caso de tener que disponer de ellos, estén listos a ser usados convenientemente.

b. Acciones ante situaciones de averías o daños:

(1) Todas las bombas de achique, incendio y transferencia deben estar funcionando correctamente.

(2) Todos los elementos de control de averías estarán disponibles y las estaciones provistas. Se utilizará todo el equipo y personal disponible para hacer frente al daño o avería, asegurando en todo momento restablecer las condiciones más seguras posibles para el buque.

(3) En caso de peligro inminente de hundimiento, si el buque está navegando en canal o ruta de tráfico, deberá alejarse del mismo para no bloquear la vía de navegación mencionada.

c. Equipo de Remolque:

En situaciones de CNTM, los buques deberán estar siempre listos a dar y tomar remolque, con la menor demora posible. Para ello, los buques procurarán llevar cabos / cables de remolque adecuados en función de la clase de buque que se trate y mantendrán al personal bien adiestrado para ejecutar esa maniobra.

d. Buque sin gobierno:

Las señales diurnas o luces nocturnas de buque sin gobierno estarán siempre listas a ser usadas.

e. Lucha contra incendio:

1. El buque deberá contar con una eficiente organización de lucha contra incendios. El Comandante delegará normalmente en un oficial la responsabilidad de conducir y supervisar esas acciones, quien deberá:

- Custodiar y mantener el equipo de lucha contra incendio, verificando la correcta ubicación o almacenaje en el buque.

- Efectuar pruebas de equipos y ejercicios de lucha contra incendio con todo el material disponible.

- Colocar avisos o letreros en todo el buque, que indique como proceder en caso de incendio a bordo.

2. El Oficial Encargado de la Seguridad será el responsable de la lucha contra incendio, quien deberá haber efectuado los cursos correspondientes y conocer los diferentes métodos para atacar los tipos de incendios causados por combustible, electricidad o material sólido.

502 - EQUIPOS SALVAVIDAS.

a. Chalecos salvavidas, trajes de inmersión y medios de protección térmica.

Todo el personal de abordo tendrá su chaleco salvavidas listo a usar, en caso que no lo tuviera puesto. En caso de haber sido provistos, se usarán trajes de inmersión, que aumentan la sobrevida y disminuyen la hipotermia en aguas frías. En cercanías de las balsas o botes salvavidas existirán chalecos salvavidas extras, en caso de disponerse de ellos. La tripulación deberá contar con rabiza, linterna, silbato y navaja, como parte del equipo individual de abandono. Así mismo, siempre se abandonará el buque con la mayor cantidad de abrigo. El calzado deberá ser lo más liviano posible.

b. Botes o balsas salvavidas.

Los buques deberán disponer de diferentes tipos de botes y/o balsas salvavidas. En todos los casos, ese material deberá permanecer listo y en perfectas condiciones de uso.

503 - ABANDONO DEL BUQUE.

La decisión de abandonar el buque es del Comandante o del oficial más antiguo abordo. Nunca se debe abandonar el buque sin efectuar una rápida pero severa consideración y sopesado análisis de su conveniencia. En esa decisión juega un rol preponderante, la preparación y experiencia del Comandante y del personal a su cargo. Bajo toda circunstancia se procurará salvar al buque, su tripulación y la carga.

504 – INUNDACIÓN INTENCIONAL DEL BUQUE PARA HUNDIRLO.

El material y la documentación clasificada serán manejados de acuerdo con lo expuesto en el Capítulo 3.
Los buques cargados con material peligroso o inflamable que tengan un incendio incontrolable abordo, se los deberá evacuar del puerto en caso de ser esto posible, máxime cuando pongan en peligro a otros buques o a la operación misma del puerto. Se considerará la posibilidad de vararlos en alguna playa próxima o de hundirlos fuera del canal de acceso al puerto, si la profundidad y los daños ecológicos son aceptables.

505 - ORGANIZACIÓN Y OPERACIONES DE RESCATE.

a. Organización de Rescate:

Inmediatamente después de recibir un Mensaje de Socorro, aeronaves y buques de guerra que se encuentren en las proximidades, como así también, buque mercantes / pesqueros, serán enviados para efectuar operaciones de apoyo y rescate.

Los Centros de Coordinación de Búsqueda y Rescate establecidos en las Áreas Marítimas, serán activados en esa ocasión.

b. Rescate en el mar:

Cualquier buque que se aproxime a botes o balsas de un naufragio, lo hará con precaución y manteniendo una adecuada vigilancia en el área, por la posible cercanía de unidades del enemigo. Los sobrevivientes serán evacuados de los botes / balsas, lo más rápido posible.

506 - ASPECTOS GENERALES DE LA NAVEGACIÓN.

a. Luces de Navegación:

(1) En lo posible, solo se exhibirán para evitar colisiones, apagándolas una vez pasado el peligro o cuando circunstancias excepcionales aconsejen mantenerlas encendidas.

(2) Para una navegación en Convoy o Grupo de Pesca, el Comodoro establecerá el uso de luces de navegación y dará las directivas pertinentes.

b. Uso de Equipos Electrónicos:

El uso de equipos electrónicos / sónicos en la superficie y subácuos será restringido. Debe tenerse en cuenta que los equipos de detección de emisiones electrónicas modernos, poseen reacción casi instantánea y son un medio seguro para conocer la posición del buque e identificar inclusive la plataforma portante.
El control de las emisiones estará detallado en lo posible, en la Carpeta de Instrucciones de Navegación.

c. Avisos a los navegantes:

Antes de la zarpada, serán entregados al Comandante por el NCSO. Durante la navegación serán difundidos por radio de acuerdo con turnos establecidos. Si se navega en Convoy o Grupo de Pesca, serán difundidos por el Comodoro.

507 - BUQUES INDEPENDIENTES.

a. Responsabilidad del Comandante:

El Comandante asumirá todas las responsabilidades por la navegación segura de su buque. Dará la información necesaria a los oficiales para navegar en la derrota prevista, en función de las indicaciones u órdenes dadas por el NCSO o Autoridad Naval correspondiente. Las modificaciones a la derrota le serán informadas por mensaje, pudiéndolo hacer una unidad naval en contacto con el buque propio. El pilotaje o practicaje se efectuará solo en el tramo autorizado por el NCSO o directivas aliadas.

b. Mensajes de Posición:

(b.1) Por azimut y distancia a un punto de la ruta o de referencia de diversión, Mencionados en las instrucciones de ruta. Ejemplo: 146 KE 21 (azimut verdadero y distancia en millas).

(b.2) Por posiciones expresadas en términos de latitud y longitud o azimut y distancia en millas a un punto geográfico fehacientemente verificado, en los siguientes casos:

(b.2.a) Informes de Contacto con el Enemigo (Enemy Contact Report).

(b.2.b) Mensajes de Socorro (Distress alert).

(b.2.c) Mensajes ampliatorios de Informes de Contacto con el Enemigo o de socorro.

(b.2.d) Mensajes cifrados dirigidos a unidades de guerra aliadas.

(b.2.e) Casos en que el sistema de cifrado no este disponible.

(b.3) Si fuera necesario divertir un buque, el mensaje de diversión especificará las posiciones por donde el buque deberá pasar. El método para indicar la posición de diversión será normalmente de acuerdo a lo descrito en (b.1).

c. Maniobras de Zig-zag:

Ordenes de Zig-zag podrán estar incluidas en las instrucciones de ruta o serán puestas en vigor por el Comandante del buque, de acuerdo con los planes Zig-zag entregados o publicados por la autoridad naval aliada. Los cambios de rumbo aleatorios y con determinada frecuencia, también son consideradas

medidas antitorpedo efectivas. Los Comandantes podrán modificar el rumbo base o las piernas del Zig-zag, en base a las condiciones climatológicas y de estado del mar.
En lo posible, nunca se suspenderá un Zig-zag por razones de conservación de la carga, excepto cuando ello pueda hacer zozobrar al buque. De ser factible, se elegirán planes Zig-zag con avance superior al 85% de la velocidad.

d. Precauciones:

Los buques que navegan como independientes durante una travesía en el mar, se mantendrán alejados de las derrotas de los Convoyes o Grupos de Pesca. Cualquier actitud contraria puede ser considerada hostil y proveniente de un buque enemigo, sobretodo si cierra distancia rápidamente sobre el Convoy o Grupo de Pesca.
Los buques enemigos pueden en algunas circunstancias humanitarias tener salvoconducto para navegar en determinadas áreas (transporte de diplomáticos, heridos, repatriados, etc.). La posición de esos buques será difundida por radio, por las estaciones costeras o de la ORGACONTRAM. Contendrán una descripción del buque aludido.
Los buques independientes aliados procurarán no ser avistados por los referidos buques, no debiendo para ello alejarse más de 20 millas de su ruta.

508 - CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO (CHOP).

Durante una travesía, un buque puede atravesar dos o más áreas bajo control de diferentes OCA's. Cuando esto ocurra, cada OCA involucrado obtendrá por medio de un mensaje, toda la información necesaria basada en los mensajes originados por los NCSO´s correspondientes. Esa información incluye la hora estimada de cruce de un área a otra. Allí se produce el CHOP de un OCA a otro. El CHOP lleva implícito un cambio de guardia de radio. La hora del CHOP y el cambio de guardia de radio, estarán especificados en la Carpeta de Instrucciones de Navegación.

509 - OPERACIONES CON HELICÓPTEROS.

Los Comandantes deberán tomar todas las medidas necesarias en función de las directivas recibidas de la autoridad naval pertinente, para tener su buque habilitado para operar, en caso de necesidad, con helicópteros, en las tareas de recepción/transferencia de material o personal (pick-up / deixa-up). En todas esas tareas deberá tener izada, en un lugar visible, la bandera "HOTEL" del Código Internacional de Señales (CIS).

510 - TRANSFERENCIA DE PESOS.

Los buques en viaje deberán encontrarse listos para realizar tareas de transferencia de material o de personal para otros buques cuando fuera necesario. Para la realización de esas tareas, los buques deberán estar equipados y tener adiestrado el Rol de Transferencia de Pesos. El Comandante deberá subsanar las deficiencias de su buque a partir de que el mismo fuera consignado al Control Naval del Tráfico Marítimo. En todas esas tareas deberá mantener izada, en lugar visible, la bandera "YANKEE" del Código Internacional de Señales (CIS).

CAPITULO 6

NAVEGACIÓN INDEPENDIENTE

PÁGINA EN BLANCO

NDICE
CAPITULO 6

NAVEGACIÓN INDEPENDIENTE

TEMA	Pág. Nº
600 - CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.	6-5
601 – CONFLICTO ARMADO.	6-5
602 - LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.	6-5
603 - EN NAVEGACIÓN.	6-5
604 - AL ARRIBAR A PUERTO.	6-6

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 6

NAVEGACIÓN INDEPENDIENTE

600 - CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO.

Durante el CNTM/S o en un ARTM–SRA establecida por amenaza de ataque armado durante el CNTM/O, la mayoría de los buques consignados continuarán navegando en forma independiente. De todas maneras, cuando el riesgo lo justifique, los buques podrán navegar en grupos o convoyes, acompañados o apoyados por buques de guerra.

601 – CONFLICTO ARMADO.

Durante tiempo de crisis o conflicto, es esperable que un número considerable de buques continúe navegando independientemente. Entre los factores que se deben tener en cuenta para seleccionar un buque para navegar en forma independiente, se encuentran:

a. La situación táctica en las áreas que deban navegarse.

b. La velocidad declarada del buque.

c. El destino final del buque.

d. La naturaleza y fecha de entrega de la carga del buque.

e. El tipo de buque.

f. El apoyo o cobertura de las unidades aliadas disponibles.

En todos los casos, los buques deberán obtener permiso para zarpar y cumplir con las indicaciones de ruta, diversión y otras, ordenadas por el NCSO y OCA.

602 - LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.

Los Legajos de instrucciones de navegación serán entregados por los NCSO´s a los buques que naveguen en forma independiente. Esos legajos contendrán información fundamental para efectuar la travesía, durante el CNTM/S. En caso que se determine, durante el CNTM/O, tales legajos también serán entregados a los BM´s independientes durante la travesía por un ARTM -SRA activada, como consecuencia de una amenaza de ataque armado.

603 - EN NAVEGACIÓN.

El Comandante seguirá las instrucciones contenidas en el Legajo de Instrucciones de navegación, como así también, las instrucciones generales para la navegación del Capítulo 5.

604 - AL ARRIBAR A PUERTO.

Al arribar a puerto, el Comandante se presentará ante el NCSO con el Legajo de instrucciones de navegación de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 4.

CAPITULO 7

MENSAJES TIPO

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 7

MENSAJES TIPO

TEMA	Pág. Nº
700 - ORDEN DE DIVERSIÓN.	7-3
701 - INFORME DE AVERÍAS DE BUQUE (MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT).	7-3
702 - INFORME DE NUEVA POSICIÓN (NEW POSITION REPORT).	7-4
703 - ALTERACIONES AL FORMAT ALFA (PASSAM).	7-4
704 - INFORME DE SOBREVIVIENTES (SURVIVOR REPORT).	7-5
705 - ALARMA DE LLUVIA RADIOACTIVA (MERWARN).	7-6
a. MERWARN EDM.	7-6
b. MERWARN NBC 3 NUC.	7-6
c. MERWARN DIVERTORD.	7-7
706 – INFORMES DE CONTACTO CON EL ENEMIGO (ENEMY CONTACT REPORTS).	7-7
707 - INFORME DEL TIEMPO O PRONÓSTICO (WEATHER REPORT).	7-9
708 - DÍAS DE ARRIBO (ETA REPORTS).	7-9
709 - INFORME PARA ARMADORES Y AGENTES MARÍTIMOS.	7-9

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 7

MENSAJES TIPO

700 - ORDEN DE DIVERSIÓN.

Es un mensaje impuesto por el OCA a un buque para divertirlo (desviar) de su ruta, ante una determinada amenaza o peligro. Su precedencia es siempre alta y debe ser cumplida con la máxima prioridad. Puede ser cifrada.
Este mensaje podrá ser empleado durante el CNTM/O, cuando se encuentre activada un ARTM - SRA, como consecuencia de una amenaza de ataque armado.

EJEMPLO:

O ..... Z (Precedencia y GFH hora ZULU)
FM (OCA del área y en casos urgentes, el Comandante del Área Marítima).
TO (buque ante peligro próximo en su derrota, el indicativo Internacional de llamada, en texto claro o cifrado).

BT
UNCLAS
SUBJ: OPER/
DIVERSION ORDER
1. (Motivo de la Diversión).
2. (Posición de la Diversión).
3. (Derrota a partir de la Diversión).
4. (ETA corregida en caso que existan cambios relevantes de horario de destino).

BT

701 - INFORME DE AVERÍAS DE BUQUE (MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT).

Mensaje emitido por el OCT, por el Comodoro, por una autoridad en tierra o por el mismo buque averiado, para informar hundimiento o avería de un buque al OCA en cuya subárea se encuentra. Su precedencia es alta y se le debe dar prioridad. Puede ser texto claro o cifrado.

EJEMPLO:

O.....Z (Precedencia y GFH hora ZULU).
FM (OCT o Comodoro, o autoridad en tierra, o por el proprio buque averiado).
TO (OCA de la subárea, caso MERCOMMS este activado, o NSA / NFA de la bandera , caso MERCOMMS no activado).
BT

CONFIDENCIAL
SUBJ : OPER .....
MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT
1. (Posición de la avería).
2. (Indicativo y nombre del buque).
3. (Causa de la avería y estado actual del buque).
4. (Número de sobrevivientes a bordo).
5. (Otros detalles relevantes).
BT

702 - INFORME DE NUEVA POSICIÓN (NEW POSITION REPORT).

Mensaje emitido por un buque, por el OCT o por el Comodoro, al OCA de la subárea donde navega, para informar cuando su posición real difiere de la estimada en más de 50 millas en el sentido de la derrota (atrasado o adelantado) o en más de 15 millas a estribor/ babor de la misma. Puede ser cifrado. Por razones de control de las emisiones electromagnéticas (CIEMA), hay casos en que este mensaje no puede ser transmitido. Las instrucciones constan en el “Sobre de los rezagados“ que se encuentra en la Carpeta de instrucciones de navegación.

EJEMPLO:

P .....Z (Precedencia y GFH hora ZULU).
FM (Indicativo Internacional de llamada, OCT o Comodoro).
TO (OCA de la subárea).
BT
CONFIDENCIAL
NEW POSITION REPORT
1. (Indicativo Internacional de llamada).
2. (SOA).
3. (Marcación verdadera en grados y distancia en millas de la posición siguiente de la ruta).
4. (Rumbo verdadero aplicado para retornar a ruta indicada).
5. (ETA al destino inmediato).
BT

703 - ALTERACIONES AL FORMAT ALFA (PASSAM).

Mensaje emitido en texto claro por canales comerciales por el buque en navegación a su NSA o NFA, informando modificaciones al Formulario FORMAT ALFA, cuando existan cambios de destino o cuando la ETA al destino previsto varía en más / menos 12 horas. La NSA / NFA deberá retransmitirla a los OCA´s , en el caso de la ruta y al NCSO / REPTOF del destino (anterior y al nuevo destino, si fuese el caso). No es un mensaje cifrado.

EJEMPLO:

P .....Z (Precedencia y GFH hora ZULU).
FM (Indicativo Internacional de llamada).
TO (NSA / NFA de la bandera).

BT
UNCLAS
FORMAT ALFA PASSAM
1. (Indicativo y nombre).
2. (Posición, GFH hora ZULU y mes).
3. (SOA).
4. (Posición por Latitud y Longitud de la derrota estimada. En mar abierto separadas no más de 500 millas; próximo de tierra, tantas posiciones cuantas sean necesarias para definirla con exactitud).
5. (Puerto de destino inmediato).
6. (ETA, GFH y mes).
7. (Indicativo de llamada de la estación radio costera que está atendiendo).

BT

704 - INFORME DE SOBREVIVIENTES (SURVIVOR REPORT).

Mensaje de un buque aliado dirigido al OCA, vía OCT o Comodoro si está en convoy o Grupo de Pesca y directamente, si navega independiente, para informar el rescate de náufragos. Si es posible, debe ser cifrado.

EJEMPLO:

P .....Z (Precedencia y GFH hora ZULU).
FM (Indicativo Internacional de llamada del buque aliado que encontró los náufragos, OCT / Comodoro).
TO OCA (OCA de la posición vía OCT / Comodoro. Directamente si es independiente caso esté activado MERCOMMS o vía NSA / NFA sin MERCOMMS activado).

BT
CONFIDENCIAL
SUBJ : OPER…….
SURVIVOR REPORT
1. (Indicativo – nombre del buque de los náufragos).
2. (Posición del hundimiento o abandono).
3. (Número de sobrevivientes sobre total de dotación si fuese factible).
4. (Acción tomada con balsas).
5. (Viento y estado del mar).
6. (Horario / día que el buque de rescate abandonará la búsqueda definitiva de náufragos).
7. (Causa del hundimiento o abandono).

BT

705 - ALARMA DE LLUVIA RADIOACTIVA (MERWARN).

Es un mensaje en uso en Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) para Alarma de Lluvia Radioactiva, a ser radiodifundido a todos los buques en navegación, sin excepción. Comprende tres tipos diferentes de mensajes:

- Mensaje de Intensidad y Dirección del Viento verdadero (MERWARN EDM).
- Mensaje de Lluvia Radioactiva de una o varias explosiones nucleares específicas (MERWARN NBC 3 NUC).
- Mensaje de Diversión de una MERWARN (MERWARN DIVERTORD).

A continuación serán descriptos los tres tipos :

a. MERWARN EDM.

Es la previsión para un área específica de mar y en un intervalo de tiempo, de lluvia radioactiva que resulta de una explosión nuclear de 1 Megatón en la superficie. Provee al Comandante el área que será afectada por ella. Normalmente se transmite a cada 12 horas y es válido por el intervalo de tiempo mencionado.

1. MERWARN EDM .....(GFH hora ZULÚ).
2. (Área específica de mar donde se aplica).
3. (Dirección y velocidad del viento efectivo).
4. (Distancia de la explosión en millas en función de la dirección y velocidad del viento efectivo para entrar en el área de riesgo al tráfico marítimo (ARTM-SRA, con tres dígitos).
5. (Información adicional).

EJEMPLO:

1. MERWARN EDM 180600 Z
2. Mar Báltico
3. 045 – 20
4. 078
5. NIL

b. MERWARN NBC 3 NUC.

Estos mensajes deberán ser transmitidos luego que haya ocurrido un ataque nuclear debiéndose repetir cada 6 horas, por el período de tiempo en que se prolongue el riesgo de la lluvia radioactiva. De forma tal de permitir al Comandante plotar el área de riesgo.

MERWARN NBC 3 NUC
A. (Número de serie del ataque).
D. (GFH de la detonación en hora ZULÚ).

F. (Posición del ataque en Latitud y Longitud o nombre del lugar).
Y. (Dirección del viento efectivo, 3 dígitos).
Z. (Velocidad del viento efectivo en nudos, 3 dígitos).
(Distancia de la explosión en millas en función del viento verdadero, 3 dígitos).
(Radio de la nube radioactiva en millas, 2 dígitos).

EJEMPLO:

MERWARN NBC 3 NUC
A. 04
D. 201405 Z
F. PLYMOUTH
Y. 292
Z. 010 – 030 – 3

NOTA: No siempre esos datos estarán disponibles, también puede usarse texto claro, de ser necesario.

c. MERWARN DIVERTORD.

Es una orden diversión basada en la amenaza de lluvia radioactiva. Las autoridades navales transmitirán ordenes de diversión dando instrucciones de rutas evasivas, para buques que naveguen en forma independiente.

EJEMPLO:

1. MERWARN DIVERTORD
2. Canal del Norte cerrado. Todos los buques en el mar del norte deberán mantenerse al norte de la latitud de 052^0 hasta nuevo aviso.

706 - INFORMES DE CONTATO CON EL ENEMIGO (ENEMY CONTACT REPORTS).

Se transmiten en cualquier situación por los buques independientes al OCA de la posición / subárea, para informar del avistamiento de Fuerzas Navales / Aeronavales enemigas, buques sospechosos o sufrir efectivamente un ataque o amenaza y para ampliar información en función de la evolución táctica y de otros datos importantes que se posean al respecto. Para los convoyes o Grupos de Pesca, los mensajes serán enviados por el OCT del escolta o en su ausencia , por el Comodoro. La precedencia de los mensajes será siempre “FLASH (Z)” para el ECR e “INMEDIATO (O)” para el AR.
Para cancelar uno de esos mensajes, existe el mensaje CANCELLATION, que es transmitido por el BM/ BP al OCA de la posición / subárea , para comunicar la pérdida de contacto con las Fuerzas Navales / Aeronavales del enemigo o buques que fueron previamente informados por una ECR o AR.
Para los convoyes y Grupos de Pesca el mensaje es enviado por el OCT de la escolta o en su ausencia, por el Comodoro.

a. ENEMY CONTACT REPORT.
Ejemplo:

FLASH.....Z (Precedencia y GFH hora ZULÚ).
FM.... (Indicativo Internacional de llamada del BM / BP, en texto claro o cifrado).
TO.... (OCA de la posición / subárea).
BT
CONFIDENTIAL
ENEMY CONTACT REPORT
1. (Descripción del enemigo, de la situación táctica o de los ataques recibidos).
2. (Posición del enemigo).
AUTENTICACION ....(de acuerdo con las tablas en vigor).
BT

b. AMPLIFYING REPORT.
Ejemplo:

INMEDIATO…….....Z (Precedencia y GFH hora ZULÚ).
FM.... (Indicativo Internacional de llamada del BM / BP, en texto claro o cifrado).
TO.... (OCA de la posición / subárea.)
BT
CONFIDENCIAL
AMPLIFYING REPORT
1. (Mensaje de Referencia, EJ.: ENEMY CONTACT REPORT INSTANTANEA 222300 Z / 98).
2. (Posición del BM / BP).
3. (Información ampliada en texto claro la más completa posible en función de la situación táctica vigente).
AUTENTICACIÓN.... (de acuerdo con las tablas en vigor).
BT

c. CANCELLATION.
Ejemplo:

INMEDIATO…….....Z (Precedencia y GFH hora ZULÚ).
FM.... (Indicativo Internacional de llamada del BM / BP, en texto claro o cifrado).
TO.... (OCA de la posición / subárea).
BT
CONFIDENTIAL
CANCELLATION
1. (Referencia AMPLIFYING REPORT).
2. (Posición del BM / BP en Latitud y Longitud).
3. (Motivo del cancelamiento, Ej.: pérdida de la máxima distancia).
AUTENTICACIÓN.... (de acuerdo con las tablas en vigor).
BT

707 - INFORME DEL TIEMPO O PRONÓSTICO (WEATHER REPORT).

Es un informe de mala meteorología que se presenta en dos casos:

a. En el convoy o Grupo de Pesca.

Solamente el OCT de la escolta o en su ausencia, el Comodoro, enviarán informes de mal tiempo.

b. Buques independientes.

Enviarán informes de texto libre, ante alguna de las siguientes circunstancias:

(1) En el tráfico DISTRESS, cuando la situación de DISTRESS se deba al mal tiempo.

(2) Ante vientos de Fuerza 10 o mayor en la Escala Beaufort.

(3) En el informe cifrado de una gran avería o de un atraso.

NOTA: es de formato libre con la completa indicación de la situación de mal tiempo.

708 - DÍAS DE ARRIBO (ETA REPORTS).

En general las ETA´s serán establecidas por el NCSO y en caso muy especial lo podrán hacer en situación de CNTM supervisión.
Los Comandantes solo podrán imponer una ETA, si les fuere ordenado.

709 - INFORME PARA ARMADORES Y AGENTES MARÍTIMOS.

El Comandante deberá coordinar con el NCSO, o enviar en su ausencia al mismo, los mensajes para los armadores / agentes marítimos del buque.
El NCSO los hará llegar convenientemente a todos los direccionados.

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 8

FORMAT ALFA
Y
LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 8

FORMAT ALFA Y LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN

TEMA	Pág. Nº
800 - GENERALIDADES.	8-3
801 – FORMAT ALFA.	8-3
802 - LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.	8-4
a. Introducción (primera página).	8-4
b. Instrucciones de zarpada (segunda página).	8-4
c. Índice de temas abarcados por páginas (tercera página).	8-5
d. Instrucciones generales para la zarpada (cuarta página).	8-5
e. Instrucciones durante la navegación (quinta página).	8-6
f. Instrucciones de entrada a puerto (sexta página).	8-7
g. Instrucciones de comunicaciones (séptima página)	8-8

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 8

FORMAT ALFA Y LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN

800 - GENERALIDADES.

Una de las principales tareas de las Organizaciones de CNTM es la de contribuir a garantizar la seguridad de los buques y de las vías marítimas de comunicación.

En ese contexto, para atender las actuales exigencias elaboradas por la IMO (OMI) y hacer más ágil y eficiente la aplicación de las Medidas de CNTM, los Sobres TANGO y PAPA fueron reemplazados por instrucciones a hacer impartidas a los BM/BP, cuando resulte necesario.

Así, siempre que la situación lo amerite, la Autoridad de CNTM de una subarea marítima, deberá impartir instrucciones al Comandante de un buque mercante / barco de pesca con el propósito de brindarle información, advertencias y/o protección, ante una posible amenaza al TM en las proximidades de un área marítima o hidrovía en la cual se encuentre transitando o transitará.

801 - FORMAT ALFA.

Este mensaje tiene por finalidad obtener datos e información de los buques, con el objeto de mejorar su acompañamiento y permitir el envío de instrucciones coherentes a sus características y necesidades.

Será implementado siempre que surja la necesidad de contar con el máximo de información sobre los buques que se encuentren navegando en el interior de un área de actuación de las Organizaciones de CNTM o que se esté moviendo en esa dirección.

La solicitud para el envío de información del FORMAT ALFA, puede ser realizada vía armador o directamente consultando al buque, ya sea por teléfono, correo electrónico (e-mail), estafeteros (mensajeros) o por la visita del oficial representante de la Autoridad Naval del área.

En algunos casos, el conocimiento que se posee de los buques es suficiente como para implementar las Medidas de CNTM, hecho que se espera ocurra en la mayoría de los casos.
Sin embargo, la Autoridad de CNTM puede evaluar que resulta necesario ampliar la información sobre un determinado buque y para ello solicita el FORMAT ALFA, dado que los datos que allí se requieren son más abarcativos que los obtenidos de la simple información del control rutinario o del acompañamiento de buques mercantes y pesqueros.

El FORMAT ALFA será emitido en texto claro, vía canales comerciales por el buque mercante en el mar o en puerto, teniendo como destinatario a la Autoridad de CNTM del área marítima / hidrovía, donde el buque se encuentre navegando.

Las información del FORMAT ALFA, cuyo modelo se encuentra en el Anexo ALFA de esta publicación, debe ser mantenida en forma actualizada.

802 - LEGAJO DE INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN.

El Legajo de instrucciones de navegación es un documento que posee instrucciones detalladas concernientes a las rutas de navegación y a la conducción del buque durante la travesía.

Serán entregados por los NCSO de los puertos de partida a los Comandantes de los BM´s y de los BP´s cuando corresponda, antes de zarpar. Un documento similar con los requerimientos específicos del caso, será emitido para navegaciones en convoy / Grupo de Pesca y para tráfico costero, cuando sea de aplicación.

A continuación se describe el Legajo de instrucciones de navegación tipo, para buque independiente oceánico. Cabe aclarar, que cada tema corresponde a un inicio de página, abarcando cada legajo el número de páginas que sea necesario.

Ejemplo de Legajo de instrucciones de navegación para independiente oceánico con indicación de páginas y contenido tipo:

a. INTRODUCCIÓN (primera página).

En esa página se volcarán los temas o aspectos generales que se consideren importantes. La selección de los temas no se agota en un listado y los que se indican a continuación son algunos de ellos que pueden incluirse.

1. Consideraciones generales del Área de Tránsito y Ruteo.
2. Expectativas generales meteorológicas y estado del tiempo en la travesía.
3. Condiciones glaciológicas en la derrota.
4. Breve descripción de las amenazas del enemigo.
5. Actualización de los cambios de la presente publicación.
6. Medidas especiales para contrarrestar las acciones posibles del enemigo.
7. Cualquier otra información considerada apropiada.

b. INSTRUCCIONES DE ZARPADA (segunda página).

Se colocará arriba y a la derecha iniciando la página, el nombre del NCSO del puerto que entregará el Legajo de instrucciones de navegación y la fecha. Luego se detallarán los siguientes aspectos:

1. Nombre del buque.
2. Indicativo Internacional de Llamada.
3. Fecha y hora de zarpada en hora ZULÚ, con indicación del mes.
4. Puerto de zarpada.

5. Puerto de destino / Zona de Pesca.
6. Distancia en millas de la travesía.
7. Fecha y hora de arribo en hora ZULÚ (a destino o Zona de Pesca).
8. Velocidad en nudos.

NOTA: Todas las horas deberán ser referidas al GMT (Z). La distancia de la travesía incluye el ZIG-ZAG si es ordenado en algún tramo. La velocidad del buque es la SOA. Todo lo referente a regreso de Zona de Pesca por parte de BP y cualquier otro dato asociado al movimiento de éstos, será incorporado al presente como un ítem nuevo o agregado a uno ya existente.

c. ÍNDICE DE TEMAS ABARCADOS POR PAGINAS (tercera página).

En esta página se colocará el índice de los temas del Legajo de instrucciones de navegación:

1. INTRODUCCIÓN.
2. INSTRUCCIONES DE ZARPADA.
3. ÍNDICE DE TEMAS ABARCADOS POR PAGINA.
4. INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA ZARPADA.
5. INSTRUCCIONES DURANTE LA NAVEGACIÓN.
6. INSTRUCCIONES DE ENTRADA A PUERTO.
7. INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES.

d. INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA ZARPADA (cuarta página).

(1) Comunicaciones:
Cubrir guardia en VHF en el circuito de puerto, indicando canal y fecha. Esa guardia cesará al pasar el buque por el punto ALFA. El indicativo del buque será el nombre del buque o el que se disponga.

(2) Puntos de Referencia del puerto:
- Punto ALFA: Latitud y Longitud (punto de entrada o salida del Puerto).
- Punto XRAY: Latitud y Longitud (punto donde comienza la navegación libre).

(3) Hora para emprender la navegación desde Punto ALFA:
Se le darán las indicaciones al buque considerando su maniobra de zarpada, para estar en el Punto ALFA en la fecha y hora (Z) que se establece aquí (Ejemplo: 121200 Z AUG en Punto ALFA).

(4) Práctico:
Se le darán las indicaciones de practicaje.

(5) Zarpada abortada o fallida:
Si por alguna razón el buque no puede zarpar o se halla forzado a regresar a puerto al poco de zarpar, seguirá las siguientes instrucciones:

(a). Mantener guardia en el circuito de puerto (VHF).

(b). Informar al NCSO el motivo de la zarpada abortada o fallida y cuando estará listo a zarpar nuevamente. El NCSO informará de esa situación al resto de la ORGACONTRAM.

(c). Mantener actualizada la información trasmitida por el canal de puerto, tal como: instrucciones complementarias de cartas o modificaciones a las mismas, estado del canal, con movimientos previstos para ese día. Si es necesario, se podrá incluir información de minas o del pasaje a través de campos minados por canal barrido y todo lo referente a ayudas a la navegación disponibles (boyas, enfilaciones, etc.).

e. INSTRUCCIONES DURANTE LA NAVEGACIÓN (quinta página).

Las instrucciones para la navegación serán definidas por las Autoridades de CNTM y deberán contener, dentro de lo posible desde la ruta hasta las precauciones hacer observadas durante la navegación.

Ejemplo de instrucciones para la navegación:

(1) Descripción de la ruta a seguir:

Punto Designado	**Latitud**	**Longitud**	**Observaciones**	**Rumbo/Distancia próximo punto.**
DB	51 00 N	001 16 E	Baliza ciega	
DC	50 54 N	001 00 E		

(Descripción de la ruta por el sistema escogido y con todos los puntos necesarios hasta la entrada al próximo puerto / Zona de Pesca).

Esta es la ruta que debe seguir el buque. Los designadores de posición asociados a cada Latitud y Longitud, son únicos para cada navegación y se usarán para hacer mención en mensajes, sin agregar la Latitud y Longitud. Esto último se adoptará por razones de seguridad. En “Observaciones” se colocará todo lo que sea importante remarcar, como boyas o balizas de señalización de posición, indicadoras de peligro o de canal modificado y cualquier otro aspecto a tener en cuenta. La planilla podrá contar con otros ítems como profundidad, etc.

(2) Puntos de Diversión de Referencia.

Esos puntos codificados podrán ser usados como posiciones de referencia de diversión si es necesario. En los mensajes solo se hará mención de los puntos por sus designadores por razones de seguridad.

Designador	**Latitud**	**Longitud**	**Observaciones**
TP	41 30 N	018 30 W	
TQ	48 45 N	023 00 W	

(Se utilizarán tantos puntos como sea necesario prever).
El mensaje de Diversión se encuentra en el Capítulo 7 de esta Publicación.

(3) Cambio de Control Operacional (CHOP).

Durante la travesía el buque cambiará de Control Operacional de un OCA a otro, al cruzar los límites jurisdiccionales de las dos áreas de Control. Cada OCA de la travesía debe conocerlo por anticipado, para tomar los recaudos operacionales pertinentes.

DESDE	HASTA	AUTORIDAD CONTROL (OCA)
Desde la zarpada	130008 Z AUG	OCA BRASNORTE
130008 Z AUG	201200 Z AUG	OCA BRASSUL
201200 Z AUG	Arribo	OCA MONTEVIDEO

(4) Informes de Nueva Posición (NEW POSITION REPORT).

El buque deberá enviar el mensaje NEW POSITION REPORT de acuerdo con las instrucciones del mensaje de referencia del Capítulo 7.

(5) ZIG-ZAG.

A partir de un determinado punto o durante toda la travesía, el buque deberá ejecutar los planes de ZIG-ZAG Nº....., ... (se colocarán los números de los planes que el Comandante tiene como parte de los documentos entregados o alguno de los previstos en esta Publicación).

(6) Luces de Navegación.

Entre la puesta y salida del sol el buque navegará.....(oscurecido, luces de navegación atenuadas o reducidas, etc.).

(7) Precauciones para no dar a conocer los movimientos del buque ni dejar rastros de la navegación (ver Capítulo 3).

NOTA: Cualquier información adicional puede volcarse en ésta página.

f. INSTRUCCIONES DE ENTRADA A PUERTO (sexta página).

(1) ETA: Fecha y hora (Z) de entrada a puerto de acuerdo con lo establecido anteriormente en la segunda página (INSTRUCCIONES DE ZARPADA). Si por alguna razón difiere en más de 12 horas con la original, el Comandante deberá enviar una variación de la ETA al OCA correspondiente, a través del mensaje PASSAM indicando la nueva ETA.

(2) Comunicaciones: El buque cubrirá guardia en el circuito VHF del Puerto designado, con un tiempo suficiente de anticipación (se indica con cuanto tiempo de anticipación al arribo). Mantendrá el circuito hasta que se le indique que puede levantarlo.

(3) Reconocimiento: El buque deberá estar preparado para ser reconocido por radio u otro método. El NCSO de zarpada le dará las instrucciones o tablas correspondientes.

(4) Practicaje: Se darán las instrucciones de practicaje y disponibilidad de medios.

(5) Puntos de Referencia de entrada a puerto:

Punto XRAY: Latitud y Longitud.

Punto ALFA: Latitud y Longitud.

(6) Varios: Se completará la información del estado del canal de acceso, canal barrido, ayudas a la navegación, peligros, movimientos previstos en el canal, servicio de remolcadores, etc.

g. INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES (séptima página).

(1)Comunicaciones de estaciones radio costeras a buque.

Serán establecidas de acuerdo con el Sistema de Comunicaciones Aliado para Buques Mercantes / Pesqueros (MERCOMMS) y con lo detallado en el Suplemento de Comunicaciones.

DESDE	HASTA	ESTACION COSTERA	ESQUEMA DE GUARDIA COSTERA
Zarpada	160800Z AUG	RECIFE	Guardia de un Operador
160800Z AUG	Arribo	RIO GRANDE	

Las MERCOMMS operan en radiodifusión. Las frecuencias son las determinadas en las publicaciones nacionales e internacionales.

(2) Comunicaciones de buques a Estaciones Radio costeras.

Normalmente se usarán similares a las comerciales y con los mismos procedimientos (indicaciones particulares serán detalladas en este ítem). Esquemas de las comunicaciones y frecuencias se encuentran en las publicaciones nacionales e internacionales (ver el Suplemento de Comunicaciones y el Plan de Emisiones Electrónicas).

(3) Política de Control de Emisiones.

Se encuentra detallada en el Capítulo 2 del Suplemento de Comunicaciones. El Plan de Emisiones Electrónicas es aplicable a todos los emisores de abordo. Se debe evitar dejar equipos en emisión automática en circunstancias de Silencio Electrónico.

Tabla de Control de Emisiones Electrónicas

Línea o Nº de Emisor	Emisor o Circuito	Condición de Emisión	Observaciones
01	UHF	S / R	
02	VHF	S / R	
.....			
07	Satelital (TX / RX)	S / R	
08	HF	S	
09	MF	S	
.....			
13	Radar Banda Xray	S	
14	Radar Banda Sierra	S	

NOTA: Se colocarán todos los emisores incluyendo sondas, correderas doppler y cualquier otro emisor. Se especificarán los diferentes circuitos que se cubren de una misma banda, Ejemplo: VHF Convoy / Grupo de Pesca, VHF Buque – Costa, etc.

Indicación de Condición de Emisión:

S/R: Sin Restricciones (bajo supervisión del Oficial de comunicaciones o Comandante). Normalmente en Silencio, si no es necesario transmitir.

S: Silencio. No se podrá emitir excepto bajo expresa autorización del Comandante para el envío de mensajes vitales. Los casos en que puede romperse el Silencio Electrónico están establecidos en el Capítulo 2 del Suplemento de Comunicaciones.

(4) Política de Seguridad de las Comunicaciones.

El Sistema de Cifrado (criptografía) de Buques Mercantes / Pesqueros Aliados, se cumplirá de acuerdo con lo establecido en el del Capítulo 2 del Suplemento de Comunicaciones.

El método de Reconocimiento e Identificación será de acuerdo a las directivas y tablas dadas por el NCSO, antes de la zarpada. Dentro de lo posible utilizar focos direccionales y con filtros para atenuar el haz luminoso.

(5) Cambio diario de los Indicativos de Llamada del Buque.

Los cambios diarios de Indicativos de Llamada del Buque corresponden a lo establecido en el del Capítulo 2 del Suplemento de Comunicaciones.

Tabla de Cambio Diario de Indicativo de Llamada

Fecha	Indicativo	Fecha	Indicativo
12 AUG	LJH43	20 AUG	ABE33
13 AUG	S7M54	21 AUG	RET89
14 AUG	DFY12	22 AUG	OPT23

Observaciones:

- Los indicativos son válidos durante 24 horas desde la 0001ZULÚ de cada día.
- El número de Indicativos de Llamada será como tantos días de navegación estén previstos.

CAPITULO 9

DEFENSA CONTRA ACCIONES HOSTILES

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 9

DEFENSA CONTRA ACCIONES HOSTILES

TEMA	PÁG Nº
900 – INTRODUCCIÓN	9-3
901 - ALARMAS DE AMENAZAS O ATAQUES	9-4
902 - ATAQUE AÉREO	9-4
903 - ATAQUE DE SUPERFICIE	9-4
904 - ATAQUE SUBMARINO	9-5
905 - ATAQUES SUBACUOS EN PUERTO	9-6
906 - MINADO	9-6
907 - ATAQUE DE MISILES	9-10
908 - ATAQUE NUCLEAR	9-11
909 - CONCEPTO BÁSICO DE DEFENSA CONTRA UN ATAQUE NUCLEAR	9-14
910 - PRECAUCIONES A SER ADOPTADAS	9-15
911 - REACCIONES A UN ATAQUE NUCLEAR A UN CONVOY	9-16
912 - MODELO DE ÁREA DE LLUVIA RADIOACTIVA	9-17
913 - SEGUIMIENTO O PLOTEO DEL ÁREA DE LLUVIA RADIOACTIVA	9-17
914 - ATAQUE QUÍMICO	9-19
915 - ATAQUE BIOLÓGICO	9-21
916 - LUCHA CONTRA INCENDIO	9-22
LISTA DE VERIFICACIÓN	
GUÍA PARA EL COMANDANTE DEL BUQUE DURANTE EL CRUCE DE ÁREAS PELIGROSAS	9-24

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 9

DEFENSA CONTRA ACCIONES HOSTILES

900 - INTRODUCCIÓN

a. Los tipos de acciones considerados en este capítulo se aplican a cualquier situación de conflicto armado, a saber:

(1) ataque aéreo

(2) ataque de superficie

(3) ataque submarino

(4) ataque subacuo en puerto

(5) minado

(6) ataque de misiles

(7) ataque nuclear

(8) ataque químico y biológico

b. Los buques en el mar pueden no ser atacados según los conceptos expresados anteriormente, pero si acosados y sometidos a vigilancia cercana o a ataques simulados. Estos incidentes serán transmitidos mediante el mensaje ENEMY CONTACT REPORT u otro de texto libre. En caso de ser una falsa alarma, se producirá un mensaje cancelando el ENEMY CONTACT REPORT o el que se hubiese cursado.

c. Los informes de buques que han sufrido ataques son de vital importancia para identificar la amenaza y las reacciones posteriores a la misma. Se deberá informar siempre lo siguiente de ser posible:

(1) Identificar las posibles acciones de vigilancia empleadas por el enemigo antes del ataque.

(2) Emisiones de radares no identificadas antes del ataque.

(3) Armas usadas o en apariencia de haber sido usadas.

(4) Lugar donde ha sufrido impactos o averías.

(5) Naturaleza del daño recibido.

(6) Tipo de explosión (antes, durante y después del impacto)

d. La guía ofrecida en este Capítulo no se agota en si misma.
Al final de este Capitulo existe una lista de chequeo, para ser consultada antes de entrar a un área peligrosa conocida o cuando el Capitán del buque lo considere apropiado por tener indicios de proximidad de alguna unidad enemiga.

901 - ALARMAS DE AMENAZAS O ATAQUES

a. Las alarmas de amenaza podrán ser impuestas en lenguaje claro por el OCA o las Fuerzas Navales en la proximidad, cuando sea necesario indicar a los buques mercantes o pesqueros, el grado de amenaza esperada o en vigor. Las alarmas son las siguientes:

(1) ALARMA ROJA: Ataque inminente o en progreso
(2) ALARMA AMARILLA: Ataque probable
(3) ALARMA BLANCA: Ataque improbable

EJEMPLO: ALARMA AÉREA ROJA significa que la amenaza de ataque aéreo es inminente o en progreso.

b. Al determinarse la alarma deberá ser especificado a que amenaza se refiere, tal cual se encuentra descrito en el ejemplo anterior.

902 - ATAQUE AÉREO

a. La Alarma Temprana en lo que se refiere a la aproximación de una aeronave desconocida, es normalmente provista por medio de medidas de apoyo electrónico, por detección radar o por inteligencia propia.

b. La defensa antiaérea provista por los escoltas o unidades navales en apoyo es coordinada por el Coordinador de Defensa Aérea, que se encuentra en un buque apto para desarrollar estas funciones.

c. El Comodoro del Convoy o Grupo de Pesca promulgará información concerniente a las Alarmas de Ataque Aéreo. Informará a los buques si la aeronave en aproximación es amiga o enemiga.

d. Los convoyes, Grupos de Pesca o buques independientes podrán ser atacados por aeronaves en cualquier momento, sin alarma previa.

903 - ATAQUE DE SUPERFICIE

a. Los ataques de superficie pueden provenir de buques de guerra o buques mercantes artillados o equipados con otros sistemas de armas.

b. Cuando un Convoy o Grupo de pesca es atacado por Fuerzas de superficie, el OCT decidirá cual será la táctica / medios apropiados para combatir la amenaza. También podrán darse instrucciones de evasión o dispersión del Convoy o Grupo de Pesca a través del Comodoro.

c. Los ataques de superficie llevados a cabo por buques mercantes artillados deben ser considerados con alta probabilidad de ocurrencia en tiempo de guerra o crisis. En la actualidad existen variedad de armas livianas y compactas que permiten su instalación en forma sencilla a bordo de buques mercantes del enemigo y pueden causar daños considerables a los buques aliados. Entre los sistemas de armas que se pueden encontrar a bordo de los buques mencionados se encuentran los cañones livianos, misiles guiados, torpedos de superficie, cohetes y ametralladoras. Además podrán estar equipados con sistemas de perturbación electrónica o de comunicaciones, para limitar o confundir los equipos de radar o de comunicaciones.
Ante la posibilidad de ser atacado o estando bajo ataque, el Capitán deberá informarlo de inmediato con un mensaje ENEMY CONTACT REPORT, a la Autoridad Naval pertinente o al OCA. Procurará escapar o evadir el ataque a través de rumbos evasivos y máxima velocidad. En caso de estar bajo fuego de artillería enemiga, es conveniente efectuar zigzag cortos y marcados para complicar la puntería y resolución del problema de tiro de la unidad atacante. Esto no es aplicable a misiles guiados.
El buque aliado deberá evitar ser capturado. Si es inevitable, procurará demorar al máximo la captura, para dar oportunidad a las fuerzas propias acudir en su ayuda y / o dar a otros buques mercantes la oportunidad de escapar.

904 - ATAQUE SUBMARINO

a. Los buques aliados deberán mantener una exhaustiva vigilancia en su entorno de mar para detectar torpedos, snorkels, periscopios o submarinos en superficie. Cuando se tenga información de avistajes de los aspectos mencionados, el Capitán enviará un mensaje ENEMY CONTACT REPORT. Las tácticas o medidas antitorpedos serán efectuadas por los buques de acuerdo a instrucciones del NCSO / Autoridad Naval o según las órdenes del Comodoro. Durante la conferencia del Convoy o Grupo de Pesca, se darán indicaciones precisas al respecto y se ilustrará a los Capitanes de los diferentes tipos de torpedos o ataques submarinos. De igual manera procederán los NCSO con los buques independientes.

b. Ante la presencia de un posible submarino o la presunción de ataque con torpedos, el buque pondrá máxima velocidad en alejamiento e informará de inmediato a la Autoridad Naval pertinente mediante un mensaje ENEMY CONTACT REPORT u otro de texto libre. Las posibles medidas que un buque independiente deberá tomar en caso de un ataque con torpedos son:

(1) Incrementar la velocidad hasta la máxima en el tiempo posible.

(2) Gobernar en un rumbo que se aleje del torpedo.

(3) Colocar el buque en la máxima condición de estanqueidad y alistamiento para control de daños y alertar a la tripulación.

Nota: Las medidas antitorpedo para torpedos de corrida recta no se incluyen en el presente, quedando a consideración de los OCA y NCSO.

905 - ATAQUES SUBACUOS EN PUERTO

Cuando existan indicios de ataques subacuos en puerto, los buques mantendrán la máxima condición de estanqueidad. Se impartirán instrucciones con las medidas adecuadas para llevar a cabo esa condición, mencionándose a continuación una guía de precauciones a tener en cuenta:

a. Se mantendrán todas las armas menores listas a ser usadas.

b. Se confeccionará una línea de fondo con anzuelos y anclotes, manipulándola alrededor del buque en intervalos de tiempo a estipular.

c. En función del tipo de buque, se ubicaran centinelas armados y con visores nocturnos de ser factible, en lugares adecuados y a ambas bandas del buque. Estos deberán ser instruidos de los posibles ataques y sus características, así como de las acciones a tomar en caso de producirse. Se les proveerán equipos de comunicaciones portátiles para alertar a la guardia.

d. De ser posible, se virarán lentamente las hélices con cortos intervalos de tiempo y se moverá el timón de banda a banda.

e. Lanzar pequeñas cargas de profundidad o granadas de mano por la banda de afuera, en forma aleatoria.

f. Los medios de comunicación del Puerto se mantendrá cubierto permanentemente de acuerdo a instrucciones de la autoridad local.

g. Los buques se deben encontrar con los sistemas de propulsión principal listos, de tal forma de poder zarpar en el menor tiempo posible.

906 - MINADO

Las minas pueden ser plantadas normalmente en profundidades de hasta 200 metros. Las rutas navegables tendrán en cuenta la existencia de campos minados y dentro de las posibilidades, las Fuerzas Navales Aliadas procederán a barrer los mismos y / o efectuar medidas de contraminado. Se establecerán canales o pasajes barridos en caso de ser factible. Como regla general, los buques mercantes o pesqueros evitarán acercarse a un campo minado y cumplirán con la Reglas Internacionales de Navegación cuando encuentren una Fuerza de Contraminado operando en tareas de barrido y detección de minas. En cualquier circunstancia, al atravesar aguas minadas, ningún integrante de la tripulación circulará por debajo de la cubierta principal – excepto cuando sea absolutamente esencial – y se establecerá la máxima condición de estanqueidad.

a. Precauciones contra minas de orinque de contacto. Cuando los buques mercantes o pesqueros atraviesan un campo de minas de orinque de contacto, deberán:

(1) Navegar en la estela del buque a proa si existe buque guía.

(2) Evitar todas las alteraciones de rumbo innecesarias, de manera de exponer lo menos posible al buque.

(3) Ubicar vigías para avistaje de carcasas de minas.

b. Precauciones contra minas magnéticas. Si el buque cuenta con equipo de degaussing, se conectará al navegar en aguas de profundidad menor de 200 metros.

c. Precauciones contra minas acústicas:

1. Los buques navegarán a velocidad y condición más silenciosa. Cada buque posee una velocidad en la cual produce menos vibraciones y ruidos.

2. Se volcará el mayor esfuerzo para mantener al mínimo el ruido y las vibraciones que producen los motores y equipamientos de abordo.

3. Se evitarán cambios violentos de revoluciones en las máquinas propulsoras.

4. No se utilizarán ecosondas.

d. Precauciones contra minas de presión. Estas minas se activan con los cambios de presión que produce un buque al moverse en el agua. La mejor defensa es navegar a la menor velocidad posible en presencia de un presunto campo de minas de presión.

e. Precauciones durante el tránsito en posibles aguas minadas. Dentro de lo posible, los buques evitarán atravesar aguas o campos minados. Por seguridad se elegirán las rutas de mayor profundidad, no siendo esto siempre factible.
Los Buques Independientes deberán tomar las siguientes precauciones cuando se aprecie estar navegando en aguas minadas, desconociendo los tipos de minas plantadas:

(1) Mantenerse por encima de los 150 metros de profundidad, en toda oportunidad factible.

(2) Reducir la velocidad, para disminuir la firma de presión del buque y evitar al máximo el ruido y vibración de las hélices. Esto último disminuirá la posibilidad de activación de minas acústicas.

(3) Aprovechar corrientes favorables o de mareas, para aumentar la velocidad respecto al fondo (SOA) sin aplicar mayores revoluciones que producirían ruidos indeseables. Ello permitirá permanecer el menor tiempo posible dentro de un campo minado sin tener que aumentar la velocidad.

(4) Evitarán los cambios bruscos de revoluciones.

(5) Si el buque posee degaussing, será activado para disminuir la firma magnética.

(6) Se mantendrá una rutina silenciosa a bordo.

(7) Se apostarán vigías para observar carcasas de minas.

(8) Se mantendrá la máxima condición de clausura, estanqueidad y control de daños o averías.

(9) Excepto el personal imprescindible, el resto de la tripulación se hallará en cubiertas superiores o al aire libre.

(10) Estar listo a fondear.

(11) En Convoy o Grupo de Pesca, el Comodoro ordenará medidas tal cual las mencionadas precedentemente y otras que considere necesarias como ser el aumento de distancia entre buques, alteración de la formación, cambios de estación, etc. En lo posible, estas medidas estarán efectivizadas antes de entrar en el área presuntamente minada.

f. Pasaje a través de canales barridos. Los canales barridos están normalmente marcados o delimitados por boyas, que sirven como referencia para navegar por un canal seguro. Es esencial que los buques naveguen por el canal a una distancia determinada de la línea de boyas, que normalmente coincide con la derrota central del canal barrido. No se debe seguir la estela del buque de proa.

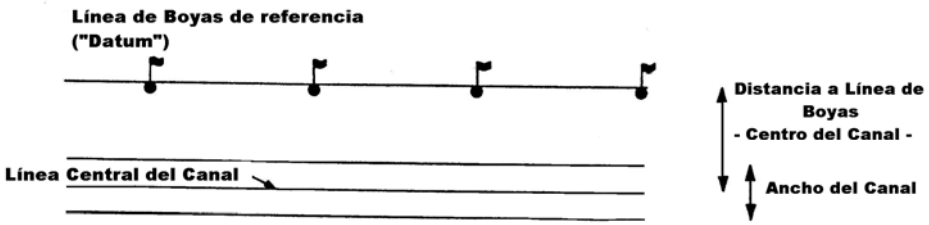


Figura 9 – 1: Método normal de señalización de canal barrido.

Los buques que naveguen independientemente darán prioridad al Convoy o Grupo de Pesca, pudiendo recibir órdenes del Grupo de Antiminado para fondear o aguantar en un Área de Espera. Cuando una operación de antiminado está en ejecución en una determinada área, los buques que naveguen independientes, los Convoyes y los Grupos de Pesca, recibirán instrucciones de los buques de antiminado y podrán ser guiados por ellos a través del canal barrido. En ese caso se coordinará el guiado en un circuito de UHF o VHF y la velocidad la impondrá el buque guía.
Los buques que resultarán dañados por minas durante la navegación por un canal barrido se remitirán a las indicaciones especificadas en el Legajo de Zarpada, en las instrucciones del NCSO o en la Conferencia del Convoy o

Grupo de Pesca. En general, los buques alcanzados por una mina durante el tránsito en un canal barrido que se hallen afectados en su capacidad de maniobra, se alejarán del centro del canal, para dejar claro el pasaje de otros buques por el canal. En canales angostos y de baja profundidad como los de entrada o salida de puerto, los buques dañados fondearán o vararán fuera del canal principal.

g. Consideraciones generales sobre las minas y daños causados por ellas. El mayor efecto de una explosión subacua es causado por el impacto de la onda de presión y de la burbuja creada por los gases de la explosión. La onda de presión, la cual disminuye rápidamente en el agua, causa el mayor daño en el casco del buque.
Una mina de contacto que explota contra el costado casco del buque, tiene un efecto mucho más localizado aunque produzca importantes daños.
Las minas de fondo, las cuales pueden tener una carga explosiva de hasta 1000 Kg., son activadas por las firmas magnéticas, acústicas o de presión de un buque. Existen minas combinadas. Existen minas “duras” o “blandas”.
Las primeras son menos sensibles y están hechas para explotar en el momento que el buque está muy cerca.
Las otras, son más sensibles, lo que no les quita peligrosidad. Estas últimas, muchas veces explotan lejos del casco del buque y no causan todo el daño para las que fueron diseñadas o plantadas. Las minas de orinque de contacto, rara vez tienen más de 300 Kg. de explosivo y poseen compartimientos de aire, para darle flotabilidad a la carcasa.
Por ello, generalmente su efecto es menor que las minas de fondo en lo que a daños se refiere.

h. Información a ser suministrada por los buques que sufren una explosión de mina. El buque deberá informar los siguientes aspectos:

1- Hora de la explosión.

2- Posición del buque, rumbo y velocidad.

3- Profundidad del lugar y calado del buque.

4- Máquinas, equipos y sistemas funcionando y aquellos parados, al momento de la explosión.

5- Azimut y distancia a la columna de agua.

6- Altura de la columna de agua.

7- Si es posible una descripción del golpe sufrido por el buque, por efecto de la onda.

8- Descripción de los daños en el casco y en el interior del buque (Máquinas, Sistemas y equipos).

9- Bajas y heridos con especificación de lesiones

907 - ATAQUE DE MISILES

En este caso de ataque, no es mucho normalmente lo que puede hacer un buque para evitarlo. Las siguientes consideraciones pueden ayudar a reducir el daño tanto en el buque como en el personal.

a. Los misiles pueden ser lanzados desde grandes distancias por buques, aeronaves y submarinos. El misil tiene una alta perfomance, siendo normalmente pequeño, muy rápido y con poca sección transversal, lo que lo hace muy difícil de detectar con el radar. En la actualidad poseen sensores activos como radares de búsqueda y pasivos para dirigirse sobre la emisión radar o las fuentes de calor del buque (Infrarrojos). Algunos pueden ser redirigidos en vuelo.

b. En el esfuerzo para que se detecte un ataque de misil, se deberá tener en cuenta:

(1) Efectuar vigilancia sobre el horizonte para detectar helicópteros o aeronaves volando en perfil bajo.

(2) Estar prevenido que el lanzamiento de misiles proximos al agua esta acompañado por un fogonazo muy visible y humo.

c. El buque deberá maniobrar para reducir la sección recta radar, a fin de dificultar la búsqueda por el misil. Uno de los aspectos mas graves producidos por ese tipo de ataque o buque que deflagrado a bordo, sea por la explosión o por la quema de combustible del motor propulsor del misil.

d. Acciones recomendadas cuando el misil choca contra el buque y no detona la carga explosiva

(1) No se debe intentar mover el misil. Antes más bien, una vez apagado el fuego, se lo inmovilizará con el mayor cuidado posible.

(2) Abrir escotillas y otras aperturas que comuniquen hacia el exterior desde el local donde se encuentra el misil, para permitir en el caso que explote posteriormente, que la onda y los gases se dirijan por el camino de menor resistencia reduciendo los daños.

(3) Retirar todo el material inflamable, los equipos inutilizados y restos de material del área en cuestión.

(4) Drenar los tanques de combustible o inflamables cercanos y llenarlos de agua.

(5) Informar a la Autoridad Naval pertinente a través de en MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT u en mensaje de texto libre.

908 – ATAQUE NUCLEAR

a. En Convoy importante, puede ser atacado en armas nucleares. A **continuación** se describen los peligros e instrucciones para minimizar los efectos de en explosión nuclear en el mar. Existen tres tipos de explosiones:

(1) Explosión Aérea: es la que se produce a cierta altura, tal que el núcleo o bola de fuego de la explosión no toque el mar o la superficie del mismo.

(2) Explosión de Superficie: Es la que se produce en la superficie del mar o cerca de ella, tal que el núcleo o bola de fuego de la explosión, toque o haga contacto con el mismo.

(3) Explosión Subacua: Es la que se materializa en algún punto por debajo de la superficie del mar (el centro de la explosión esta por debajo del mar).

b. Efectos de una explosión nuclear (Ver Figura 9-2):

(1) Intensidad del resplandor y radiación térmica.

Ambos son de relativa corta duración. Si se mira directamente al resplandor de la explosión, puede resultar dañada la visión permanentemente. Sin anteojos de protección, aquellos que están indirectamente expuestos al resplandor o intensidad de luz de la explosión, podrán sufrir ceguera temporaria. A medida que transcurre el tiempo luego de la explosión, el riesgo lesiones disminuye. Para minimizar estos efectos, se debe buscar protección en el interior del buque.

(2) Radiación nuclear inicial.

Esta es emitida a los pocos segundos luego de la explosión y produce lesiones importantes si se esta expuesto a ella.

(3) Transmisión de los efectos de la explosión en el aire y en el agua.

Moviéndose a la velocidad del sonido en el aire y en el agua, los efectos de la explosión (onda expansiva), producen los mayores daños en el buque. Averiará equipos y sistemas de toda clase, golpeará y lesionará a la tripulación, dañará la superestructura y deformará o afectará el casco de la embarcación. En una Formación, Convoy o Grupo de Pesca se procurará navegar con distancia considerable entre buques, para evitar que a todos los afecte o dañe por igual.

(4) Vientos y olas de alta velocidad.

Ambos serán encontrados alrededor de una explosión nuclear y su velocidad será bastante menor que la del sonido. La velocidad decrece a medida que se alejan de la zona de explosión y de daño severo. Si el mar esta calmo, no se espera que causen significativos daños a los buques fuera de la zona severa de daños de la explosión.

(5) Lluvia radioactiva.

Cuando se produce una explosión nuclear en la superficie o subacua, lanza hacia el aire una columna de agua pulverizada y otros materiales, que se hallan contaminados. Se transforman así en partículas radioactivas que se elevan desde unos pocos cientos de metros con la columna de agua hasta algunos miles de metros en el techo de la nube que produce el hongo. Aquellas partículas que alcanzan pocos metros, caen rápidamente al mar; en cambio, aquellas que alcanzan grandes alturas, solo caerán mucho después desplazándose grandes distancias a través de una nube radioactiva, la cual es afectada por los vientos de los niveles que atraviesa en su ascenso. Esta disposición de partículas radioactivas se llama “Lluvia Radioactiva”. La media de los vientos que afectan su dirección y traslado, donde esta luego se precipita, se llama Viento Efectivo o Viento de Lluvia Radioactiva Efectivo (EFW). El EFW es casi siempre diferente de los vientos en la superficie.
Debe tenerse en cuenta que es posible pasar por detrás o bordear esta nube radioactiva, en la misma forma que puede evitarse un frente o chubasco, si se tiene un preaviso y, además, se conoce aunque sea vagamente su dimensión.
Por su peligrosidad, siempre que sea posible se procurará evitar la nube o lluvia radioactiva. El depósito de ésta sobre las cubiertas, mamparas y superestructura, será siempre peligroso hasta que se la remueva.
El nivel de radioactividad a bordo será fácilmente medido con un equipo Radiac u otros instrumentos para detectar radioactividad. Consecuentemente el depósito será luego removido con sistemas de descontaminación (agua). Por ello no es peligroso pasar por aguas donde ya se ha precipitado la lluvia o nube radioactiva.

(a) Lluvia o nube radioactiva en proximidades de la explosión. Las explosiones de superficie o subacuas producirán en un lapso corto de tiempo un área altamente contaminada en su vecindad. Será causada por la radiactividad en la superficie, en la columna de agua, en la dispersión y en la lluvia radioactiva inicial. Dado que el tiempo entre la explosión y la caída de la lluvia radioactiva es muy pequeño, evitar o escapar del área mencionada, requiere una maniobra inmediata del buque.

(b) Lluvia radioactiva que se precipita posteriormente o con demora. Parte del material radioactivo de la nube caerá a la superficie

bastante después de la explosión. Se refiere esto a media o larga distancia de lluvia radioactiva. Dependiendo de la fuerza o potencia de la explosión, existirá un intervalo que puede variar entre 15 a 60 minutos, antes que comience a caer o depositarse en la superficie. Su movimiento estará gobernado por el promedio de vientos de superficie y de las alturas que alcance la nube radioactiva, antes que ella se precipite. El viento promedio se llama como ya fue descrito, Viento Efectivo o Viento de Lluvia Radioactiva Efectivo (EFW) y su dirección es la media de la dirección de los vientos componentes, en función de la intensidad de los mismos. El resultado será un área de lluvia radioactiva moviéndose o expandiéndose a la velocidad del EFW, pudiendo abarcar varios cientos de millas. La radioactividad será más intensa en el centro de la nube, disminuyendo a medida que se traslada (tiempo y distancia de la explosión inicial).

El modelo de la lluvia radioactiva en la superficie del mar es de forma complicada, debiéndose por simplicidad asumir que es un área circular de radio de 10 millas que se mueve desde el centro de la explosión, con la dirección y velocidad del EFW. Esto es válido hasta 60 millas de la explosión. El área y la duración de la lluvia radioactiva pueden ser predichas con imprecisión.

(6) Predicción del Viento Efectivo (EFW).

La predicción o pronóstico de EFW será efectuado cada tanto por el OCT u Autoridad Naval pertinente. En ausencia de estos pronósticos, se deberá recurrir a los derroteros o pilots de la zona donde se navega o a cartas de vientos diseñadas para ese caso con anterioridad, donde se vuelcan las medias de EFW. De esta manera, los buques podrán tomar las precauciones para evitar o rodear un área de lluvia radioactiva si la situación lo permite.

(7) Alarmas de lluvia radioactiva.

(a) Luego que una explosión nuclear tenga ocurrencia en el mar, el OCT o Autoridad Naval pertinente, proveerá si es posible por mensaje mayor información del área de lluvia radioactiva. En ausencia de ello, se usará la mejor y más actualizada información que se posea.

(b) Las alarmas de lluvia radioactiva serán recibidas por medio del sistema MERWARN si está disponible. Este sistema tiene por finalidad hacer conocer a través de mensajes MERWARN emitidos desde estaciones costeras o unidades navales, las consideraciones referidas a las áreas o comportamiento de la lluvia radioactiva, que pueden afectar a buques mercantes o pesqueros. Detalles de este sistema – si está disponible – serán promulgados oportunamente.

Los buques tomarán todas las medidas para difundir los mensajes MERWARN o la información que posean referida a la lluvia radioactiva para retransmitir la alarma en el área que navega.

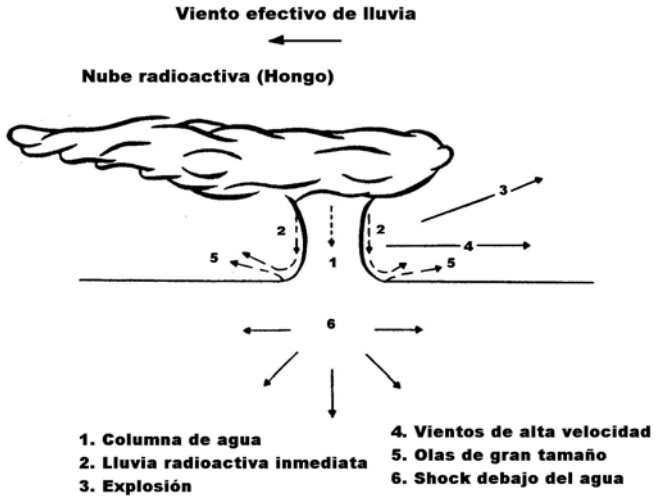


Figura 9 – 2: Diagrama de una explosión nuclear típica de superficie.

909 - CONCEPTO BÁSICO DE DEFENSA CONTRA UN ATAQUE NUCLEAR

Es fundamental que los buques prevean protección contra los peligros de un ataque nuclear, a través de medidas materiales vinculadas con ropa, equipos especiales y una buena organización. Ello conlleva a que el Capitán tenga en cuenta las propias capacidades y organización de su buque. De esta forma preverá áreas de descontaminación y el mejor lugar del buque que puede ser elegido como refugio, para buscar la máxima protección en el interior del mismo, contra los efectos de una explosión nuclear.

De manera general, los buques evitarán los peligros de la lluvia radioactiva. Para ello, evadirán el área comprometida o contaminada.

Luego de un ataque nuclear sorpresivo, las embarcaciones procurarán alejarse de la explosión y sus efectos en forma independiente (sino se encuentran en una Formación, Convoy o Grupo de Pesca), a la máxima velocidad y tratando de ir bordeando el área peligrosa de lluvia radioactiva, hasta tener un rumbo opuesto al EFW cuando la rebase. Esto reducirá la posibilidad de ser alcanzado por la lluvia radioactiva.

Si lo anterior ocurre en Convoy o Grupo de Pesca, luego de alejarse 20 millas del área contaminada y opuesto a la dirección del EFW, se procederá a formar nuevamente el Convoy o Grupo de Pesca, bajo las órdenes del OCT, Comodoro o Vicecomodoro.

A partir de este momento, los buques considerarán la posibilidad de enfrentar nuevamente otras amenazas de superficie, aéreas o submarinas. Por ello, tomarán todas las medidas para reducir la vulnerabilidad de las embarcaciones.

De existir Escolta o Unidades Navales de Apoyo, estos deberán efectuar el máximo esfuerzo de protección a los buques que se congregan en la zona,

durante este lapso de transición entre la reagrupación y nueva formación del Convoy o Grupo de Pesca. Las medidas particulares y de organización son:

a. Toda la preparación del buque y sus equipos son responsabilidad de los armadores y autoridades nacionales.

b. La protección del personal contra el resplandor y la radiación térmica, se logra con ropa y anteojos especiales. La radiación nuclear inicial se logra reducir a través de la capacidad de resguardo o protección, que se obtiene en el interior del buque.

c. La lluvia radioactiva puede ser monitoreada por medio del Sistema Radiac u otro equipo. Las medidas más efectivas del buque son cerrar herméticamente el interior, mantener regado con agua al máximo las cubiertas exteriores y mamparas y proteger al personal en los lugares más adecuados de la embarcación.

d. Estas medidas deben estar organizadas como un Rol de Ataque Nuclear específico para cada buque y ser simples. Se debe instruir y adiestrar a la tripulación efectuando ejercicios cuya frecuencia depende del riesgo de explosión nuclear.

e. En caso de Convoy o Grupo de Pesca, la distancia de separación de los buques deberá ser al menos tres millas. De todas maneras, la decisión de espaciar los buques, será del OCT o Comodoro. Esta autoridad tendrá en cuenta la presencia de otras amenazas y la limitación del alcance de las comunicaciones en el Convoy o Grupo de Pesca.

f. En lo posible, nunca la distancia entre buques será menor a 1 milla. Los Convoyes o Grupos de Pesca grandes, podrán dividirse en dos o más grupos cada uno con un Comodoro de Grupo. En este caso, los grupos estarán separados en función de la Formación adoptada y la cantidad de buques presentes. Esta distancia de separación podrá a llegar de 6 millas o mayor si fuera necesario.

910 - PRECAUCIONES A SER ADOPTADAS

a. Seleccionar en el buque el compartimiento más protegido donde se puede alojar la tripulación. Este espacio, en lo posible, estará provisto de baños o lavatorios y se almacenará suficiente comida y agua, para consumir durante el pasaje del buque por las áreas contaminadas.

b. Guardar o cubrir la mayoría de los equipos o sistemas de cubierta. Asegurarse que los depósitos o pañoles de alimentos, así como las reposterías y cocinas, estén perfectamente aisladas del exterior, con sus aperturas todas cerradas o clausuradas (tomas de aire, venteos, etc.). Los ventiladores y tomas de ventilación del exterior, se cerrarán o sellarán adecuadamente, excepto aquellos que sean esenciales para máquinas principales y gobierno del buque. Si es necesario, se utilizará cinta adhesiva selladora para estancar portas o aberturas.

c. Ubicar y fijar mangueras y rociadores de agua sobre la cubierta principal o en aquellas que se consideren convenientes, para rociar / mojar las cubiertas, mamparas y superestructura. Ello proveerá protección contra la contaminación y depósito de la lluvia radioactiva. Se privilegiarán los lugares vitales del buque.

d. Si lo expuesto en c- no es factible, organizar incursiones con personal de la tripulación adecuadamente protegido con trajes y escafandras antirradiación si se poseen abordo, para mojar / rociar las cubiertas exteriores y resto de la superestructura del buque.

e. No exponer más de lo necesario a miembros de la tripulación en las cubiertas exteriores o lugares no protegidos.

f. Asegurarse que el personal expuesto, tenga ropa especial o de agua en el peor de los casos, con toda la piel cubierta y con máscara con equipo respirador autónomo como mínimo.

g. Durante el pasaje por áreas contaminadas, rotar al máximo el personal expuesto para reducir el dosaje de radiación.

h. Asegurarse que el personal expuesto se bañe en locales de descontaminación, que normalmente deberán ser baños cercanos a las entradas al interior del buque desde cubiertas exteriores. Primero se tomará un baño con la ropa puesta y luego totalmente desnudos. Se pondrá especial cuidado en manos, cara y cuello. La ropa se pondrá en bolsas o recipientes para tal efecto, debiéndosela dejar en el local de descontaminación.

i. Restringir la tripulación por el buque para disminuir las oportunidades de contaminación.

j. No usar los destiladores de agua durante el pasaje por áreas contaminadas.

k. Una vez que el buque sobrepase el área contaminada, efectuar un lavado exhaustivo con mangueras o rociadores de las cubiertas exteriores, mamparas y superestructura, manteniendo las precauciones de protección adoptadas para el personal de la tripulación que efectúa esta maniobra.

911 - REACCIONES A UN ATAQUE NUCLEAR A UN CONVOY

El OCT o Comodoro puede seguir tres cursos de acción:

a. Mantener rumbo del Convoy o Grupo de Pesca.

b. Hacer caer al Convoy o Grupo de Pesca a un rumbo determinado para evitar entrar en el área contaminada o de lluvia radioactiva.

c. Dispersar los buques independientemente para alejarse del área contaminada y fijar un punto de reunión para reagrupar el Convoy o Grupo de Pesca, alejado del área contaminada y teniendo en cuenta el movimiento de la misma por causa del Viento Efectivo (EFW).

912 - DE MODELO DE ÁREA DE LLUVIA RADIOACTIVA

La predicción de área contaminada de lluvia radioactiva consiste en dos zonas, con los siguientes criterios:

a. ZONA 1 – Zona inmediata a la explosión.
Dentro de esta zona existen áreas donde el personal expuesto recibirá una dosis fatal en un corto período de tiempo.

b. ZONA 2 – Zona de peligro secundaria.
En el interior de esta zona la dosis total recibida por exposición del personal sin protección, no alcanzará proporciones letales durante las 4 horas posteriores, una vez entrado al área contaminada de lluvia radioactiva (ni siquiera aún cuando la lluvia radioactiva permanezca depositada en las cubiertas y superestructura del buque).

c. Fuera de estas dos zonas, el riesgo es ínfimo.

913 - SEGUIMIENTO O PLOTTING DEL ÁREA DE LLUVIA RADIOACTIVA

a. Para simplificar el seguimiento o plotting del área contaminada de lluvia radioactiva, se entregará un legajo con toda la información necesaria para proceder en este caso (incluye plantillas o modelos de explosiones

b. El formato de los mensajes MERWARN, descritos en el CAPÍTULO 7, será de gran importancia.

c. Nube Radioactiva / Distancia de Seguridad.

Los Buques Mercantes o Pesqueros tendrán en cuenta estos dos aspectos de la siguiente manera:

(1) Plotting de un MERWARN EDM.
Nube Radioactiva de radio 10 millas y; Distancia de Seguridad de 15 millas.

(2) Plotting de un MERWARN NBC 3 NUC.
Usar el radio de la nube dado en el mensaje y, en todos los casos, una Distancia de Seguridad de 15 millas.

d. Cuando se recibe un mensaje MERWARN NBC 3 NUC, el Capitán deberá plotear el área contaminada de lluvia radioactiva inmediatamente, usando la información contenida en el mensaje.

e. Cuando una detonación nuclear es observada desde el buque, el Capitán deberá plotear el área contaminada inmediatamente, usando la información contenida en el último mensaje MERWARN EDM recibido, de estar en vigor este sistema de información. De no poseerse esta información, deberá calcular el EFW con los datos que estén a su alcance, para poder predecir el traslado de la lluvia radioactiva y maniobrar con su buque en consecuencia.

f. Procedimiento de Plotting.

Las zonas de peligro de una explosión nuclear y del área contaminada, están señaladas en la plantilla:

(1) Zona o lugar cero (Ground Zero – GZ): está siempre en el centro de la rosa.

(2) .En la plantilla, usando la rosa, dibuje una línea de referencia (Grid North Line) desde GZ en la dirección del Viento Efectivo (EFW).

(3) Uso de la escala de la carta donde la plantilla va a ser aplicada. Con GZ como centro y la distancia de viento efectivo a zona 1, tomada de los mensajes MERWARN u otra fuente, como radio, dibuje un arco entre las dos líneas radiales de la plantilla, a ambos lados del eje - dirección de EFW.

(4) Usando el doble de la distancia de viento efectivo a ZONA 1 como radio, dibuje otro arco entre las mismas líneas radiales.

(5) Dibujar un semicírculo con el radio de la nube, de acuerdo al Art. 0914 Párrafo c-, en sentido opuesto al viento desde GZ.

(6) Dibuje líneas desde la intersección de las líneas radiales con el arco de la Zona 1, hasta el final del semicírculo en el mismo lado y sentido del eje – dirección de EFW

El área determinada por las líneas y el primer arco, es Zona 1. El área comprendida entre el primer arco y el 2do. arco, es Zona 2.

g. Determinación del área en que la precipitación de la lluvia radioactiva ocurrirá en cualquier momento, luego de la detonación:

(1) Multiplicar la velocidad de EFW (sacada de los mensajes MERWARN o por otra fuente), por el tiempo transcurrido luego de la explosión (en horas). El resultado es una distancia en millas.

(2) A la distancia de (1), restarle y sumarle 15 millas (Distancia de seguridad). Ello permite obtener dos distancias – por la dispersión y fluctuación del viento.

(3) Con GZ como centro y con las dos distancias obtenidas en (2), trace arcos en la plantilla entre las líneas radiales.

El área comprendida entre los dos arcos, contendrá en la mayoría de los casos, el área de precipitación de lluvia radioactiva, luego de la detonación.

h. El área contaminada podrá ser ahora ubicada en la carta orientando la plantilla con respecto al norte verdadero (GZ en el centro de la explosión y eje – dirección del Viento Efectivo (EFW) en la dirección del mismo).

914 - ATAQUE QUÍMICO

a. En la actualidad existen muchas substancias con propiedades de incapacitar a los seres humanos. Normalmente estos ataques no causan destrucción física y están dirigidos a las personas y a sus provisiones de alimentos y agua.

b. Tipos y características de agentes químicos.

Los agentes químicos pueden ser líquidos, aerosoles, gaseosos o sólidos. Pueden causar un rápido efecto si son aspirados, absorbidos o tragados en cualquiera de sus formas. Los agentes líquidos o en aerosol pueden penetrar la ropa y la piel, inclusive cuando las gotas o partículas del mismo sean tan pequeñas que ni siquiera pueda vérselos o sentirlos en el cuerpo. Los agentes serán agrupados convenientemente en función de sus reacciones en el cuerpo humano. Ellos son:

(1) Agentes que actúan sobre el sistema nervioso.

(2) Agentes que incapacitan al ser humano.

(3) Agentes irritantes.

c. Agentes que actúan sobre el sistema nervioso:

(1) Estos agentes son muy agresivos. Actúan sobre el sistema nervioso del ser humano. Normalmente son líquidos que emiten vapores tóxicos que pueden ser inhalados, absorbidos a través de la piel o tragados en los alimentos y agua contaminada. Las áreas contaminadas permanecen activas y peligrosas por un período de tiempo que depende de la concentración, condiciones climáticas y el tipo de envase en que el agente fue transportado y liberado.

(2) Síntomas de agentes que afectan al sistema nervioso:

(a) Visión borrosa, dificultad para enfocar.

(b) Saliva excesiva.

(c) Dolor de cabeza instantáneo.

(d) Rigidez del torso.

(e) Contracción de las pupilas de los ojos.

Luego, si no se toman medidas preventivas, sobreviene un estado de convulsiones y parálisis, seguido de muerte. En grandes dosis, la muerte puede ocurrir en pocos minutos.

d. Agentes que incapacitan al ser humano.

Son agentes no letales necesariamente que producen efectos físicos o mentales de suficiente severidad, de tal forma que impiden al individuo desarrollar las actividades normales. La duración puede ser de minutos a días. La recuperación es completa y normalmente no existen efectos residuales o posteriores. Estos agentes causan parálisis temporarias, estados lagrimosos persistentes, diarrea, vómitos, dislexia y confusión mental.

e. Agentes irritantes.

El principal agente es el conocido como gas mostaza, vapor invisible de olor característico a ajo o cebolla. Puede ser liberado en estado de vapor o líquido y, en cualquiera de sus estados, daña severamente los ojos, los conductos / mucosas respiratorias y la piel. Penetra la ropa en pocos minutos. Causa graves daños internos en el organismo humano si se lo ingiere en alimentos o bebidas contaminadas. Los síntomas aparecen en los ojos como una irritación media hasta un profundo dolor.
La penetración en la piel produce una inflamación con una sensación de picazón o encendido. Luego, cuando se hace más severa, forma ampollas que al abrirse y supurar, dejan expuesta una superficie al rojo vivo y muy dolorosa, fácil de infectarse.

f. Métodos de Ataque.

La probabilidad de un ataque químico en el mar es poco probable pero no puede ser totalmente eliminado. Cualquier detonación con bombas, misiles o inclusive nuclear, puede conllevar un agente químico. Es evidente que para ser efectivo en un buque navegando, debe ser sumamente preciso.
Los siguientes ataques son posibles:

1. Bombas o misiles guiados que dispersan y envuelven al blanco en un aerosol o líquido pulverizado.
2. Aerosol o lluvia pulverizado, esparcido desde aeronaves tripuladas o controladas a distancia sin tripulación.

g. Conceptos básicos de Defensa contra Ataques Químicos.

Los buques deben organizar su defensa – como en un ataque nuclear – a través de protección en el interior del buque y el uso de ropas especiales. No

se debe descartar la dispersión de los buques cuando se navega en Formación, Convoy o Grupo de Pesca. La previsión a bordo de los buques está a cargo de los armadores o autoridades nacionales de la embarcación. Una vez materializado el ataque, los buques evitarán entrar en el área contaminada.

915 - ATAQUE BIOLÓGICO

a. Un agente biológico es cualquier organismo que puede ser usado para producir enfermedades o muerte. Se los puede clasificar en:

(1) Microorganismos, más comúnmente llamados microbios o gérmenes.

(2) Toxinas, substancias venenosas de origen orgánico.

(3) Transmisores de enfermedades; animales o insectos como moscas, pulgas, ratas, pájaros, etc.

b. Contaminación del cuerpo u organismo.
Un agente puede entrar en el cuerpo por tres vías o accesos: ingestión, inyección o inhalación.

(1) Ingestión: confinados en alimentos o agua se incuban diferentes grupos de enfermedades, por ejemplo tifoidea.

(2) Inyección: por medio de abrasión o heridas en la piel.

(3) Inhalación: es por lejos el acceso o vía más vulnerable, ya que la mayoría de los agentes letales entran por esta forma.

c. Método de Ataque.

Los agentes biológicos pueden ser normalmente liberados:

(1) Método Aéreo: aeronaves o misiles de cualquier tipo que dispersan nubes de aerosoles, carcasas o cubetas con el agente contaminante.

(2) En tierra, generadores de aerosol o dispersión.

(3) En el mar, generadores de aerosol o dispersión desde buques, misiles desde buques, submarinos o minas flotantes. La nube resultante podrá ser efectiva por una distancia considerable en la dirección del viento.

Los agentes biológicos se prestan para utilizarlos en sabotajes como método de ataque.

d. Concepto básico de Defensa contra el Ataque Biológico.

Como en los ataques nucleares y químicos, la organización y protección por intermedio de ropas o equipos especiales, es muy importante.

(1) Comidas bien cocinadas o cocidas.

(2) Agua, usar cloro o hervirla.

(3) Heridas, atención cuidadosa, limpieza y desinfección.

(4) Espacios o lugares confinados, atención constante y limpieza.

(5) Posiciones o lugares expuestos, lavado de superficies o zonas.

(6) Lavar las superficies o locales situados en ambientes abiertos.

(7) En el personal, estricto cuidado y aseo personal.

Las medidas a tomar en los buques es responsabilidad de los armadores o autoridades nacionales de bandera.

NOTA: Los agentes biológicos hoy en día son muchos siendo los más nombrados el Ántrax y el Ebola.

916 - LUCHA CONTRA INCENDIO

Cada buque en función de su clase o tipo tiene un rol y grupos / equipos de lucha contra incendio diferente, siendo importante dotar a los buques de material y equipamiento adecuados. Eso se dará en función de los diferentes tipos de ataques citados anteriormente, a los cuales podrán ser sometidos los buques durante una travesía. Entre el material o equipamientos útiles para combate de incendio, se destacan los siguientes:

(a). Máscaras de respiración autónoma.

(b). Rociadores o dispersores de espuma química.

(c). Trajes, máscaras y guantes antiflama.

(d). Equipos portátiles de lucha contra incendio como bombas portátiles o sistemas fijos en compartimientos vitales del buque.

(e). Adecuados sistemas de comunicaciones portátiles, para comunicarse desde las estaciones o lugares del siniestro con la central de lucha contra incendio del buque.

Si el Capitán lo considera necesario y el buque no lo posee, hacer un croquis y descripción considerando los diferentes compartimientos, equipos portátiles y fijos de lucha contra incendio, ubicación y responsables del uso, cuidado y mantenimiento de los mismos.
Los ejercicios para combatir cualquier clase o tipo de incendio, nunca serán demasiados.

Cada tripulante es un potencial integrante de los grupos de lucha contra incendio, por lo cual toda la tripulación debe conocer y adiestrarse en las diferentes técnicas y procedimientos, para combatir los incendios que se declaren abordo en cualquier circunstancia.

LISTA DE VERIFICACIÓN GENERAL

GUÍA PARA LOS CAPITANES DE BUQUES MERCANTES O PESQUEROS PARA ATRAVESAR ÁREAS PELIGROSAS

La siguiente lista de chequeo se sugiere cuando los buques van a pasar o atraviesan áreas peligrosas. La presente no agota todas las medidas a considerar y el Capitán, en base a la experiencia y clase de buque, podrá suplementarias o modificarlas.

a. Botes o Balsas Salvavidas / Abandono.
b. Oscurecimiento del Buque.
c. Control de Daños /Averías.
d. Lucha contra Incendio.
e. Sanidad o Medicina
f. Radio.
g. Máquinas / Electricidad
h. Vestuario / Ropa
i. Acciones y Ejercicios.
j. Desperdicios / Basura.

1. Consideraciones sobre los aspectos mencionados en 1. (en tres FASES):

   - FASE 1: Preparación inicial fuera del área de peligro.
   - FASE 2: Preparación final al entrar al área de peligro.
   - FASE 3: Acciones post – ataque (cuando corresponda).

a. Botes o Balsas Salvavidas / Abandono.

FASE 1

(1) Verificación de las condiciones de los Botes o Balsas Salvavidas y su correcta disposición.

(2) Verificación de los elementos / medicamentos / provisiones / agua (cantidad, estado y vencimiento) de los Botes o Balsas Salvavidas.

(3) Colocar equipos de navegación (cartas, lápices, compases, etc.) en condición de listos a transferir a los Botes / Balsas Salvavidas.

(4) Chequear los motores y palamenta de los Botes Salvavidas, controlando el estado y mantenimiento de los mismos.

(5) Verificar los aparejos / guinches de maniobra de los botes.

(6) Verificar el alistamiento y maniobra de lanzado de las Balsas Salvavidas.

(7) Colocar Chalecos Salvavidas extras en el Puente, Máquinas y Estación de Radio.

(8) Verificar el equipo individual de abandono (Chalecos Salvavidas, elementos de abandono, etc.) asegurándose comprender todos los aspectos e instrucciones para su correcto uso.

(9) Verificación de EPIRB, SART y receptores VHF de emergencia.

FASE 2

(1) Verificar las escalas de jarcias o apronte colocadas o preparadas en cubierta.

(2) Mantener los Botes y Balsas Salvavidas en su máximo apresto para ser arriados o lanzados al mar sin demoras, en caso de ser necesario.

(3) Poner provisiones extras de efectos médicos y primeros auxilios en los Botes / Balsas Salvavidas.

(4) Todo el personal deberá estar adiestrado en técnicas de abandono y supervivencia en el mar.

(5) Controlar y verificar los trajes de supervivencia térmicos en caso de contar con ellos abordo.

b. Oscurecimiento del Buque.

FASE 1

(1) Colocar coberturas opacas en todas las aberturas o puertas de las cubiertas exteriores y superestructura.

(2) Eliminar filtraciones de luz al exterior por escotillas u ojos de buey (usar elementos oscuros o cinta selladora negra)

(3) En lumbreras o vidrios sin protección, considerar la posibilidad de pintarlos por ambos lados si es posible.

(4) Inspeccionar con mucho cuidado la condición de oscurecimiento del buque y, si es factible, pregunte a otro buque en la cercanía, resultado y efectividad del oscurecimiento.

FASE 2

Retire los fusibles de las cajas y alimentaciones eléctricas de las luces de cubiertas exteriores y de sectores expuestos.

c. Control de Averías.

FASE 1

(1) Verificación de la preparación y condición de los equipos de emergencia y control de daños / averías en general.

(2) Verificación de las máscaras y equipos de respiración autónomos.

(3) Controlar todos los extinguidores de incendio (chequear carga y fecha de vencimiento)

(4) Inspeccionar los trajes antiflama y los equipamientos.

(5) Verificar el material de lucha contra incendio (mangueras, repartidores y boquillas de incendio, etc)

(6) Verificar y probar los sistemas de rociadores automáticos y alarmas.

(7) Desembarcar todos los elementos inflamables innecesarios.

(8) Reducir papeles, cajas de madera o de papel, etc.

(9) Almacenamiento correcto de todo el material de pintura y productos químicos.

FASE 2

(1) Remover cortinas cuando no se las use para oscurecer el buque.

(2) Guardar el mobiliario excedente y adornos en lugares seguros.

(3) Remoción de todo material que pueda liberar humo o gases tóxicos.

(4) Remoción de todas las luminarias o lámparas.

(5) Remoción de alfombras, manteles y ropas en general.

(6) Liberación de las áreas de circulación.

(7) Verificación y mantenimiento de la condicion de vencimiento del material solamente permitido para su apertura en caso de ser necesario.

(8) Testear las luces de emergencia.

(9) Colocación de cinta adhesiva en vidrios de la superestructura.

(10) Colocar cortinas separadoras en pasillos largos.

(11) Poner en funcionamiento las bombas de achique e incendio, manteniendo presión en las respectivas líneas y tuberías.

d. Lucha contra incendio

(1) El Jefe de Control de Averias deberá establecer o considerar las siguientes informaciónes:

a) Localización del incendio.
b) Equipo necesario para combatirlo.
c) Cual es el tipo de daño o averia que el incendio puede causar al buque.
d) Acciones para evitar que se propague el incendio.
e) Cual es la fuente del incendio.
f) Accesos preferenciales para combatir el incendio.

(2) Conocidos los datos del item anterior, considerar los siguientes puntos:

a) Gases o vapores peligrosos presentes.
b) Necesidad de utilización de máscaras o respiradores autónomos.
c) Existencia de material o líquidos inflamables en la proximidad.
d) Requerimiento de enfriamiento de las zonas adyacentes al incendio.
e) Instalaciones fijas de Lucha contra Incendio disponibles.
f) Cortar la ventilación y procurar aislar el fuego de circunstancias que pueden avivarlo.
g) Cerrar todas las puertas estancas o a prueba de fuego / acorazadas en las cercanías del incendio.
h) Mantener actualizado al capitán de la situación.
i) Analizar si los equipos y personal empeñados en el siniestro son suficientes y están operando correctamente.
j) Analizar si la estabilidad del buque está comprometida.
k) Verificar si la presión de agua es suficiente y si las bombas de incendio están todas funcionando.

(3) Tener presente que los elementos requeridos para que exista fuego abordo son calor, aire (oxígeno) y material / líquidos inflamable. Retirando o disminuyendo uno de ellos, se extinguirá el incendio.

(4) Enfriamiento de las areas proximas al incendio.

El enfriamiento tiene por fin contener el fuego y evitar su propagación. Debe ser efectuado con cuidado para no dañar equipos eléctricos y no afectar la estabilidad del buque.

(5) Cuando el fuego haya sido extinguido, se efectuarán las siguientes verificaciones, para evitar que se vuelva a reiniciar el incendio:

a) Todo el material carbonizado, será controlado y mantenido húmedo. Cuando sea factible, será removido y si es necesario, arrojado al mar.

b) Aislar todo material encandecente.

c) Mantener personal de Control de Averias / Lucha contra Incendios con equipos apropiados, durante un tiempo prudencial en la zona, por si se produce una ignición.

d) Remover el humo y cuando sea seguro, restablecer la ventilación y extracción, teniendo en cuenta que pueden existir vapores explosivos en el área.

e. Sanidad.

FASE 1

(1) Verificar los botiquines y equipos de Primeros Auxilios.

(2) Identificar el Grupo Sanguíneo de toda la tripulación.

(3) Preparar la enfermería y verificar esté convenientemente habitable y equipada. Determinar otro espacio o lugar como enfermería de alternativa.

(4) Dotar al área sanidad o medicina del buque de todo el material y equipo que estime esencial.

(5) Preparar botiquines de Primeros Auxilios para los Botes o Balsas salvavidas.

FASE 2

(1) Verificar que hayan botiquines de Primeros Auxilios en las Estaciones.

(2) Controlar que funcionen las luces y generadores de emergencia para habitabilidad y equipos en la enfermería.

f. Comunicaciones.

FASE 1

(1) Verificar los equipos de comunicaciones de emergencia y sus fuentes de alimentación. Inclusive los portátiles para embarcar en los Botes / Balsas.

(2) Prever los repuestos y equipos necesarios para el funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de comunicaciones (VHF, UHF, HF, Satelital y otros). De igual manera con los equipos electrónicos como radares y otros sistemas instalados abordo.

FASE 2

(1) Verificar estado de antenas y sus conexiones.

(2) Chequear el funcionamiento del radar.

(3) Prepararse para la destrucción de emergencia de equipos y documentos.

g. Máquinas y Electricidad.

Efectuar mantenimiento y verificación continua de los equipos vitales de propulsión, energia, auxiliares, etc.

h. Vestuario.

(1) No se usará vestuario o ropa con fibra o poliéster si es posible.

(2) En las áreas de peligro o de posibles ataques, la vestimenta será adecuada para el clima, pero el personal permanecerá totalmente cubierto y con la menor exposición de la piel.

i. Acciones y Ejercicios.

(1) Protección contra ataque aéreo o de misiles:

a. Permanecer acostado cara hacia abajo sobre la cubierta, con un brazo encima y el otro debajo de la cabeza.

b. Mantener los ojos cerrados y la boca abierta.

c. Evitar estar en contacto con partes salientes de la estructura o equipos si es factible.

d. Evitar fumar.

(2)Todas las posibles acciones que sean previsibles deberan ser exhaustivamente entrenadas. Se realizarán ejercicios diarios y / o frecuentes con la intervención de toda la tripulación y en función de los diferentes roles asignados al personal. Los ejercicios comenzarán básicos o simples, yendo en aumento hasta los de mayor complejidad, inclusive durante la noche y con luces apagadas.

j. Desperdicios / Basura.

FASE 1

Tener bolsas o sacos suficientes para colocar la basura o desperdicios.

FASE 2

(1) Toda la basura que lo admita será incinerada.

(2) La basura o desperdicios que no puedan ser incinerados, debera ser compactada y retirada en puerto.

PAGINA EN BLANCO

CAPITULO 10

CONVOYES Y GRUPOS DE PESCA

PAGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 10
CONVOYES Y GRUPOS DE PESCA

TEMA	Pág. Nº
SECCIÓN 1 – GENERALIDADES	10-3
1000 - INTRODUCCIÓN	10-3
1001 - COMANDO Y RESPONSABILIDAD DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA	10-3
a. Oficial en Comando Táctico (OCT).	10-3
b. Comodoro del Convoy / Grupo de Pesca.	10-3
c. Vicecomodoro.	10-4
d. Contracomodoro.	10-4
e. Relación entre los buques escolta y los buques del convoy.	10-4
1002- HORA LOCAL DEL CONVOY	10-5
1003 - POSICIÓN DEL BUQUE EN FORMACIÓN	10-5
1004 - BANDERAS DISTINTIVAS DEL COMODORO	10-5
1005 - BUQUES RETRANSMISORES DE MENSAJES	10-5
1006 - NAVEGACIÓN EN CONVOY / GRUPO DE PESCA CON BAJA VISIBILIDAD	10-6
1007 - FONDEO EN CONVOY	10-6
1008 - MAL TIEMPO EN CONVOY	10-6
1009 - BUQUES REZAGADOS EN CONVOY	10-6
1010 - BUQUES AVERIADOS EN CONVOY	10-7
1011 - ENTRADA A PUERTO	10-7
1012 - CONFERENCIA DEL CONVOY	10-8
1013 - CONFERENCIA DE COMUNICACIONES DEL CONVOY	10-11
1014 - LEGAJOS DE ZARPADA DE CONVOYES / GRUPOS DE PESCA	10-11

SECCIÓN II - INFORMACIÓN ADICIONAL PARA EMPLEO / MANIOBRA DE BUQUES EN CONVOY / GRUPO DE PESCA 10-11

1015 - FORMACIÓN DEL CONVOY 10-11

1016 - ASUMIENDO LA FORMACIÓN DEL CONVOY 10-11
1017 - DISTANCIA ENTRE COLUMNAS / BUQUES 10-12

1018 - RESPONSABILIDADES DE GUÍAS DE COLUMNA O GRUPO 10-12

1019 - MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN (GENERALIDADES) 10-12

1020 - MANIOBRAS DURANTE LA NOCHE / BAJA VISIBILIDAD 10-13
1021 - MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN ASIGNADA DURANTE LA NOCHE 10-13

1022 - CONSIDERACIONES SOBRE USO DEL TIMÓN EN LA MANIOBRA 10-13

1023 - BUQUES QUE SE INCORPORAN AL CONVOY / GRUPO DE PESCA 10-14

1024 - INCORPORACIÓN DE UN CONVOY / GRUPO DE PESCA A OTRO 10-14

SECCIÓN III - INSTRUCCIONES ESPECIALES APLICABLES A CONVOYES COSTEROS 10-15

1025 - CARACTERÍSTICAS DEL TRAFICO COSTERO 10-15

1026 - CONCEPTO DE OPERACIONES DE CONVOYES COSTEROS 10-15

1027 - COMODORO DEL CONVOY COSTERO 10-15

1028 - DIMENSIONES DEL CONVOY COSTERO 10-15

1029 - MINAS 10-15

1030 - FORMACIÓN DEL CONVOY 10-16

1031 - BUQUES QUE SE INCORPORAN AL CONVOY COSTERO 10-16

1032 - CONFERENCIA DEL CONVOY COSTERO 10-16

CAPITULO 10

CONVOYES Y GRUPOS DE PESCA

SECCIÓN 1 – GENERALIDADES

1000 - INTRODUCCIÓN

La travesía segura de un Convoy / Grupo de Pesca dependerá de:

a) La organización del Convoy / Grupo de Pesca antes de su zarpada.
b) La conducción y el control del Convoy / Grupo de Pesca durante su navegación.
c) La habilidad en la maniobra de los Capitanes de los buques durante su permanencia en Convoy / Grupo de Pesca.

Los Capitanes deberán conocer todo lo referente a la navegación en Convoy / Grupo de Pesca antes e la zarpada (Legajo de Zarpada, Conferencia del Convoy o Grupo de Pesca, consultas y aclaraciones con el NCSO, etc.). Así mismo, los oficiales de guardia en el puente estarán al tanto de todos los procedimientos y rutinas que implica esta circunstancia.

1001 - COMANDO Y RESPONSABILIDAD DEL CONVOY

a. Oficial en Comando Táctico (OCT).

Es el oficial naval responsable de la defensa y protección del Convoy / Grupo de Pesca. Sus órdenes e instrucciones serán acatadas por el Comodoro y todos los buques del convoy / Grupo de Pesca.

b. Comodoro del Convoy / Grupo de Pesca.

Es el oficial naval o mercante, designado por la Autoridad Naval pertinente para ejercer el comando del convoy / Grupo de Pesca. En ausencia de escolta o fuerza de apoyo, asume el comando pleno del Convoy / Grupo de Pesca.

(1) El Comodoro es responsable por la operación del Convoy / Grupo de Pesca, emisión de instrucciones y disposiciones para la navegación segura y organización de las comunicaciones. En caso de existir OCT, consultará con el mismo los apoyos a recibir por dicha autoridad. Se debe tener muy en cuenta que normalmente las capacidades de la fuerza naval subordinada al OCT, permiten disponer mayores facilidades en muchos aspectos referente a la navegación y seguridad del Convoy / Grupo de Pesca, que las tiene a disposición el propio Comodoro.

El Comodoro es responsable del alistamiento y conducción de los buques en cualquier situación, inclusive bajo ataque del enemigo. Verificará que el Buque Guía del Convoy / Grupo de Pesca navegue con precisión y los buques

mantengan las estaciones asignadas. El reemplazo del Comodoro, cualquiera sea la causa, es el Vicecomodoro.

(2) En aguas restringidas, el Comodoro podrá ordenar a los buques proceder independientemente bajo la responsabilidad de sus Capitanes.

(3) Si bien el Comodoro es responsable de conducir el Convoy / Grupo de Pesca, los Capitanes siempre serán en última instancia, los responsables por la navegación y maniobra de sus buques.

(4) El OCT dará las órdenes / instrucciones al Comodoro para que este las ejecute en el Convoy / Grupo de Pesca. Si los buques interceptan órdenes del OCT al Comodoro, no las asumirán para cumplirla automáticamente. Solo lo harán cuando el Comodoro las transmita para efectivizarlas en el Convoy / Grupo de Pesca. Los buques mercantes o pesqueros estarán atentos a no ejecutar órdenes que no hayan sido dirigidas a los mismos. Esta disciplina es muy importante para mantener el control y la seguridad en la navegación del Convoy / Grupo de Pesca.

(5) En determinadas situaciones, el Comodoro podrá ser el Comandante de un buque mercante o de un pesquero siempre y cuando cuente con la suficiente experiencia en navegación en convoy o ante la falta de ello, aquel profesional que se encuentre mejor capacitado para ejercer el cargo.

(6) El Comodoro deberá mantener informado al Comandante del buque sobre la situación de la navegación como así también de los peligros existentes durante la travesía, para que este pueda adoptar las medidas del caso junto con los demás buques del convoy.

c. Vicecomodoro.

Si es asignado, navegará en un buque diferente al del Comodoro. Asistirá al Comodoro en sus tareas y estará listo a reemplazarlo si es necesario.

De existir necesidad de dividir el Convoy / Grupo de Pesca, asumirá como Comodoro de una de las secciones.

d. Contracomodoro.

Es un cargo que puede existir en grandes Convoyes o Grupos de Pesca. Asistirá al Comodoro y Vicecomodoro.

e. Relación entre los buques escolta y los buques del Convoy / Grupo de Pesca.

El propósito de la escolta es proporcionar:

(1) Protección y defensa contra acciones del enemigo. Los Comandantes de unidades navales y Capitanes de buques mercantes o pesqueros, son

responsables por la maniobra y navegación segura de sus embarcaciones. El Comodoro y el OCT no son responsables por la acción o inacción de los buques que resulten averiados por abordajes o colisión.

(2) Los escoltas deberán maniobrar sin restricciones en función de la situación táctica imperante. A su vez los buques del Convoy / Grupo de Pesca, deberán mantener su estación y una navegación segura en todo momento. Para evitar situaciones de posibles abordajes entre escoltas y buques mercantes o pesqueros, las embarcaciones maniobrarán en su conjunto cuando con la maniobra de una de ellas no alcance. Normalmente, el escolta será el que maniobrará primero; ello no exime a los Capitanes de los buques tomar las medidas que estimen necesarias para evitar el abordaje o siniestro. Durante la noche, si es necesario ante la duda, se encenderán las luces de navegación – en caso de navegar en sigilosa -, si ello contribuye a evitar una colisión.

1002 - HORA LOCAL DEL CONVOY

Todas las horas del Convoy serán expresadas en GMT (Z). El Comodoro establecerá la hora local del Convoy / Grupo de Pesca por razones de conducción y operación del mismo.

1003 - POSICIÓN DEL BUQUE EN FORMACIÓN

Cada Capitán será responsable de la posición náutica de su embarcación. Cualquier novedad referente a su navegación o la del Convoy / Grupo de Pesca, la informará inmediatamente al Comodoro. De ser necesario, pasará la posición al Comodoro en un horario estipulado por éste, en función del tamaño del Convoy / Grupo de Pesca.
Una vez que el Comodoro fije su posición diaria, ésta será asumida como posición de referencia del Convoy / Grupo de Pesca. Hoy en día, existen navegadores satelitales con precisión suficiente para asegurar la posición en el mar, en cualquier momento.
No obstante, los Capitanes estarán listos a utilizar los métodos tradicionales de posicionamiento náutico, en caso que los sistemas satelitales u otras ayudas electrónicas a la navegación, queden fuera de servicio.

1004 - BANDERAS DISTINTIVAS DEL COMODORO

El buque del Comodoro tendrá largada la bandera XRAY, en las circunstancias que este considere necesario u oportuno y, muy especialmente, durante la formación o reagrupamiento de un Convoy / Grupo de Pesca. Puede ser usada por el Vicecomodoro cuando este reemplaza al Comodoro o cuando se convierte en Comodoro de Sección.

1005 - BUQUES RETRANSMISORES DE MENSAJES

Cuando los Convoyes / Grupos de Pesca son extensos, existirán buques designados para operar como retransmisores de mensajes a otros más alejados. Normalmente, se usará el foco dirigido con modificador para reducir la intensidad

de destello. De tener que usar un circuito de radio, se emitirá con el de menor potencia irradiada posible.

1006 - NAVEGACIÓN EN CONVOY/GRUPO DE PESCA CON BAJA VISIBILIDAD

El Comodoro del Convoy / Grupo de Pesca dará las instrucciones para navegación en niebla (radar, luces, señales sónicas, etc.). Se buscará sopesar las medidas adoptadas por baja visibilidad para evitar una colisión y la necesidad de la menor exposición a la detección del enemigo. Ello llevará normalmente a la mejor solución de compromiso

1007 - FONDEO EN CONVOY

En algunos casos, los Convoyes deberán fondear con o sin preaviso. Se procurará hacerlo en lugares protegidos, aunque ello no siempre es factible. Deberá evitarse toda posibilidad de confusión y demora, en la ejecución de la orden de fondear.
Puede ser necesario o no mantener la formación del Convoy o Grupo de Pesca al fondear. Esto deberá ser aclarado con la mayor anticipación a los buques. Si se decide fondear en formación, el Comodoro asumirá Guía de Fondeo o designará otro buque. El Guía dará las órdenes para ejecutar la maniobra. Lo mismo ocurrirá para zarpar en formación.

1008 - MAL TIEMPO EN CONVOY

Durante mal tiempo algunos buques no pueden mantener la velocidad o será muy difícil que permanezcan en convoy, sin sufrir averías, daños o perder la carga almacenada. En esa circunstancia deberá avisar a comodoro, que debe procurar reducir la velocidad o tomar un rumo mas seguro para todos los buques.

1009 - BUQUES REZAGADOS EN CONVOY

Hay dos casos en que un buque pasa ala condición de “Buque Rezagado”:

a) Cuando habiendo quedado retrasado respecto al Convoy más de 5 y menos de 10 millas, no esté en condiciones de alcanzarlo antes del siguiente anochecer.

b) Cuando quede retrasado respecto al Convoy 10 o más millas, independientemente de que pueda o no alcanzarlo antes del anochecer.

Un buque “rezagado” no deberá intentar nunca incorporarse a la formación en horas de oscuridad. Deberá verificar las instrucciones concernientes a los buques rezagados del convoy que deben constar en el Legajo de instrucciones de navegación que le fuera entregado en la Conferencia del Convoy / Grupo de Pesca. En ese Legajo se encuentra especificada la “Ruta de Rezagados” con las instrucciones correspondientes. Cuando el rezagado se incorpora a la formación, el Comodoro le asignará la nueva estación a ocupar. Existen casos que un buque pueda quedar medianamente alejado del convoy, pero en sus proximidades, con escolta asignada. En esa situación, dicho buque no será considerado como rezagado.

1010 - BUQUES AVERIADOS EN CONVOY

(a) Si un buque resultara dañado y no pudiera mantenerse en la formación del Convoy, saldrá de ella haciendo las señales correspondientes y procurando no interferir con otros buques. Las embarcaciones dañadas le harán un informe detallado al Comodoro.

(b) Si el buque dañado queda fuera de control, informará esto al Comodoro y a los buques del Convoy, haciendo las señales correspondientes. No necesariamente el Convoy / Grupo de Pesca esperará al buque averiado.

(c) Un buque que presentara problemas en sus propulsores u otros sistemas importantes, pero que ello no fuera motivo de abandono de la formación, avisará inmediatamente al Comodoro. En el informe detallará el defecto o avería sufrido para que el comodoro avise a las autoridades del próximo puerto. Ello permitirá ganar tiempo en la preparación de la reparación (repuestos, dique de carena, etc.).

(d) Excepto sea esencial, los buques procurarán no dejar el Convoy por un problema menor de propulsión u otro sistema. Podrá maniobrar en cercanías de la formación, tratando de no quedar fuera de la cortina proporcionada por los escoltas, en caso de existir.

1011 - ENTRADA A PUERTO

(a) Cuando un Convoy se aproxima al puerto de destino, normalmente deberá adecuarse la formación de manera de poder entrar a puerto. La mayoría de los buques quedarán en la rada a los efectos de ir tomando puerto para su carga / descarga. Los buques pesqueros, procederán de acuerdo a conceptos diferentes a los que tienen buques mercantes; ello significa que los buques integrantes de un Grupo de Pesca, no fondearán normalmente en la rada o antepuerto, excepto sea necesario por concentración de una cantidad considerable de pesqueros. La autoridad portuaria o NCSO informará a los buques en general, el estado del puerto y las normas a seguir para cada circunstancia.

(b) Una explicación detallada de los procedimientos a seguir al aproximarse a puerto de destino, será dada en la Conferencia del Convoy. El Comodoro dará las órdenes e instrucciones necesarias para la entrada de los buques y que resguardos deben tomar.

(c) En aguas restringidas cercanas al puerto de destino, podrán existir peligros de minas o campos minados. En este caso, se tomarán las medidas adicionales que sean necesarias en función de la amenaza. En la Conferencia del Convoy, se impondrá a los Capitanes de la información que se posea al respecto hasta ese momento.

1012 - CONFERENCIA DEL CONVOY

La Conferencia citada servirá para que el NCSO del puerto de zarpada brinde un resumen informativo detallado a los Capitanes de los buques que integrarán los mismos. Ello significa que los buques que se unen a un Convoy, recibirán la conferencia en el puerto que se haya antes de zarpar a incorporarse a estos. Se realizarán en la oportunidad más próxima a la partida, de manera de contar con la información más actualizada al respecto.
El personal de oficiales y de comunicaciones de los buques, asistirán a una Conferencia de Comunicaciones con el fin de conocer todo el sistema de comunicaciones (MERCOMMS y otros en particular) en vigor. El nivel de esta conferencia será de acuerdo a cada circunstancia.

(a) Asistentes a la Conferencia.

(1) El OCT, acompañado de los Comandantes de los navíos escoltas y de los oficiales de operaciones y comunicaciones.
(2) Los Comandantes de los portaaviones y buques de apoyo, así como de las aeronaves basadas en tierra.
(3) El Comodoro, Vicecomodoro y Contracomodoro, los oficiales de comunicaciones del Estado Mayor del Comodoro, los Capitanes y oficiales de comunicaciones / radio de los buques mercantes / pesqueros y los oficiales responsables del equipamiento defensivo de buques mercantes / pesqueros (DEMS).

(4) Los Capitanes de todos los Petroleros de Escolta y Buques de Rescate.

(5) El NCSO y personal asignado.

(6) El Oficial especialista en Minas.

(b) Los participantes irán preparados para discutir los aspectos que consideren convenientes, como es el caso de los Legajos de Zarpada o los Certificados de Equipamiento para el convoy.

(c) Aspectos que se tratarán en la Conferencia:

(1) Por el NCSO.

(a) Lista de buques del Convoy.

(b) Breve explicación de la organización de comando; obligaciones respecto a la seguridad y navegación del Convoy.

(c) Procedimiento de Salida de Puerto.

(d) Observaciones sobre el equipo y el personal.

(e) Aclaraciones y actualización de publicaciones y documentos. Otras instrucciones pertinentes.

(f) Necesidad de cumplir estrictamente las órdenes de salida, instrucciones de ruteo y comunicaciones, publicaciones y normas en vigor.

(g) Diagrama de Formación del Convoy. Posiciones del Comodoro, Vicecomodoro y Contracomodoro en la formación y sus respectivas señales de identificación.

(h) Necesidad de estar listos para zarpar a la hora indicada, para evitar demoras.

(i) Normas locales de practicaje.

(j) Información general sobre la protección del Convoy.

(k) Procedimiento a seguir en caso de demora de zarpada.

(l) Oportunidades para la apertura de los sobres cerrados contenidos en el Legajo de Zarpada (en caso de haber sido entregados).

(m) Necesidad de mantener el secreto en todo lo atinente al Convoy, incluso una vez disuelto.

(n) Importancia de transmitir a los oficiales de los buques por parte de los Capitanes, toda la información que debe estar en conocimiento de los mismos para cumplir eficientemente sus tareas.

(o) Examen / discusión de los Certificados de Equipos del Convoy.

(p) Consideraciones especiales para Grupos de Pesca y su permanencia en la Zona de Pesca.

(2) Por el Comodoro del Convoy.

(a) Importancia del mantenimiento de la estación asignada. Maniobras para salir de formación, buques rezagados y cambios de rumbo del Convoy.

(b) Procedimiento para caso de mal tiempo o niebla.

(c) Necesidad de apostar vigías y consideraciones sobre el uso de señales pirotécnicas.

(d) Atender las señales tácticas y cumplirlas adecuadamente.

(e) Oscurecimiento de los buques y reducción del humo.

(f) Instrucciones para arrojar residuos al mar y achicar sentinas.

(g) Procedimientos a seguir en caso de ataques del enemigo. Organización para el rescate y normas para ejercicios de combate.

(h) Organización interna y navegación del Convoy / Grupo de Pesca.

(i) Procedimiento de incorporación / desincorporación de los buques.

(j) Arribo del Convoy a destino.

(k) Procedimientos para la eventual dispersión del Convoy por cualquier causa. Instrucciones para reagruparse luego de pasado el peligro. En caso de existir OCT, esta autoridad tratará también este tema.

(l) Otros aspectos importantes como Ataque Nuclear, Guerra Química y Biológica, Mensajes MERWARN, armas del enemigo, etc.

(3) Por el OCT.

(a) Disposición y empleo de escoltas.

(b) Acciones ante un ataque inminente o en progreso. Armas del enemigo.

(c) Método de dispersión / reunión posterior del Convoy (ataques, mal tiempo, etc.).

(d) Procedimiento de buque averiado o hundido.

(e) Reabastecimiento de los escoltas y posibles maniobras de transferencia de cargas / personal en el mar.

(4) Por el Oficial de Comunicaciones del OCT.

(a) Instrucciones generales de comunicaciones.

(b) Silencio Electrónico y normas de seguridad.

(c) Asignación de guardias radar y radio.

(d) Normas y tablas de reconocimiento e identificación.

(e) Circuitos de comunicación interna del Convoy.

(5) Por el Comandante del Grupo Aéreo.

(a) Empleo de las aeronaves propias.

(b) Operaciones desde portaaviones, en caso de haberlo.

(c) Probables tipos de aeronaves enemigas y su armamento.

(6) Por el Oficial de Guerra de Minas.

(a) Resumen de información actualizada sobre la amenaza de minas. Capacidad y clase de minas del enemigo.

(b) Instrucciones de seguridad, navegación precisa por canales barridos, precauciones sobre control de averías por explosión de diferentes tipos de mina, etc.

(d) Contestación de preguntas hechas por los Capitanes.

Como parte final de la Conferencia, los Capitanes formularán todas las preguntas o dudas que hayan surgido.

1013 - CONFERENCIA DE COMUNICACIONES DEL CONVOY

El NCSO organizará esta conferencia que normalmente contará con la presencia de los oficiales u operadores de radio de los buques mercantes o pesqueros y los oficiales navales de comunicaciones. Generalmente, esta conferencia será llevada a cabo luego de la del Convoy.

1014 - LEGAJOS DE ZARPADA DE CONVOYES

Serán preparados y entregados por el NCSO antes de la Conferencia del Convoy. De esta manera el Capitán lo leerá y estará en condiciones de plantear dudas durante la mencionada conferencia.

SECCIÓN II - INFORMACIÓN ADICIONAL PARA EMPLEO / MANIOBRA DE BUQUES EN CONVOY / GRUPO DE PESCA

Los Capitanes deberán asegurarse que sea conocida por todos los Oficiales de Guardia en el Puente.

1015- FORMACIÓN DEL CONVOY

(a) El arreglo de buques en Convoy se denomina “Formación del Convoy”.

(b) La formación mencionada será ordenada por el OCA, OCT, Comodoro o NCSO y será incluida en el Legajo de zarpada. En el mar, la formación será responsabilidad del OCT (si existe escolta) o del Comodoro, quienes podrán alterar la misma.

1016 - ASUMIENDO LA FORMACIÓN DEL CONVOY

(a) Cuando un Convoy está formando, los buques deberán asumir sus estaciones lo más rápido posible con respecto al Guía. La maniobra será segura y se evitará todo riesgo de abordaje y colisión.

(b) Si el Convoy posee secciones / grupos, los guías de secciones / grupos, los buques formarán con respecto a ellos. Los guías lo harán con respecto al Guía del Convoy.

(c) Los buques mantendrán su estación con respecto a su guía y no maniobrarán por cercanía de otra embarcación, excepto en el caso de tener que hacerlo para evitar una colisión o abordaje.

(d) Mientras se está formando, los buques señalarán con banderas a que estación se dirigen. Solo la arriarán cuando el Comodoro arríe la suya (XRAY), lo que significa que el Convoy / Grupo de Pesca está formado.

1017 - DISTANCIA ENTRE COLUMNAS / BUQUES

Dependen de lo indicado en el Plan de Formación elegido. Inicialmente estará especificado en el Legajo de zarpada. Puede ser cambiado en el mar por el Comodoro u OCT, si es necesario.

1018 - RESPONSABILIDADES DE GUÍAS DE COLUMNA O GRUPO

(a) Mantener su posición con respecto al Guía del Convoy.

(b) Efectuar señales visuales a los buques de su columna o grupo.

(c) Informar al Comodoro cualquier novedad referente a su columna o grupo (buques que faltan, dañados, desconocidos que se aproximan, etc.).

1019 - MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN (GENERALIDADES)

(a) El mantenimiento correcto de la estación asignada en la formación es sumamente importante. Se debe procurar no alejarse de la misma y sobre todo hacia popa de la misma, por razones de seguridad.

(b) El Guía del Convoy aplicará revoluciones para mantener la velocidad de la formación (SOA). El resto de los buques aplicarán las que sean necesarias para permanecer en la estación asignada.

(c) Al ajustar la velocidad, un buque debe tener en cuenta y verificar la posición de la embarcación que ocupa estación a su popa. En todos los casos procurará hacerlo en forma visual, complementando ello con radar u otro medio de ayuda a la navegación.

(d) Los buques que no pueden mantener la velocidad del Convoy / Grupo de Pesca, lo informarán al Comodoro.

(e) Cuando se efectúa ZIGZAG es muy posible que un buque pierda su estación, quedando a popa de la misma generalmente. Para recuperar la estación correcta, modificará el ZIGZAG de manera de entrar lo antes posible en la

misma. Una vez en estación, reasumirá el zigzag ordenado. Cuidará de no perturbar otros buques que se encuentran efectuando ZIGZAG en estación.

(f) Antes de zarpar, el capitán y sus oficiales deberán estudiar todos los detalles contenidos en el Legajo de zarpada. Sobre todo en lo que se refiere a velocidad, mantenimiento de la estación y maniobras en formación. En caso de dudas el capitán deberá:

(1) Plantearlas en la Conferencia del Convoy.

(2) Preguntarle directamente al NCSO o a sus auxiliares, inclusive dirigiéndose a sus oficinas.

1020 - MANIOBRAS DURANTE LA NOCHE / BAJA VISIBILIDAD

Las maniobras en este caso serán informadas por el Comodoro con suficiente antelación si es posible. Esto permitirá a los Capitanes tomar todas las medidas necesarias para cumplir con las instrucciones ordenadas sin demora, en caso de éstas llevarse a cabo.

1021 - MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN ASIGNADA DURANTE LA NOCHE

Los buques tienden a quedarse rezagados de sus estaciones durante la noche. Esto es peligroso, pues podrán alejarse del Convoy y quedar a merced de un ataque enemigo. El amanecer es un momento adecuado para determinados tipos de ataques. A su vez, si los buques se dispersan demasiado y en caso de existir escolta, estos verán dificultada la operación de protección de las embarcaciones de la formación. Esto podrá producir una disminución en la eficiencia del arreglo táctico de protección en ejecución, pues algunos buques pueden quedar fuera de la cortina o disposición de defensa.

1022 - CONSIDERACIONES SOBRE USO DEL TIMÓN EN LA MANIOBRA

(a) Cuando el Guía del Convoy cambie de rumbo, deberá usar un ángulo de pala del timón que contemple la maniobra de todos los buques en la formación. Los círculos evolutivos o de maniobra de las embarcaciones que integran el Convoy son variados y muchos serán mayores al del Guía. De igual manera, los guías de columna o grupo tendrán muy en cuenta la presente consideración.

(b) Si por razones de emergencia el OCT o el Comodoro prevean ordenar un giro de emergencia para alejarse de un peligro, deberán explicar esta maniobra durante la Conferencia del Convoy.

(c) Los buques que poseen timón automático o sistemas de navegación / gobierno sofisticados, sopesarán detenidamente su uso durante la permanencia de los mismos en el Convoy.

1023 - BUQUES QUE SE INCORPORAN AL CONVOY

Se les asignará estaciones vacantes. Asumirán el indicativo de llamada interno del convoy, de acuerdo al alfanumérico de la estación que ocupan.

1024 - INCORPORACIÓN DE UN CONVOY A OTRO

Se efectuará de acuerdo a las órdenes del Comodoro del Convoy principal. Si es posible, se coordinará en detalle ante de la zarpada de ambos, a través de los NCSO correspondientes. Normalmente, el Convoy que se incorpora lo hará por sectores popeles del principal. Se lo estacionará en una posición que le permita a los buques dejar el Convoy fácilmente, en caso de tener previsto hacerlo.

Los buques del Convoy que se incorporan asumen la estación ordenada y los correspondientes indicativos de llamada internos de la formación. Si el Comodoro lo considera apropiado, podrá intercambiar estaciones entre buques por razones de seguridad o mejor maniobra.

SECCIÓN III - INSTRUCCIONES ESPECIALES APLICABLES A CONVOYES COSTEROS

1025 - CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO COSTERO

a. Las características del Tráfico Costero son:

(1) La duración de la travesía es normalmente más corta que la oceánica.

(2) Las rutas se encuentran dentro de las plataformas continentales y cerca de la costa. Estas aguas pueden ser poco profundas o restringidas, especialmente vulnerables al minado. Las rutas evasivas son normalmente difíciles de concebir o determinar.

b. El Tráfico Costero está compuesto de todo tipo y tamaño de buques. Lo integrarán aquellos inclusive que vienen o van a travesías oceánicas. La decisión de conformar Convoyes Costeros o zarpar Buques Independientes costeros, depende de la política del Comandante de Área.

c. Al arribar al puerto de destino, el Capitán se reportará al NCSO.

1026 - CONCEPTO DE OPERACIONES DE CONVOYES COSTEROS

El núcleo de un Convoy Costero será normalmente un escolta administrativo. Este recorrerá desde su zarpada los diferentes puertos intermedios servidos hasta su destino final, siguiendo una tabla cronológica con las fechas de pasaje por los distintos puertos intermedios o puntos cercanos a los mismos. Los buques de los puertos intermedios se irán incorporando a medida que el convoy pase por ellos.

De igual manera, los buques que dejen el convoy, lo harán en los puertos intermedios de destino.

1027 - COMODORO DEL CONVOY COSTERO

Será normalmente un oficial naval embarcado en el núcleo (escolta administrativa).

1028 - DIMENSIONES DEL CONVOY COSTERO

El tamaño y formación será de acuerdo a las zonas o áreas a navegar. Cuando se forme una columna simple, no será mayor de 25 buques.

1029 - MINAS

Las rutas con aguas poco profundas son particularmente aptas para ser minadas por el enemigo.

1030 - FORMACIÓN DEL CONVOY

a. Los Convoyes Costeros tendrán formaciones que no abarquen un frente considerable y dependerán de la situación táctica y áreas que atravesarán en su navegación.

b. En las salidas / entradas a puerto y en pasajes por canales estrechos, normalmente navegarán en columna.

c. Las formaciones en aguas abiertas se ajustarán de acuerdo a los posibles ataques del enemigo.

d. El núcleo del Convoy Costero no ocupará normalmente una estación particular en la formación y podrá modificarse durante el curso.

1031 - BUQUES QUE SE INCORPORAN AL CONVOY COSTERO

Los buques que se incorporan podrán ser estacionados en los sectores popeles del Convoy. En algunos casos, se estacionarán de acuerdo al diagrama específico de formación adoptada.

1032 - CONFERENCIA DEL CONVOY COSTERO

El concepto es similar al tratado en el Art. 1012, con las salvedades lógicas por tener diferentes implicancias y ser generalmente más simple.

CAPITULO 11

EQUIPAMIENTO DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 11

EQUIPAMIENTO DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA

TEMA	Pág. Nº
1100 – GENERALIDADES.	11-3
1101 - LUCES ATENUADAS DE COLOR PARA USAR DURANTE LA NOCHE.	11-3
1102 – RESGUARDO DE DOCUMENTOS CLASIFICADOS.	11-3
1103 - LUCES DE NAVEGACIÓN.	11-3
1104 - OSCURECIMIENTO DEL BUQUE.	11-4
1105 - CERTIFICADO DE EQUIPOS DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA.	11-4

PÁGINA EN BLANCO

CAPITULO 11

EQUIPAMIENTO DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA

1100 – GENERALIDADES.

Para participar en convoyes / grupos de pesca en CNTM/S, los BM´s / BP´s deberán embarcar equipos especiales. Existen tres categorías:

- CATEGORIA 1: son aquellos que se encuentran abordo de buques mercantes / pesqueros en tiempo de paz.

- CATEGORIA 2: equipos que, normalmente, no se encuentran abordo de buques mercantes / pesqueros, pero de fácil obtención en el comercio.

- CATEGORIA 3: efectos que deben ser obtenidos fuera de la línea comercial.

La provisión de equipos correspondientes a la Categoría 3 (equipos especiales), es responsabilidad de las autoridades nacionales, las cuales deberán indicar donde adquirirlos cuando fuera necesario.

1101- LUCES ATENUADAS DE COLOR PARA USAR DURANTE LA NOCHE

Son lámparas de color roja normalmente usadas para favorecer la adaptación de la visión en el pasaje para la oscuridad total.

Si no pueden ser usadas lámparas de color rojo, se podrán utilizar de otros colores, que sean atenuadas. Las lámparas de color rojo son indicadas para uso en pasillos, puente de mando, cuarto de derrota, etc. Las linternas de uso en cubierta exteriores serán usadas con filtros de color para disminuir la intensidad del haz de luz.

1102 – RESGUARDO DE DOCUMENTOS CLASIFICADOS.

Los buques deberán poseer dos taquillas / armarios perforados de metal, para guardar los documentos clasificados de abordo. Uno de ellos se deberá encontrar en el puente de mando y el otro en la estación de radio. Su fijación deberá ser de tal forma que permita ser fácilmente removido y lanzado al mar (por inminente captura del enemigo, incendio, etc.). En caso que el buque no posea tales armarios, los documentos clasificados deberán ser guardados en lugar seguro, próximos al puente de mando y a la estación de radio, para la rápida destrucción del material clasificado, cuando se ordene. Dichos documentos deberán ser lanzados al mar en bolsas perforadas y lastradas. Si hubiera tiempo suficiente, deberán ser totalmente incinerados.

1103 – LUCES DE NAVEGACION.

a. Luces de palo y de costado.

Esas luces deberán estar alimentadas por circuitos diferentes, si es posible. Además contarán con regulador de intensidad para atenuar o reducir la luz.

b. Luces de alcance y de popa.

Las luces de alcance serán azules y visibles aproximadamente hasta 1 milla en condiciones de buen tiempo. En el plano horizontal su haz abarcará 135º y en el vertical no más de 10º sobre el nivel del mar. Esta luz se encenderá desde el Puente y no tendrá regulador de intensidad. Además, deberá existir una luz blanca de popa como alternativa de la luz azul mencionada, para casos de baja visibilidad o cuando el Comodoro ordene su encendido por niebla.

1104 - OSCURECIMIENTO DEL BUQUE.

Cuando se navegue en convoy y como independiente, será necesario observar ciertas reglas para no ser detectado por el enemigo, en especial aquellas vinculadas con el oscurecimiento del buque. En esa ocasión, toda la tripulación deberá verificar que haya escapes de luz hacia el exterior del buque.

Los arreglos necesarios para oscurecer el buque serán suficientes para cumplir con la condición mencionada. Existirán elementos portátiles siendo ellos mantas, cortinas, linternas modificadas, etc. y otros fijos como tapas de ventanas, ojos de buey, lámparas para navegación en sigilosa, lámparas de cubierta o superestructura atenuadas, etc. En algunos casos, algunos equipos de oscurecimiento serán instalados abordo en los arsenales, pues implican modificaciones. Ellos pueden ser interruptores automáticos de luz, coberturas especiales de aperturas al exterior, etc.

En ciertas áreas, el oscurecimiento total del buque no será necesario. Sin embargo, las embarcaciones estarán preparadas para adoptar la máxima condición de oscurecimiento posible, con el mínimo preaviso.

1105 - CERTIFICADO DE EQUIPOS DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA.

El NCSO inspeccionará los equipos del convoy / Grupo de Pesca y librará el certificado correspondiente.

Hay dos tipos de certificados:

- Certificado ”LIBRE” o “PLENO”: Significa que el buque está de acuerdo a lo especificado en los requerimientos de las Autoridades Navales Aliadas.

- Certificado “POR EL VIAJE”: Significa que el certificado es válido por el viaje solamente. El buque no cumple con todos los requerimientos de la Autoridad Naval Aliada pero ello no es causa para demorarlo. La lista de deficiencias será entregada al Comandante y hasta que ellas no hayan sido subsanadas, no podrá obtener el Certificado “Libre” o “Pleno”. Los certificados se extenderán por duplicado; uno quedará a bordo y el otro en poder del NCSO.

CAPITULO 12

INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 12

INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

TEMA	Pág. Nº
SECCIÓN I – GENERALIDADES	12-3
1200 - TIPOS DE COMUNICACIONES DISPONIBLES EN CONVOY	12-3
1201 - RESPONSABILIDAD DE LOS CAPITANES	12-3
1202 - PLAN DE COMUNICACIONES	12-4
1203 - OFICIALES NAVALES DE ENLACE	12-4
1204 - ESTADO MAYOR DEL CONVOY	12-5
1205 - PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO, IDENTIFICACIÓN Y AUTENTICACIÓN DE MENSAJES	12-5
1206 - BANDERA DE CONVOY	12-5
1207 - SERVICIO DE INSPECCIÓN EN PUERTO	12-5
SECCIÓN II - INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA SEÑALIZACIÓN / COMUNICACIONES EN CONVOY	12-6
1208 - SEÑALES / COMUNICACIONES DENTRO DEL CONVOY	12-6
1209 - HORA INDICADA EN LAS SEÑALES / COMUNICACIONES	12-7
1210 - INDICATIVOS DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA	12-7
SECCIÓN III - PROCEDIMIENTO RADIOTELEFÓNICO	12-8
1211 – GENERALIDADES	12-8
1212 – ALFABETO	12-8
1213 - PRONUNCIACIÓN DE NÚMEROS	12-8
1214 - PALABRAS QUE SIGNIFICAN UN PROCEDIMIENTO ESPECIFICO (PROWORDS)	12-8
1215 - FORMATO DE MENSAJE	12-10

1216 - REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL 12-11

1217 – RETRANSMISIÓN 12-14

1218 - MÉTODO “NO CONTESTAR” 12-15

1219 - MÉTODO DE EJECUCIÓN 12-15

1220 - ENEMY CONTACT REPORT (ECR) 12-17

1221 - PROCEDIMIENTO ANTINTERFERENCIA / DECEPCIÓN 12-18

1222 - PERDIDA DE CONTACTO EN EL CIRCUITO VHF DE RADIOTELEFONÍA DEL CONVOY 12-18

1023 - TRANSMISIÓN PASO A PASO 12-18

SECCIÓN IV - SEÑALIZACIÓN POR FOCO / DESTELLOS 12-20

1224 – GENERALIDADES 12-20

1225 - MÉTODO DE EJECUCIÓN 12-20

CAPITULO 12

INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

SECCIÓN I – GENERALIDADES

1200 - TIPOS DE COMUNICACIONES DISPONIBLES EN CONVOY

Los siguientes tipos de comunicaciones están disponibles para usar en Convoy. Instrucciones adicionales serán dadas en el Legajo de Zarpada y / o en la Conferencia del Convoy.

- Primario: Radiotelefonía VHF / UHF baja potencia;

- Secundario: Foco de señales; e

- Tercero: Comunicaciones por satélite, cuando estén disponibles.

Las facilidades satelitales podrán ser usadas en caso que los buques posean los sistemas adecuados.

Si bien la señalización por foco es dificultosa, debe tenerse en cuenta que en muchas oportunidades el silencio radiotelefónico es necesario. Por ello, el sistema de comunicaciones por foco debe ser mantenido vigente y practicado asiduamente.

Los procedimientos de radiotelefonía y foco a ser usados dentro del Convoy / Grupo de Pesca, están contenidos en las Secciones 3 y 4 del presente Capítulo.

La señalización por banderas no se utiliza normalmente en Convoy / Grupo de Pesca y nunca debe ser usada para ejecutar maniobras. Cuando sea aceptable usar éste método, los buques se ajustarán a los procedimientos del Código Internacional de Señales (OCMI).

1201 - RESPONSABILIDAD DE LOS CAPITANES

El Capitán deberá asegurarse que todo el personal vinculado y responsable de las comunicaciones, esté totalmente compenetrado de sus funciones y tenga las instrucciones necesarias para cumplir correctamente sus tareas, incluyendo control de emisiones y seguridad de las comunicaciones. Se prestará especial atención a las modificaciones o actualizaciones que se ordenen.

Mayores precisiones al respecto se encuentran en el Suplemento de Comunicaciones del presente Manual.

1202 - PLAN DE COMUNICACIONES

Los requerimientos internos de comunicaciones de un Convoy, serán especificados en los planes de comunicaciones (COMPLANS) que se encuentran incorporados a los Legajos de Zarpada. Como mínimo se requiere una red de radiocomunicaciones en VHF para cursar tráfico operativo / administrativo, entre el Comodoro y los buques de la formación. La citada red será controlada por el Comodoro, quién llevará un pormenorizado registro de los mensajes cursados. Los buques procurarán llevar un registro lo más completo posible, en función del personal radio disponible.

La potencia de emisión será la más baja compatible con la confiabilidad de las comunicaciones en el Convoy / Grupo de Pesca. Deben disponerse varios canales / circuitos VHF secundarios o de emergencia, en caso de interferencia o perturbación intencional (JAMMING).

Además de la Guardia de Socorro y los circuitos mencionados precedentemente, existirán otros canales VHF para ser utilizados por el Comodoro para:

- Intercambio de Información con el OCT.

- Pasar o retransmitir tráfico a los buques (recibidos por la guardia radio del buque del Comodoro) o para el intercambio de información cuando haya pobres condiciones de propagación.

1203 - OFICIALES NAVALES DE ENLACE

En tiempo de crisis o guerra, se pueden asignar Oficiales Navales de Enlace (NCO) a los buque mercantes / pesqueros, para asistir a los Capitanes en lo que hace a las comunicaciones tácticas y procedimientos de maniobra en Convoy / Grupo de Pesca. También intervendrán en el manejo del material clasificado. En particular atenderán:

- Organización y contenido de Legajos de Zarpada.

- Publicaciones clasificadas y el uso y comprensión de lo establecido en el presente manual.

- Mantenimiento de la estación asignada y maniobra de los buques en la formación.

- Procedimientos de radiocomunicaciones y señalización por foco. De existir capacidad de comunicación por satélite, asistirán al capitán en su utilización.

- Registros establecidos durante CNTM.

- Control de Emisiones y cifrado.

- Operaciones con helicópteros.

1204 - ESTADO MAYOR DEL CONVOY

Será asignado normalmente al Comodoro, Vicecomodoro y Contracomodoro. Su responsabilidad es mantener informado en todo momento al Comodoro de todos los aspectos atinentes a las comunicaciones del Convoy. Así mismo, cumplirá todas las directivas dadas por el Comodoro y verificará que los buques realicen los procedimientos correctos y de acuerdo a la doctrina en vigor. Es de suma importancia que el Estado Mayor trabaje en equipo e integrado con el resto de los oficiales de la dotación del buque, en el cual se halla embarcado el Comodoro.

1205 - PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO, IDENTIFICACIÓN Y AUTENTICACIÓN DE MENSAJES

Cuando se navega integrado o en proximidades de una Fuerza Naval, el material codificado / cifrado para utilizar en los procedimientos de reconocimiento, identificación y autenticación, será entregado a cada buque por las autoridades navales pertinentes de la organización de CNTM.

- Reconocimiento e identificación.

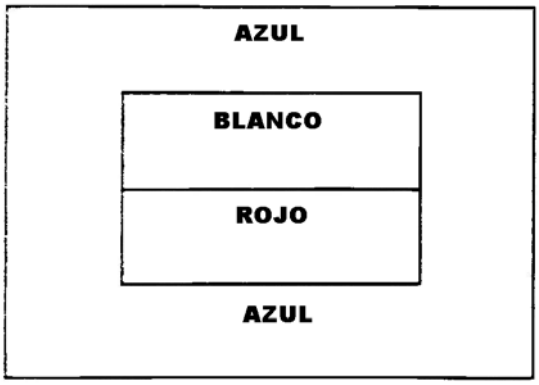
Los buques se deberán identificar inmediatamente cuando esto les sea requerido por buques de guerra, aeronaves, buques o estaciones de control. Las tablas y códigos de reconocimiento e identificación, deberán estar disponibles en todo momento en el Puente de la embarcación.

1206 - BANDERA DE CONVOY

El NCSO podrá entregar antes de la zarpada una bandera distintiva para ser izada por todos los buques escoltas, mercantes / pesqueros, de un determinado Convoy Oceánico. Será usada de día y solo por un limitado período de tiempo, para ayudar al reconocimiento mutuo de las embarcaciones involucradas.

1207 - SERVICIO DE INSPECCIÓN EN PUERTO

En algunas circunstancias, puede ser necesario efectuar inspecciones por parte de las autoridades nacionales a los buques que entran al puerto. En ese caso, la embarcación que lleva abordo a la comisión inspectora, tendrá una bandera que la identifique. La citada bandera deberá ser conocida por los buques que toman puerto. Los buques que deben ser examinados fondearán en un fondeadero asignado para tal efecto y podrá tener izada una señal indicativa de buque a ser examinado.



BANDERA DE SERVICIO DE INSPECCION

Figura 12-1: Ejemplo de bandera de Servicio de Inspección en Puerto

SECCIÓN II - INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA SEÑALIZACIÓN / COMUNICACIONES EN CONVOY

1208 - SEÑALES / COMUNICACIONES DENTRO DEL CONVOY

Los buques en Convoy / Grupo de Pesca usarán las señales o comunicaciones que se especifican en los CAPÍTULOS 13 y 14 de ésta publicación y en el Código Internacional de Señales (INTERCO), tanto a lo que se refiere a radiotelefonía o foco.

La mayoría de las señales / comunicaciones requeridas en las operaciones del Convoy / Grupo de Pesca, se pueden encontrar en los CAPÍTULOS 13 y 14 de ésta publicación. El CAPÍTULO 13 contiene el significado de los gallardetes numerales y de las señales de una bandera (difieren del código INTERCO), en Convoy / Grupo de Pesca, estas señales son usadas continuamente.

El CAPÍTULO 14 contiene las señales de una letra y también de grupos de tres letras; cada grupo comienza con la letra XRAY.

Código INTERCO. La palabra INTERCO precederá a los grupos tomados del Código Internacional, cuando se transmiten señales del mencionado código por radiotelefonía o foco. Si se utiliza el Código INTERCO por banderas, el grupo irá precedido por el gallardete CODE.

Tipo de señales. Existen dos tipos:

- Señales que contienen órdenes.

- Señales que contienen instrucciones / información.

Algunas órdenes por sus características deben ejecutarse simultáneamente. Para ello se usará el Método de Ejecución, descrito en la SECCIÓN 3.

1209 - HORA INDICADA EN LAS SEÑALES / COMUNICACIONES

A menos que se indique otra cosa, en los mensajes se utilizará la hora del primer meridiano de GREENWICH (Z). Dentro de lo posible, existirá un reloj con la hora mencionada en el puente del buque. Este deberá estar visible y al alcance de todos aquellos que precisan conocer la hora oficial (Z), por las diversas funciones que desarrollan.

El tiempo estipulado para identificar, interpretar y responder una señal / comunicación, se halla especificado en la SECCIÓN 3.

1210 - INDICATIVOS DEL CONVOY

Usarán como indicativos los designadores de su estación en la Formación para radiotelefonía y foco. En el caso de transmitir en radiotelefonía:

EJEMPLO: BUQUE ALFA UNO..... (ALFA UNO es el designador de estación).

Indicativos de Llamada especiales usados dentro del Convoy / Grupo de Pesca.

BUQUE / AUTORIDAD	**INDICATIVO**
Comodoro	TORO / BULL
Vicecomodoro	BECERRO / CALF
Contracomodoro	POTRO / COLT
Colectivo del Convoy / Grupo de Pesca	EQUIPO / TEAM
Sección	SACO / SACK (seguido por 1,2...)
OCT	JEFE / BOSS
Colectivo buques escolta	BANDA / GANG
Escolta individual	SODA
Buques de Rescate	CORCHO / CORK
Buques con misiles guiados	DISPARO / SHOT
Aeronaves Escoltas / Apoyo	TABLA / PLANK
Buques Rezagados	PEREZOSO / LAZY

SECCIÓN III - PROCEDIMIENTO RADIOTELEFÓNICO

1211 - GENERALIDADES

Los procedimientos radiotelefónicos descriptos serán utilizados por todos los circuitos establecidos dentro del Convoy / Grupo de Pesca. El Comodoro del Convoy / Grupo de Pesca, será la autoridad control de red. La disciplina en estos circuitos es esencial para mantener la eficiencia en las comunicaciones.

1212 - ALFABETO

Se usará el Código Internacional de Señales para designar las letras.

Las palabras difíciles que deban deletrearse, irán precedidas de la palabra "deletreo" (spell).

EJEMPLO:

XIROJDO – DELETREO XRAY INDIA ROMEO OSCAR JULIETT DELTA OSCAR – XIROJDO.

1213 - PRONUNCIACIÓN DE NÚMEROS

Cuando se transmiten números por radiotelefonía y en caso de dificultad o posibilidad de error, se deletrearán los dígitos.

EJEMPLO:

1600: UNO SEIS CERO CERO

NOTA: Si es necesario usar el Código Internacional de Señales en Inglés, se tendrá en cuenta su pronunciación.

1214 - PALABRAS QUE SIGNIFICAN UN PROCEDIMIENTO ESPECIFICO (PROWORDS)

Las siguientes palabras tienen asignado un significado para ser usadas en los circuitos de radiotelefonía del Convoy / Grupo de Pesca.

PALABRA	ABREVIATURA	SIGNIFICADO
ALARMA ALARMA ALARMA	ALARMA x 3	Este buque ha visto / detectado o esta siendo ataca-do por fuerzas hostiles / enemigas. Este mensaje interrumpe cualquier transmisión en progreso.
AQUÍ (THIS IS...)	DE	Esta transmisión es del indicativo de llamada que sigue.
AUTENTICACIÓN	AU (AUTH)	La estación llamada responde al pedido de autenticación.
AUTENTICACIÓN ES	AU ES (AUTH IS…)	La autenticación de este mensaje es...
AUTENTICO	AU CO (I AUTH)	El grupo que sigue es en respuesta a su pedido de autenticación.

BARRA (Usado en INTERCO u otros Códigos)	(TACK)	Indica separación entre grupos o caracteres, que sino fueran separados tendrían otro significado.
Estación desconocida / Buque que llama	AA	Dirigiéndose a una estación desconocida o no identificada.
Cambio	R	Este es el final de una transmisión. Se necesita respuesta.
Con Momento de Ejecución	CMEJ (IX)	El mensaje será ejecutado con momento de ejecución, al recibir la palabra EJECUTAR.
Corrección	C	Se ha cometido un error en la transmisión. La transmisión continuará con la última palabra correctamente transmitida. Se ha cometido un error en esta transmisión o mensaje (indicar mensaje). La versión correcta es.....
Corto	AR	Final de transmisión. No se requiere respuesta.
Deletreo		Deletreo fonéticamente la palabra.
Destinatarios / para	TO	Destinatarios Ejecutivo del mensaje.
Ejecutar (Método de Ejecución)	EJ (IX...)	Se ejecuta (orden) el mensaje o señal al que hace mención. Normalmente precedido por la palabra ATENCIÓN (STANDBY).
Error	WG	La última transmisión fue incorrecta. La versión correcta es....
Exceptuado	EXC (XMT)	La estación que sigue inmediatamente esta exceptuada del indicativo de llamada colectivo.
Esperar	ES (AS)	Pausa por segundos. Si la pausa es mayor, se transmite “Esperar, corto”.
Grupos	GR	Este mensaje contiene el número de grupos indicados.
Hablar más lento / Transmitir más despacio.	HD (SS)	Su transmisión es demasiado rápida. Hable / Transmita más despacio.
Hacer caso omiso / Anular esta transmisión- corto. (Anulo)	ANULAR (DISR AR)	Esta transmisión es un error. (Esta transmisión no debe ser usada para anular un mensaje totalmente emitido y que tiene acuse de recepción).
Hora		Hora del mensaje, “Hora..... “
Info.	INFO	Los indicativos de llamada que siguen a continuación son solo informativos de la señal o mensaje enviado.
INTERCO	INTERCO	El grupo que sigue es del Código Internacional de Señales.
Leer nuevamente. Colacionar	LN (RB)	Repita esta transmisión nuevamente exactamente como usted la recibió.
Leo nuevamente (READ BACK). Colaciono	YLN (IRB)	Lo que sigue es en respuesta a sus instrucciones de leer nuevamente.
Levantar / Romper Silencio	NEGAT SIL	Levantar / Romper el Silencio. El mensaje será autenticado.
Negat / Negativo	NEGAT	a- No / Negativo. Anular mensajes con Momento de Ejecución o los indicados.

No contestar	NC (F)	La estación llamada no contestará este llamado o transmisión. Cuando se use esta señal, la transmisión terminará en “CORTO”.
Palabra antes	PA (WA)	La palabra que precede a..... es.....
Palabra después	PD (WB)	La palabra que sigue a..... es .....
Palabra dos veces	PDV (WT)	Comunicación dificultosa. Transmita cada frase o grupo dos veces. Esta señal puede ser una orden o una solicitud.
Pasar / Cambiar (KICK)		Orden ejecutiva para pasar o cambiar al canal VHF indicado.
Promotor	FM	Originador del mensaje.
Recibido	R	He recibido su última transmisión satisfactoriamente.
Repita	RPT / IMI	Repita toda su última transmisión o la porción que se indica.
Retransmita	T	Retransmita / transmita este mensaje a todos los indicados.
Separado	BT	Usado para separar el texto de otra parte del mensaje.
Sigue mensaje / Escribir	MSG	Lo que sigue es un mensaje que usted debe registrar.
Silencio (repetido 3 veces)	SIL (x 3)	Cesar transmisión inmediatamente. Normalmente será un mensaje autenticado. El Silencio se mantendrá hasta que se levante por otro mensaje.
Todo después	TD (AA)	La parte del mensaje que sigue es.....
Todo antes	TA (AB)	La parte del mensaje que precede es.....
Verificar	VE (VFY)	Usado por una estación que ha recibido mensaje y desea asegurarse con el originador que lo que ha recibido es correcto.
Verifico	YVE (IVFY)	Lo que sigue ha sido verificado a su requerimiento de verificar.

1215 - FORMATO DE MENSAJE

A continuación se describe el formato de mensaje radiotelefónico que normalmente se usa en el Convoy / Grupo de Pesca (Ver CAPÍTULO 5 del Suplemento de Comunicaciones).

Formato de Mensaje:

PARTE	CONTENIDO
LLAMADA	Estación/es llamada/s esta es estación que llama.
ENCABEZAMIENTO / PREÁMBULO	Instrucciones del mensaje: (Opcional) ▪ No contestar ▪ Sigue más ▪ Retransmitir ▪ Lea nuevamente ▪ Hora ▪ Grupo ▪ Con Momento de Ejecución
TEXTO	Texto del mensaje en claro / codificado
FINAL	Hora Repito Autenticación es... (Opcional) Indicativos de llamada de estaciones que se desea que respondan - CAMBIO o CORTO

NOTA: Las partes estarán separadas por la palabra “SEPARADO” (BREAK). Cuando se use la hora, identificará al mensaje.

1216 - REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL

Para evitar la confusión que resultaría de la interrupción de transmisiones en ejecución, los operadores deberán estar atentos a las comunicaciones en curso y asegurarse que el circuito no esta ocupado, antes de iniciar una transmisión.

Por razones de seguridad, las transmisiones por radiotelefonía serán cortas y concisas siempre de lo posible, compatibles con su confiabilidad. Esto es posible, usando las señales que se hallan en el CAPÍTULO 14 de la presente publicación o , en su defecto, lenguaje en claro adecuado.

La transmisión en radiotelefonía se hará en forma clara y lenta, modulando correctamente y con frases simples (no palabra por palabra). Se evitará usar lenguaje coloquial. Las palabras no deben superponerse ni agolparse en la transmisión. Para facilitar el pedido de repeticiones, asegurar confiabilidad y permitir una transmisión ininterrumpida, todos los mensajes deberán estar redactados o registrados; esto favorecerá también la retransmisión correcta.

Establecimiento de Comunicaciones. Antes de emitir o cursar tráfico en el Convoy / Grupo de Pesca en la red del circuito VHF, será necesario efectuar ligazón con otras estaciones, para verificar que la transmisión es legible o entendible.

EJEMPLO:

El Comodoro Transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO, CAMBIO

Cada estación contesta en secuencia alfanumérica de acuerdo al designador de estación:

AQUÍ ALFA UNO, CAMBIO
AQUÍ ALFA DOS, CAMBIO
ETC.
Luego de que todas las estaciones han contestado, el Comodoro transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO, CORTO

Cada buque tiene 5 segundos para contestar; luego lo hace el que sigue en orden alfanumérico / orden de precedencia. Si un buque no contesta en su turno, lo hará al finalizar el último buque.

Si la estación llamada tiene problemas en su comunicación, se lo informará a la estación que lo llama:

EJEMPLO:

DÉBIL PERO CLARO
DISTORSIONADO
FUERTE PERO CON INTERFERENCIA

Si la transmisión es dificultosa, se transmitirá dos veces:

EJEMPLO:

ALFA UNO, ALFA UNO AQUÍ TORO, TORO, CAMBIO

Un apropiado control de la red y disciplina en la operación de los circuitos por parte de las estaciones, permiten mantener un adecuado intercambio de tráfico en el menor tiempo posible y refuerza la seguridad de las comunicaciones.
Para cursar tráfico con buques que no integran la red, se deberá pedir permiso a la estación control de red, excepto en casos de emergencias o rescates.

Una vez que el Comodoro está seguro que el establecimiento de la red es aceptable, podrá transmitir mensajes sin llamada preliminar:

EJEMPLO:

EQUIPO AQUÍ TORO
XRAY INDIA MIKE FIVE

BRAVO TRES
CAMBIO

En éste caso BRAVO TRES es indicado para responder (aún el mensaje sea para todos):

TORO AQUÍ BRAVO TRES
RECIBIDO
CORTO

RECIBIDO es el término utilizado para informar que el mensaje fue recibido.

Si el Comodoro ha finalizado la transmisión, los buques contestarán en orden.

Si algún buque pierde una parte del mensaje, llamará al Comodoro y solicitará la parte faltante usando alguna palabra con procedimiento específico:

REPITA
REPITA TODO DESPUÉS DE .....
REPITA TODO ANTES DE.....
REPITA DESDE .....HASTA.....
ETC.

Cuando la comunicación es dificultosa, se transmitirá dos veces.
Para ello se indicará “PALABRAS DOS VECES”.
El buque originador se asegurará que la estación receptora haya recibido correctamente los mensajes, solicitándole “COLACIONAR o LEER NUEVAMENTE”.

Cuando se produce un error por parte del operador que transmite, se usará la palabra “CORRECCIÓN” y luego continúa el mensaje.

Si la transmisión concluye y luego se descubre el error, el operador que transmitió el mensaje, mandará un mensaje de corrección, haciendo mención al enviado incorrectamente.

EJEMPLO:

CORRIJO MI UNO UNO CUATRO CINCO ZULU
PALABRA DESPUÉS DE XRAY INDIA MIKE – CUATRO
BRAVO CUATRO
CAMBIO

Durante la transmisión de un mensaje, antes de finalizar o en cualquier momento, el mensaje podrá ser cancelado usando “ANULO ESTA TRANSMISIÓN” o “ANULO MENSAJE”.
Un mensaje que ha sido transmitido y recibido, solo puede ser anulado por otro mensaje.

1217 - RETRANSMISIÓN

Para retransmitir un mensaje se indicará “RETRANSMITA A / PARA” o “RETRANSMITIR A” seguido del indicativo de la estación a retransmitir el mismo. Cuando más de una estación es llamada, aquel que será el retransmisor tendrá a continuación de su indicativo de llamada la instrucción“ RETRANSMITIR A.....”. Cuando esta palabra de procedimiento específico (PROWORD) es incluida en un mensaje, FM, TO e INFO deben figurar en el formato del mensaje.

EJEMPLO:

BRAVO SEIS AQUÍ TORO
RETRANSMITA A PEREZOSO
FM TORO
TO PEREZOSO
XRAY WHISKEY CHARLIE
HORA UNO CERO UNO CUATRO ZULU
CAMBIO

BRAVO SEIS da el RECIBIDO a TORO y retransmite a PEREZOSO:

PEREZOSO AQUÍ BRAVO SEIS
RETRANSMITO DE TORO
FM TORO
TO PEREZOSO
XRAY WHISKEY CHARLIE
HORA UNO CERO UNO CUATRO ZULU
CAMBIO

PEREZOSO transmite:

AQUÍ PEREZOSO
RECIBIDO
CORTO

BRAVO SEIS luego llama a TORO y le informa que ha retransmitido su mensaje a PEREZOSO:

TORO AQUÍ BRAVO SEIS
SU UNO CERO UNO CUATRO ZULÚ
RETRANSMITIDO A PEREZOSO
CAMBIO

TORO transmite:

AQUÍ TORO
RECIBIDO

CORTO

1218 - MÉTODO "NO CONTESTAR"

Cuando se hace imperativo que la estación no responda una transmisión, se usará la palabra de procedimiento específico "NO CONTESTAR". Esta se transmite inmediatamente después de la llamada. Cuando se usa este método, el mensaje será transmitido dos veces, separados por "REPITO".

EJEMPLO:

(TORO ordena Silencio Radar)

EQUIPO AQUÍ TORO
NO CONTESTAR
XRAY ECHO ALFA
HORA UNO DOS UNO CINCO ZULÚ
AUTENTICACIÓN ES BRAVO TANGO
REPITO.....(se repite todo el mensaje) CORTO

1219 - MÉTODO DE EJECUCIÓN

Los mensajes que deben ser ejecutados usando el "MÉTODO DE EJECUCIÓN" en circuitos radiotelefónicos del Convoy / Grupo de Pesca, llevarán luego de la llamada la indicación "CON MÉTODO DE EJECUCIÓN" y el texto será repetido.

EJEMPLO:

El Comodoro transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO
CON MÉTODO DE EJECUCIÓN
WHISKEY ESTRIBOR UNO OCHO CERO
REPITO
WHISKEY ESTRIBOR UNO OCHO CERO
BRAVO TANGO (separado)
ALFA UNO CAMBIO
ALFA UNO transmite:

AQUÍ ALFA UNO
RECIBIDO
CORTO

Cuando se está listo a ejecutar la señal, el Comodoro transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO
ATENCIÓN – EJECUTAR
HOTEL UNO
CAMBIO

HOTEL UNO transmite:

AQUÍ HOTEL UNO
RECIBIDO
CORTO

NOTA: Si existe demora entre la transmisión del mensaje y la orden de ejecutar, se repetirá el texto antes de ejecutar.
EJEMPLO:

EQUIPO AQUÍ TORO
WHISKEY ESTRIBOR UNO OCHO CERO
ATENCIÓN – EJECUTAR
BRAVO TRES
CAMBIO

BRAVO TRES transmite:

AQUÍ BRAVO TRES
RECIBIDO CORTO

Cancelación de mensajes con MOMENTO DE EJECUCIÓN.

Para cancelar o anular un mensaje con método de MOMENTO DE EJECUCIÓN se usará la palabra NEGAT.
Los mensajes que se han ordenado ejecutar NUNCA pueden anularse o cancelarse.

EJEMPLO:

El Comodoro transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO
CON MOMENTO DE EJECUCIÓN
TANGO BABOR CERO CUATRO CINCO
REPITO
TANGO BABOR CERO CUATRO CINCO
CAMBIO

Luego, el comodoro decide cancelar la señal y transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO
NEGAT TANGO BABOR CERO CUATRO CINCO
REPITO
NEGAT TANGO BABOR CERO CUATRO CINCO

Verificación. Si cualquier estación recibió el mensaje correctamente, pero tiene dudas del significado o interpretación de la señal, solicitará “VERIFICAR”. Ante éste requerimiento, la señal no se ejecutará hasta que la duda haya sido aclarada.

EJEMPLO:

AQUÍ ALFA UNO
VERIFIQUE WHISKEY ESTRIBOR UNO OCHO CERO
CAMBIO

1220 - ENEMY CONTACT REPORT (ECR)

Cualquier buque dentro del Convoy / Grupo de Pesca que tenga contacto con el enemigo o unidad sospechosa, enviará un mensaje ENEMY CONTACT REPORT (ECR) inmediatamente. Para evitar engaño por parte del enemigo, autenticará el mensaje ECR.

Cuando se transmite un ECR en el circuito radiotelefónico VHF del Convoy / Grupo de Pesca, se usará el formato abreviado del mismo. El mensaje contiene la palabra ALARMA repetida tres veces y la siguiente información:

Nombre / designación del objeto / buque enemigo.

Azimut y distancia desde el buque que informa.

Información adicional si se posee. (Rumbo, velocidad, etc.).

EJEMPLO:

ALFA UNO observa un periscopio:

ALARMA ALARMA ALARMA
GALLARDETE CINCO BARRA CERO CUATRO CINCO BARRA
CUATRO CERO
HORA UNO TRES CINCO CINCO ZULU
AUTENTICACIÓN ES MIKE VICTOR
CAMBIO

Solo el Comodoro transmitirá:

AQUÍ TORO
RECIBIDO
CORTO

El Comodoro impondrá un mensaje de acuerdo al CAPÍTULO 7 de la presente publicación.

1221 - PROCEDIMIENTO ANTINTERFERENCIA / DECEPCIÓN

El Comodoro procederá a efectuar cambio de frecuencia en el circuito VHF por varias razones: Interferencia, decepción, división del Convoy / Grupo de Pesca, etc.

La palabra CAMBIA / CAMBIEN seguida de una letra, será una orden de ejecución inmediata para pasar a otra frecuencia.

EJEMPLO:

EQUIPO AQUÍ TORO
CAMBIA DELTA
REPITO
CAMBIA DELTA
CORTO

Cada frecuencia tendrá asignada una letra con un circuito asociado, que deberá poder ser sintonizado por todos los equipos VHF del Convoy / Grupo de Pesca. El NCSO provee esta tabla en el Legajo de Zarpada.

EJEMPLO DE TABLA:

ALFA	CANAL 17
BRAVO	CANAL 06
CHARLIE	CANAL 77
DELTA	CANAL 73

1222-.PERDIDA DE CONTACTO EN EL CIRCUITO VHF DE RADIOTELEFONÍA DEL CONVOY / GRUPO DE PESCA

En el caso que se pierda contacto en el circuito VHF del Convoy / Grupo de Pesca, los buques que se hallan en esta situación intentarán restablecer la ligazón, cambiando a los circuitos indicados en la tabla de frecuencias.

1023 - TRANSMISIÓN PASO A PASO

A los efectos que las estaciones receptoras preparen sus equipos para una transmisión PASO A PASO (PACE TO PACE), el originador debe transmitir el grupo XD6 (Preparase para una transmisión PASO A PASO) y cuando el tiempo lo permite XDH (Informe cuando esté listo a recibir una transmisión PASO A PASO).

Cuando están listas, las estaciones receptoras transmitirán XDI (Estoy listo a recibir transmisión PASO A PASO). Una vez que las estaciones receptoras estén listas, el originador transmitirá: XDJ 5, 4, 3, 2, 1 AHORA (La transmisión PASO A PASO está siendo enviada ahora). Las estaciones receptoras

recibirán la transmisión PASO A PASO o usarán el grupo XDK (Repita su última transmisión PASO A PASO).

EJEMPLO:

Cuando las estaciones receptoras deben informar cuando estén listas:

EQUIPO AQUÍ TORO
XD6 XDH
CAMBIO

AQUÍ ALFA UNO
XDI
CORTO

AQUÍ ALFA DOS
XDI
CORTO

AQUÍ BRAVO UNO
XDI
CORTO

Etc.

EQUIPO AQUÍ TORO
XDI CINCO, CUATRO, TRES, DOS , UNO AHORA

Luego que se completa la transmisión PASO A PASO:

EQUIPO AQUÍ TORO
CAMBIO
AQUÍ ALFA UNO
RECIBIDO
CORTO

AQUÍ ALFA DOS
RECIBIDO
CORTO

AQUÍ BRAVO UNO
RECIBIDO
CORTO

Etc.

Cuando no existe tiempo para que las estaciones receptoras informen cuando estén listas a recibir una transmisión PASO A PASO, se procederá de la siguiente forma:

EJEMPLO:

EQUIPO AQUÍ TORO
XD6
REPITO
XD6
CORTO

Luego, después de una apreciable pausa, transmite:

EQUIPO AQUÍ TORO
XDJ CINCO, CUATRO, TRES, DOS, UNO AHORA
CORTO

SECCIÓN IV - SEÑALIZACIÓN POR FOCO / DESTELLOS

1224 - GENERALIDADES

El foco es un medio secundario de comunicaciones y su uso será restringido al mínimo necesario. Normalmente se utilizará el foco direccional con o sin filtro modificador. En algunos casos, puede usarse destello omnidireccional.

1225 - MÉTODO DE EJECUCIÓN

EJEMPLO:

El Comodoro transmite a ALFA CINCO	ALFA CINCO transmite
ALFA CINCO ALFA CINCO ALFA CINCO	
(HASTA QUE RESPONDA)	TANGO
INDIA XRAY	TANGO
XRAY	TANGO
ALFA	TANGO
ALFA	TANGO
ALFA ROMEO	TANGO
TANGO	ROMEO

Cuando está listo a ejecutar, el Comodoro transmite:

COMODORO	ALFA CINCO
ALFA CINCO ALFA CINCO ALFA CINCO	
(HASTA QUE RESPONDA)	TANGO
INDIA XRAY INDIA XRAY INDIA XRAY INDIA XRAY INDIA XRAY INDIA XRAY	
---------- (5 SEGUNDOS)	----------(5 SEGUNDOS)
ALFA ROMEO	TANGO
TANGO	ROMEO

IX: La ejecución sobre la señal que sigue será llevada a cabo luego de recibir

IX.....(Guión de 5 segundos).
IX: .....(5 segundos): ejecutar al final del guión de 5 segundos.

CAPITULO 13

FORMACIONES, SEÑALES DE MANIOBRAS Y SUPLEMENTARIAS

PÁGINA EN BLANCO

ÍNDICE
CAPITULO 13

FORMACIONES, SEÑALES DE MANIOBRAS Y SUPLEMENTARIAS

TEMA		Pág. Nº
SECCION I – GENERALIDADES		13-3
1300 - 1301	**INDICATIVOS DE LLAMADA DEL CONVOY**	13-3
1301 - 1302	**FORMACIONES DEL CONVOY E INSTRUCCIONES**	13-3
1302 - 1303	**FORMACIONES DEL CONVOY**	13-4
1303 - 1304	**GUÍAS DE UN CONVOY**	13-8
1304 - 1305	**MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN MIENTRAS SE EFECTÚA ZIGZAG**	13-8
1305 - 1306	**HOMBRE AL AGUA**	13-8
1306 - 1307	**GIRO (TURN) - CAMBIO DE RUMBO DE TODOS LOS BUQUES DE LA FORMACIÓN SIMULTÁNEAMENTE USANDO SEÑAL DE GIRO**	13-9
1307 - 1308	**RUMBO (WHISKEY) – CAMBIO DE RUMBO DE TODOS LOS BUQUES DE LA FORMACIÓN USANDO SEÑAL DE RUMBO**	13-10
1308 - 1309	**FORMACIÓN DE EMERGENCIA DEL CONVOY**	13-12
1309 - 1310	**FORMAR COLUMNAS HACIA POPA (Señal XCI (....nudos))**	13-13
1310 - 1311	**FORMAR EN LÍNEA SIMPLE HACIA PROA DESDE TRES COLUMNAS (Señal XCM (.....nudos))**	13-14
1311 - 1312	**FORMAR EN LÍNEA SIMPLE HACIA PROA DESDE DOS COLUMNAS (Señal XCK (.....nudos))**	13-15
1312 - 1313	**INTERCAMBIO DE ESTACIONES**	13-15
1313 - 1314	**ZIGZAG**	13-16
1314 - 1315	**PROCEDIMIENTO DE DISPERSIÓN EN ESTRELLA (Señal Gallardete 9)**	13-18
1315 -	**PROCEDIMIENTO DE DISPERSIÓN EN ABANICO (Señal Gallardete 6)**	13-19

1316 - 1317 **VELOCIDAD – TABLA 13-3** 13-20

PIROTECNIA 13-20

1318 - SEÑALES DE UNA BANDERA / GALLARDETE NUMÉRICO QUE TIENEN SIGNIFICADOS DIFERENTES A LOS ESTABLECIDOS EN INTERCO (Ver también INTERCO páginas 21 a 23) 13-21

1319 - CONTROL DE ENTRADA A PUERTO (Señales Internacionales de Tráfico de Puerto) 13-23

CAPITULO 13

FORMACIONES, SEÑALES DE MANIOBRAS Y SUPLEMENTARIAS

SECCION I – GENERALIDADES

1300 - INDICATIVOS DE LLAMADA DEL CONVOY

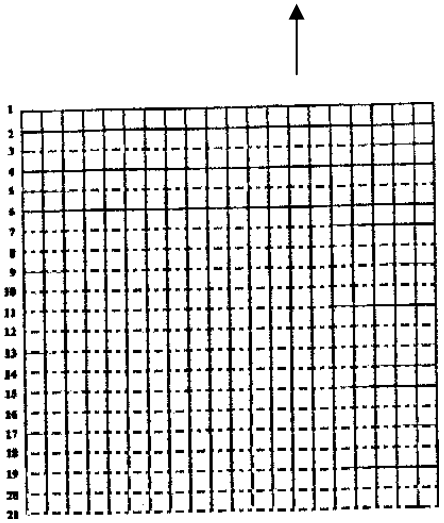
Los designadores de estación del Convoy serán usados como indicativos de llamada internos del convoy.

Cuando un Convoy está formado en columnas con guía de columna en la línea, cada columna estará identificada por su letra. La letra indicadora de columna estará precedida por la palabra “columna” y será usada como indicativo colectivo para los buques de esa columna. EJEMPLO: COLUMNA BRAVO

Sí un Convoy se forma en Formación Circular, se especificarán los indicativos de llamada internos especiales para los buques.

Las “calles” son los espacios entre las columnas y los espacios adyacentes de las columnas exteriores (columnas alas), en un Convoy formado en columna con guías en la línea.
Las calles internas se las denomina con las letras de las columnas adyacentes (calle BRAVO – CHARLIE). Las dos calles de los extremos o alas, se las designará repitiendo dos veces el correspondiente al de la columna exterior adyacente, siendo calle ALFA – ALFA para la de la izquierda. En el caso de la derecha será de igual forma, en función de la cantidad de columnas del Convoy.

1301 - FORMACIÓN DEL CONVOY E INSTRUCCIONES



CONVOY _____

MEDIDA DE GRILLA _____yds

Figura 13-1: – Grilla de Formación del Convoy

(a) Cada cuadrado de la grilla será de 1000 yardas (5 cables), toda vez que no se indique otra cosa.

(b) Cada línea vertical de la grilla será indicada con una letra (omitiendo I y O) y cada línea horizontal con un número, comenzando con 1 la de más arriba.

(c) Los buques serán estacionados en la intersección de una línea vertical y una línea horizontal.
EJEMPLO: Estación D5 es la intersección entre D y 5.

(d) Indicativos de llamada internos radiotelefónicos
Los indicativos de llamada de los buques son los designadores de estación. EJEMPLO: DELTA CINCO aquí.....
Los indicativos de llamada de las columnas, serán de acuerdo a lo descrito en Art. 1300.

(e) El eje de la formación se indica con una flecha en el diagrama, siendo ella la línea de referencia para el estacionamiento de los buques en la formación. En una Formación Circular o aleatoria, el eje de la formación será invariablemente el norte. En cualquier otro tipo de formación, el eje de la formación será el eje del Convoy. El eje de la formación inicial será señalado al ordenarse la misma.

1302 - FORMACIONES DEL CONVOY

a. Formación de Frente Expandido.

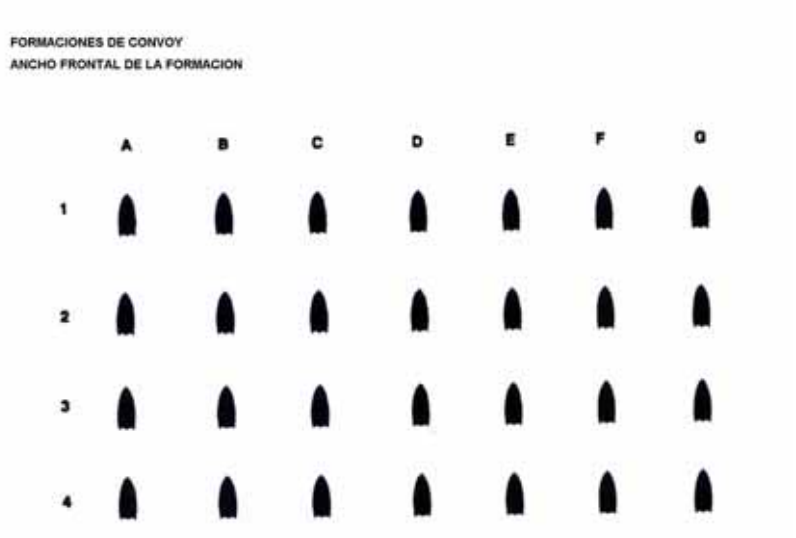


Figura 13-2: Formación de Frente Expandido

(1) Eje de Formación: El eje de formación será ordenado. Cuando un cambio de rumbo sea ejecutado por intermedio de una señal de

"RUMBO" (Whiskey), el eje de formación cambia automáticamente al valor del nuevo rumbo ordenado.

(2) Guía: Normalmente es el buque cabeza de la columna central o, en el caso de número par de columnas, el buque cabeza de la columna a estribor del centro.

(3) Maniobras: Son aplicables todas las del presente CAPÍTULO.

(4) Variaciones: Columnas alternadas o pares pueden ser dejadas sin ocupar si existe un requerimiento de espaciar las columnas.

b -Formación Punta de Flecha Invertida.

Figura 13-3: Formación Punta de Flecha Invertida.

(1) Eje de Formación: El eje de formación será ordenado. Cuando una señal de "RUMBO" (Whiskey) es ejecutada, el eje de la formación cambiará automáticamente al valor del nuevo rumbo ordenado.

(2) Guía: Normalmente es el buque cabeza de la columna central. Si existe un número par de columnas, será el buque cabeza de la columna a estribor del centro.

(3) Maniobras: Son aplicables todas las del presente capítulo, excepto las de "RUMBO". Las señales por éste método serán usadas de acuerdo con las siguientes instrucciones:

(a) Guía de Columna: Cae al nuevo rumbo con timón moderador; las variaciones de la velocidad serán de acuerdo al Art. 1316.

(b) Guías de Columna estacionados en la primera línea horizontal de la formación: Caen al nuevo rumbo con timón moderador; las variaciones de velocidad serán de acuerdo al Art. 1316.

(c) Guías de Columna estacionados en la segunda línea horizontal de la formación:

1. Se adelantarán una distancia igual a la distancia entre líneas horizontales.
2. Caen al nuevo rumbo con timón moderador.
3. Variaciones de velocidad serán de acuerdo al Art. 1316.
4. Todos los demás buques:
   - Siguen la estela y mantienen estación con respecto al guía de columna.
   - Variaciones de velocidad serán de acuerdo al Art. 1316.

c - Formación Punta de Flecha Invertida Modificada.

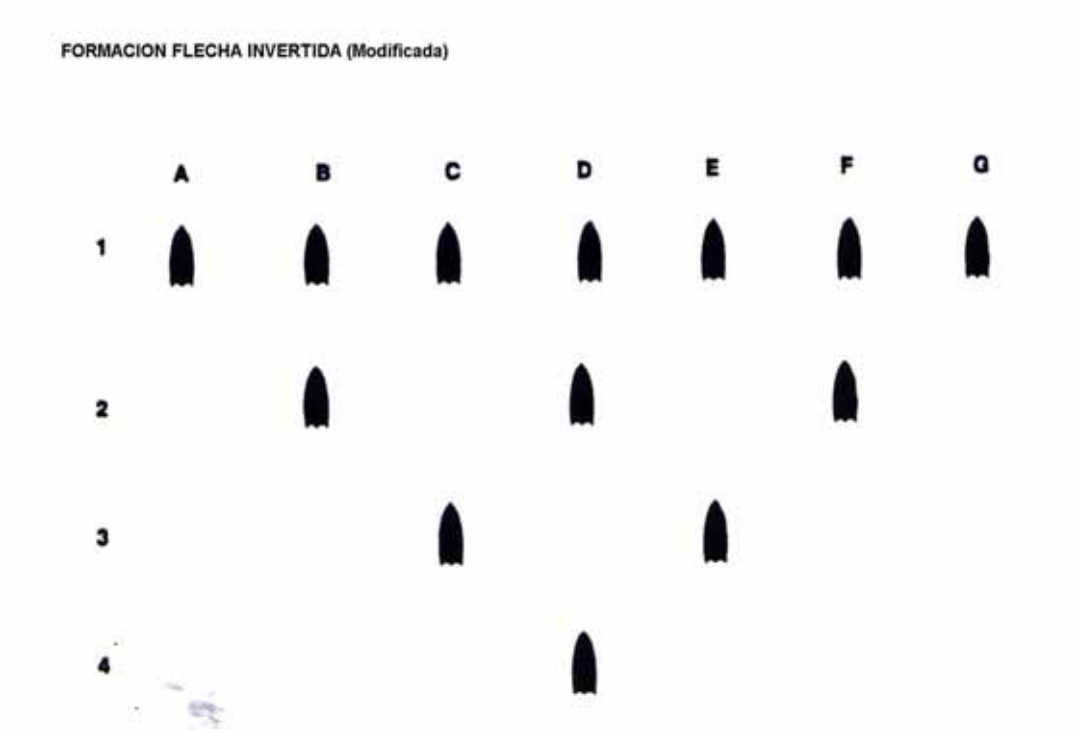


Figura 13-4: Formación Punta de Flecha Invertida (Modificada)

(1) Eje de Formación: El eje de formación será ordenado. Cuando una señal de “Rumbo” (Whiskey) es ejecutada, el eje de formación cambiará automáticamente al valor del nuevo rumbo ordenado.

(2) Guía: De acuerdo a lo descrito para Art. 1303 b- (2).

(3) Maniobras: Son aplicables todas las del presente CAPÍTULO.

d - Formación Circular.

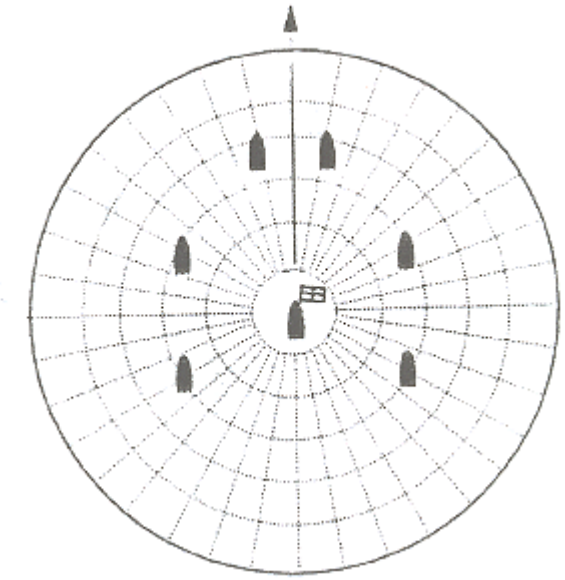


Figura 13-5: Formación Circular

(1) Eje de Formación: Siempre es el norte verdadero.

(2) Guía: Normalmente está en el centro de la formación (Ver Art. 1304 f- cuando no existe o desaparece el Guía de la Formación).

(3) Maniobras: Solo se aplicarán señales de GIRO (TURN) en esta formación para cambiar el rumbo.

Otras señales:

Intercambio de Estación (XKG)

Zigzag (XZB)

(4) Estaciones: Posicionadas en la formación por azimut verdadero y distancia en yardas desde el Guía.

EJEMPLO: Estación 060/06 significa Estación al 060 y 6000 yardas del Guía.
Cuando se usa ésta formación, los buques deberán contar con una grilla circular y los indicativos de llamada serán asignados (Art. 1301 c-).

Nota: Esta formación no es recomendable normalmente para Convoyes Mercantes.

1303 - GUÍAS DE UN CONVOY

(1) Un buque en la formación será designado Guía del Convoy / Grupo de Pesca. La tarea del Guía es mantener correctamente el rumbo y velocidad ordenado.

(2) Si el Guía no es el buque del Comodoro, el buque que sea designado Guía deberá izar la insignia correspondiente – cualquiera sea ella – en el mástil más alto o donde mejor se vea, durante las horas del día.

(3) Cuando un Convoy esta formado en columna simple, si no se ordena lo contrario será Guía el buque cabeza de la columna.

(4) Cuando el Convoy está formado en dos o más columnas, los guías de columnas serán los buques cabeza de las mismas; éstas mantendrán su correcta estación con respecto al Guía del Convoy / Grupo de Pesca.

(5) Los buques de la columna mantendrán su estación con respecto al guía de columna.

(6) Si el Guía del Convoy o los guías de columnas quedan incapacitados para cumplir su función como tal, el Comodoro o quien le reemplace (Vice o Contracomodoro) especificará el buque que se convertirá en el nuevo guía.

(7) En algunas ocasiones, puede ser deseable para el Comodoro del Convoy designar buques como guías de sección. Estos buques se harán cargo de sus grupos durante las maniobras o en caso de situaciones de emergencia. Si lo consideran necesario, podrán actuar bajo su propia iniciativa según las circunstancias.

1304 - MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN MIENTRAS SE EFECTÚA ZIGZAG

Los buques que se quedan a popa de su estación mientras efectúan ZIGZAG, podrán suspender o modificar temporariamente el mismo, hasta que se encuentre nuevamente en la estación asignada.

Mientras maniobra para alcanzar nuevamente la estación asignada, no interferirá con los buques que están efectuando ZIGZAG en estación, evitando situaciones de riesgo o que afecten la seguridad náutica.

1305 - HOMBRE AL AGUA

Cuando un buque en Convoy pierde un hombre por caerse éste al agua, debe inmediatamente enviar la señal “Hombre al Agua” por radiotelefonía, izar la bandera OSCAR de día y efectuar la señal OSCAR por destellos, indistintamente sea de día o de noche. El buque que perdió el hombre pondrá todo timón a la banda que cayó el tripulante, evitando así que éste sea succionado por las hélices. No intentará recuperar al hombre que cayó al agua,

siendo el último buque de la columna (o el designado) quien llevará a cabo el salvataje. En caso de ser factible y conveniente, un buque de la escolta o el buque de rescate maniobrará para rescatar al náufrago.

Sumario de reglas.

El buque que perdió un tripulante por caerse al agua:

- Transmite “Hombre al Agua” a todos los buques por radiotelefonía.
- Iza la bandera OSCAR (de día).
- Efectúa señal por foco “OSCAR” a los buques que se encuentran a su popa.
- Emite con sirena una serie de pitadas largas.
- Cae con todo timón a la banda por donde cayó el tripulante, para evitar que lo alcancen las hélices.
- No deberá intentar recuperar al náufrago
- El último buque de la columna (o el designado) maniobrará como sea necesario para recuperar el hombre en el agua, manteniendo informado del desarrollo de las acciones al Comodoro.
- De existir Helicóptero de Rescate podrá ser usado en función de la situación táctica y del estado del tiempo en el área.

1306 - GIRO (TURN) - CAMBIO DE RUMBO DE TODOS LOS BUQUES DE LA FORMACIÓN SIMULTÁNEAMENTE USANDO SEÑAL DE GIRO

a. Este método es usado para cambiar el rumbo de todo el Convoy de la manera más simple y con una maniobra que no implica mayores riesgos.

b. Sumario de reglas:

- El método de GIRO puede ser usado en cualquier formación del Convoy.
- Todos los buques giran simultáneamente, manteniendo el azimut verdadero durante la maniobra.
- Los buques harán señales sónicas al comenzar a caer al rumbo ordenado.
- La velocidad de maniobra es la velocidad del Convoy.
- El zigzag se suspende automáticamente.
- Cambios de rumbo mayores de 90º, se ejecutarán en dos pasos o más si es necesario.

Nota: Si un buque está fuera de la estación al iniciarse el GIRO, maniobrará para encontrase en la estación asignada al finalizar el mismo.

c. Instrucciones para ordenar un GIRO (TURN).

La dirección del GIRO deberá ser siempre especificada. Ello es indicado por intermedio de la palabra “BABOR” o “ESTRIBOR” inmediatamente luego de la palabra “GIRO” (TANGO). El GIRO ordenado es indicado por tres números, dando el rumbo verdadero hacia donde deben gobernar los buques una vez completado el mismo.

EJEMPLO: GIRO (TANGO) BABOR 090. Los buques giran todos al Rumbo ordenado 090º.

d. Tabla de Señales – Tabla 13-1

GIRO BABOR / ESTRIBOR		
SEÑAL	SIGNIFICADO	EJECUCIÓN
GIRO (TANGO) ESTRIBOR	Buques giran simultánea mente a Estribor al Rumbo verdadero ordenado	Recibida la señal ejecutiva cada buque gira a Estribor dando una pitada corta y usando el timón moderador, hacia el nuevo rumbo ordenado, manteniendo el azimut verdadero al Guía.
GIRO(TANGO) BABOR	Buques giran simultánea mente a Babor al Rumbo verdadero ordenado	Recibida la señal ejecutiva cada buque gira dando dos pitadas cortas y usando el timón moderador, hacia el nuevo rumbo ordenado, manteniendo el azimut verdadero al Guía

1307 - RUMBO (WHISKEY) – CAMBIO DE RUMBO DE TODOS LOS BUQUES DE LA FORMACIÓN USANDO SEÑAL DE RUMBO

a. Este es el método usado normalmente para alterar el rumbo del Convoy, cuando está formado en columnas simples o múltiples.

b. Sumario de reglas:

- Será solamente usado en formaciones en columnas simples o múltiples. La formación deberá gobernar al rumbo ordenado, que se convertirá en el nuevo eje del Convoy (Ver Art. 1302 a-, b- y c-)

- Cuando es usado en formaciones Punta de Flecha Invertida, tener en cuenta las instrucciones especiales especificadas en el Art. 1302 b.
- El ZIGZAG será suspendido y el Convoy volverá al rumbo base, mediante señal, antes de ejecutar el cambio de rumbo por éste método.

- La amplitud de cambio de rumbo por éste método está limitado a un máximo de 45º en formación de columnas múltiples y a 90º en formación de columnas simples. Para cambiar el rumbo a uno que exceda estos valores de amplitud, se deberá ordenar en dos o más pasos.

- En columnas múltiples se requerirá variaciones de velocidad (Ver Tabla 13-2).

- Los buques mantendrán el azimut relativo al guía durante la maniobra.

- Los buques cabeza de columna hacen señalización sónica al comenzar a caer al rumbo ordenado.

- La ejecución de una señal de rumbo automáticamente altera el eje de formación, coincidente con el nuevo rumbo ordenado.

- Cuando todas las columnas están en estación, el Comodoro deberá ordenar reasumir la velocidad del Convoy por señal.

c. Reasumir el ZIGZAG.

El ZIGZAG, si fue suspendido, deberá ser ordenado nuevamente usando la señal apropiada del CAPÍTULO 14.

d. Instrucciones para ordenar una señal de RUMBO (WHISKEY).

La dirección del cambio de rumbo deberá siempre ser especificada. Ello es indicado por intermedio de la palabra “BABOR” o “ESTRIBOR”, inmediatamente luego de la palabra “RUMBOCOR” (WHISKEY). El rumbo ordenado es indicado por tres números, dando el rumbo verdadero hacia donde deben gobernar los buques, una vez finalizada la maniobra.

EJEMPLO: RUMBOCOR (WHISKEY) ESTRIBOR 090 Los buques cambian por el método de RUMBO por Estribor, al rumbo 090

e. Tabla de señales – Tabla 13-2.

RUMBOCOR ESTRIBOR/BABOR		
SEÑAL	SIGNIFICADO	EJECUCIÓN
RUMBOCOR (WHISKEY) ESTRIBOR	Los buques cambian de rumbo con método “RUMBO” a Estribor, al nuevo rumbo ordenado	1 - Columnas simples. Al recibir la señal: a. El buque cabeza emite una pitada corta y luego cae al nuevo rumbo ordenado, con timón moderador. b. Los demás buques cambian el rumbo cayendo por Estribor en sucesión, manteniendo estación con respecto al Guía. c. Todos los buques mantienen la velocidad del Convoy.

		2. Columnas múltiples. Al recibir la señal: a. Columna del Guía - Todos los buques de la columna reducen la velocidad sin señal un nudo (o lo que se ordene) de la aplicada. - El buque cabeza de la columna del Guía emite una pitada corta y cambia el rumbo por Estribor al nuevo rumbo ordenado, con timón moderador. - Los demás buques de la columna del Guía cambian el rumbo por Estribor al nuevo rumbo ordenado en sucesión manteniendo sus estaciones con respecto al Guía.
		b. Columnas a Estribor de la columna del Guía. Todos los buques reducen la velocidad dos nudos (o la que se ordena) sin señal. Buques cabeza de las columnas emiten una pitada corta y cambian el rumbo a Estribor con timón moderador al nuevo rumbo ordenado. Los demás buques cambian el rumbo a Estribor, en sucesión y mantienen la estación con respecto al guía de columna. Una vez alcanzado el nuevo rumbo ordenado, los buques ajustan la velocidad sin señal manteniendo la estación con respecto al guía.

Nota:

1. Ver Art. 1302 b para instrucciones especiales de “RUMBO” con Formación Punta de Flecha Invertida (Fig. 13-3).

2. El Comodoro puede ordenar incrementar la velocidad para apurar el cambio de rumbo (XWG).

1308 - FORMACIÓN DE EMERGENCIA DEL CONVOY

Existen ocasiones como en el caso de un ataque nuclear, que es necesario incrementar la distancia entre buques y / o columnas considerablemente, de aquellas que normalmente tienen las formaciones del Convoy.

a. Al recibirse la señal “Formación de Emergencia” (XKD), los buques deberán:

(1) La columna del centro o en el caso de un número par de columnas, la que se encuentra a la derecha del centro, reduce la velocidad en dos nudos de la aplicada sin señal y mantiene el rumbo del Convoy.

(2) El resto de las columnas mantienen la velocidad del convoy y giran simultáneamente 20 º en alejamiento de la columna central, hasta alcanzar la distancia ordenada en la señal.

(3) Los buques cabeza de las columnas adyacentes a la columna central ordenarán a sus columnas girar simultáneamente al rumbo del Convoy, al llegar a la distancia especificada con respecto a la columna central.

(4) Los buques cabeza del resto de las columnas, a su vez ordenan a sus columnas girar simultáneamente al rumbo del Convoy, al llegar a la distancia ordenada de la columna de su lateral que le sigue hacia el centro de la formación.

(5) Los buques cabeza de las columnas ordenan las variaciones de velocidad necesarias a sus columnas para mantener su marcación al guía, hasta llegar a la velocidad de la columna central cuando están en estación.

(6) Los buques de las columnas, al mismo tiempo, abrirán distancias entre sí (con respecto al matalote de proa) de acuerdo a la distancia ordenada en la señal.

(7) El Comodoro ordenará asumir la velocidad del Convoy, cuando la nueva formación esté constituida.

Al recibirse la señal "Reasumir Formación del Convoy" (XKE), los buques efectuarán una maniobra similar a la descrita en b-, en dirección inversa. La columna central reduce automáticamente la velocidad en 2 nudos. Las demás columnas caen 20º hacia la columna central, manteniendo la velocidad del Convoy hasta alcanzar la nueva estación asignada. La velocidad del convoy es luego reasumida, permitiendo a los buques de esta manera cerrar distancias entre los mismos en sus respectivas columnas.

1309 - FORMAR COLUMNAS HACIA POPA (Señal XCI (....nudos))

Esta maniobra se utiliza para reducir el frente del Convoy, haciendo que las columnas exteriores, se encolumnen a aquellas que se encuentran en sus bandas próximas hacia el centro de la formación (columnas interiores más cercanas). En un Convoy de columnas múltiples, cuando debe reducirse el frente en más de dos columnas, se repetirá la maniobra tanto como sea necesario. Cada maniobra implicará una nueva señal (en una formación de dos columnas se usará la señal "Formar en línea simple hacia proa", como se describe en el Art. 1311).

Cuando se ordena “Ambas columnas exteriores o alas formarán a popa de las columnas que se encuentran en sus bandas próximas hacia el centro de la formación”, se procederá de la siguiente forma:

(a) Los buques de las columnas exteriores o alas reducen la velocidad 2 nudos con respecto a la aplicada, manteniendo el azimut y distancia al guía de columna. El Comodoro podrá ordenar reducir aún más la velocidad a los efectos de acelerar esta maniobra.

(b) El buque cabeza de la columna ala / exterior de estribor, cuando es sobrepasado por el último buque de la columna interior próxima, cae hacia Babor para encolumnarse a la mencionada columna, aumentando la velocidad a la del Convoy. Los demás buques de la columna siguen la estela del buque cabeza, manteniendo azimut y distancia al mismo.

(c) El buque cabeza de la columna ala / exterior de Babor, cuando es sobrepasado por el último buque de la columna interior próxima, cae hacia Estribor para encolumnarse a la mencionada columna, aumentando la velocidad a la del Convoy. Los demás buques de la columna siguen la estela del buque cabeza, manteniendo azimut y distancia al mismo.

(d) Los buques mantienen sus indicativos de llamada originales, excepto se indique otra cosa.

1310 - FORMAR EN LÍNEA SIMPLE HACIA PROA DESDE TRES COLUMNAS (Señal XCM (.....nudos))

Cuando una formación de tres columnas debe formar en línea simple hacia proa, los buques procederán de acuerdo a lo siguiente:

(a) Los buques de las columnas alas / exteriores reducen la velocidad en 2 nudos de la aplicada, manteniendo el azimut y distancia a sus guías de columna. El Comodoro puede ordenar disminuir aún más la velocidad para acelerar la maniobra.

(b) El buque cabeza de la columna ala / exterior, cuando es sobrepasado por el último buque de la columna central, cae hacia Babor tanto como sea necesario y se encolumna a la mencionada columna, aumentando la velocidad a la del Convoy. El resto de los buques de la columna siguen la estela del buque cabeza y maniobran en consecuencia, manteniendo azimut y distancia al guía.

(c) El buque cabeza de la columna ala / exterior de babor, cuando es sobrepasado por el último buque de la nueva columna central formada recientemente (mencionado en b-), cae hacia Estribor tanto como sea necesario y se encolumna a la citada columna, aumentando la velocidad a la del Convoy. El resto de los buques de la columna siguen la estela del buque cabeza y maniobran en consecuencia, manteniendo azimut y distancia al guía.

(d) Los buques mantienen sus indicativos de llamada originales, excepto se indique otra cosa.

1311 - FORMAR EN LÍNEA SIMPLE HACIA PROA DESDE DOS COLUMNAS (Señal XCK (.....nudos))

Cuando una formación de dos columnas debe formar en línea simple hacia proa, los buques procederán de acuerdo a lo siguiente:

(a) La columna en la que se encuentra el Guía del Convoy / Grupo de Pesca, mantiene su rumbo y velocidad.
(b) Los buques de la otra columna reducen su velocidad en 2 nudos de la aplicada, manteniendo su estación con respecto al guía de columna. El Comodoro podrá ordenar disminuir aún más la velocidad para acelerar la maniobra.
(c) El buque cabeza de la otra columna - que no es la del Guía del Convoy – cuando es sobrepasado por el último buque de la columna del Guía, cae a Estribor o a Babor como sea necesario para formar a popa de la citada columna, incrementando la velocidad a la del Convoy. Los demás buques siguen la estela del buque cabeza, manteniendo su estación con respecto al mismo.
(d) Los buques mantienen sus indicativos de llamada originales, excepto se indique otra cosa.

1312 - INTERCAMBIO DE ESTACIONES

a. Buques entre sí (Señal XKG..... (Indicativo) barra..... (Indicativo)

(1) Cuando dos buques en una formación intercambian estaciones, seguirán las siguientes reglas:

(a) Buques en la misma columna. El buque más adelantado en la formación caerá a Babor y el que se encuentra más a popa caerá a Estribor. Ambos buques maniobrarán luego para ocupar sus nuevas estaciones.

(b) Buques en diferentes columnas. El buque de la columna de babor, pasará por la popa del buque de la columna de Estribor. Ambos maniobrarán para dirigirse a sus nuevas estaciones sin afectar la seguridad náutica del resto de los buques de la formación.

(c) Buques no formados en columna. Ambos buques maniobrarán para alcanzar sus nuevas estaciones de acuerdo con las reglas para prevenir colisiones en el mar.

(2) Los buques que intercambian estaciones no interferirán con los otros buques del Convoy, privilegiando en todo momento la seguridad náutica de los buques en formación.

(3) Una vez ejecutado el intercambio de estaciones, los buques asumirán los indicativos de llamada internos del Convoy, de la nueva estación ocupada. De día, ambos buques izarán sus nuevos indicativos de llamada mientras efectúan la maniobra.

b. Intercambio de estación de columnas. (Señal XWK..... (indicativo de columna) barra..... (indicativo de columna).

(1) Si se ordena intercambiar estaciones entre columnas o grupos de un Convoy, el guía de columna o grupo se hace cargo de maniobrar la columna / grupo hacia la nueva estación.

(2) Mientras se realiza el intercambio entre dos columnas, la columna de Babor pasará a popa de la columna de Estribor.

(3) Una vez ejecutada la maniobra, las columnas asumirán los indicativos de llamada internos del Convoy, de la nueva estación.

c. Columnas que se estacionan a popa de otras columnas (Señal XWW..... (indicativo de columna) barra..... (indicativo de columna)).

(1) Cuando a una columna se le ordena formar a popa de otra columna y con ello no se busca reducir el frente del Convoy, el guía de la columna se hace cargo de la maniobra y lleva la columna a su nueva posición de la forma más rápida, sin interferir con el resto de los buques del Convoy.

(2) La columna que ocupa la nueva estación a popa de otra columna, mantiene los indicativos de llamada internos originales, excepto se ordene otra cosa.

1313 – ZIGZAG

a. Señales.

XZB..... (ZIGZAG de acuerdo con el Plan número....) barra..... (Rumbo base) barra..... (Hora cero Zulú)
BEV..... (Cancelar / suspender el ZIGZAG, gobernar al rumbo.....)
XEU..... (Cancelar / suspender el zigzag, reasumir el rumbo base)
XET..... (Ajustar el rumbo base a.....)

b. Terminología e instrucciones generales.

(1) El ZIGZAG es una serie de piernas desde el rumbo base, cuya variación esta especificada en el Plan de ZIGZAG seleccionado.

(2) Cuando se realiza ZIGZAG, todos los buques caen simultáneamente para ejecutar cada pierna del mismo.

(3) El OCT decidirá junto con el Comodoro cuando se ejecutará el ZIGZAG, en función de la amenaza y la capacidad del Convoy para efectuar el ZIGZAG.

(4) Rumbo Base. El rumbo base es un rumbo de referencia durante la ejecución del ZIGZAG. La señal específica de zigzag indica cual es el rumbo base.

c. Cuando se ordena un ZIGZAG, debe especificarse:

(1) Número de plan de ZIGZAG.

(2) Rumbo base.

(3) Hora cero ZULÚ.

d. Ejecución

(1) Comienzo.

(a) La hora cero ZULÚ es la hora exacta que inmediatamente precede a la hora de ejecución. Si la hora de ejecución es una hora entera, ella será la hora cero ZULÚ.

(b) Comenzado el ZIGZAG, los buques gobernarán siguiendo los rumbos y tiempos de cada pierna del plan, referidos a la hora cero ZULÚ.

(c) El Comodoro y los buques cabeza de columna ejecutarán las señales sónicas, cada vez que se cae a una nueva pierna del ZIGZAG.

(d) El Comodoro será el responsable de dar la señal horaria para sincronizar los relojes de todos los buques del Convoy.

(2) Finalización.

(a) Si el ZIGZAG es cancelado por señal, ésta especificará el rumbo a gobernar.

(b) El ZIGZAG se cancela automáticamente cuando se ordena un GIRO un cambio de formación. No se suspende para cambiar el rumbo base 10º o valores menores. En este caso, los buques ajustan el plan ZIGZAG al nuevo rumbo base ordenado, durante la ejecución del mismo.

(c) Antes de ejecutar una señal de RUMBO (WHISKEY), el ZIGZAG se cancela mediante una señal específica.

(d) Los planes de ZIGZAG que puedan ser utilizados por los buques mercantes serán distribuidos oportunamente.

1314 - PROCEDIMIENTO DE DISPERSIÓN EN ESTRELLA (Señal Gallardete 9)

a. Si el Convoy es atacado por aeronaves / misiles enemigos, se transmitirá la señal “ESTRELLA” (gallardete 9). Esta señal será ejecutada sin demora y los buques aumentan la velocidad a la máxima y proceden como sigue:

   (1) Los buques de la vanguardia de cada columna caen en alejamiento hacia fuera del rumbo del Convoy.

   (2) Los buques centrales de cada columna caen en alejamiento aproximadamente 90º del rumbo del Convoy.

   (3) Los buques popeles de cada columna caen hacia fuera del rumbo del Convoy y adoptan un rumbo ligeramente divergente del rumbo inverso del Convoy.

b. Si existe un número impar de columnas en el Convoy, los buques impares de la columna central caen a Estribor y los pares a Babor, del rumbo del Convoy. Si el número de columnas es par, todos los buques de la columna se dispersan en estrella hacia fuera del centro del Convoy.

c. Los Capitanes cuando ejecutan esta maniobra tendrán muy en cuenta la seguridad náutica de los buques entre sí.

d. Cuando el ataque ha finalizado, los buques formarán nuevamente de acuerdo a la posición de reunión e instrucciones complementarias indicadas por el Comodoro.

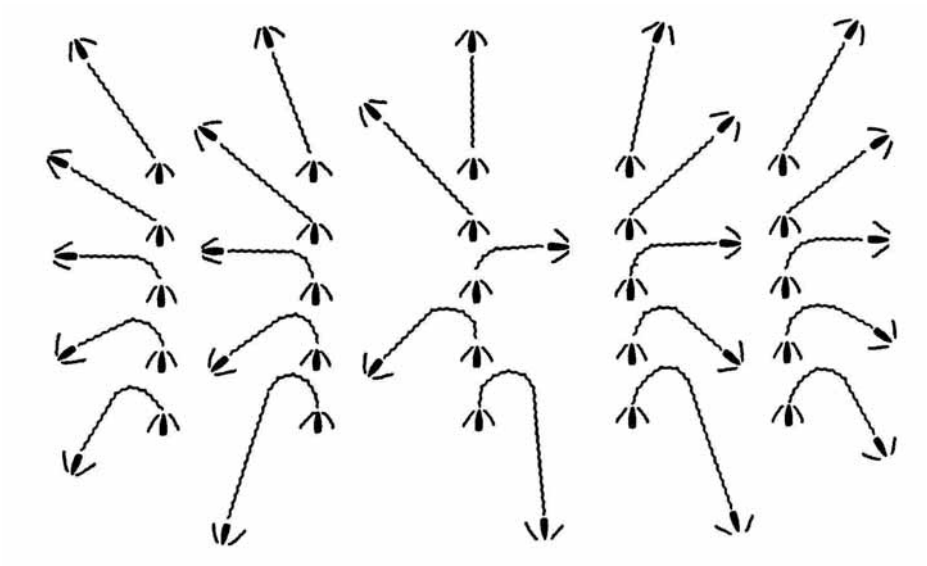


Figura 13-7: Dispersión en Estrella

1315 - PROCEDIMIENTO DE DISPERSIÓN EN ABANICO (Señal Gallardete 6)

a. Si se produce un ataque o incursión de superficie por parte de los buques del enemigo, es recomendable dispersar en “ABANICO” el Convoy.

b. Una vez transmitida la señal “Dispersión en abanico a la máxima velocidad” (Gallardete 6), la columna del centro (o en caso de un número de columnas pares, la de la derecha del centro), continua con su actual rumbo aplicado. Los buques de las columnas adyacentes de la central, caen simultáneamente 10º en alejamiento de la columna central. Los buques de las columnas del lado de afuera de las adyacentes, caen simultáneamente 20º en alejamiento de la columna central (10º más de la columna interiores adyacente a ellas).
Este procedimiento se repite hasta las columnas alas / exteriores del Convoy, abriéndose en abanico cada columna 10º con respecto a la columna interior adyacente. Todos los buques aumentan la velocidad a la máxima y luego se dispersan independientemente gobernando con un rumbo ligeramente divergente entre sí, con un criterio adecuado de seguridad náutica.

c. Los buques de la columna central o columna simple en caso de estar formados así, gobernarán según lo siguiente:

(1) Buque cabeza: continúa rumbo actual aplicado.

(2) Buques impares: caen a Estribor.

(3) Buques pares: caen a Babor.

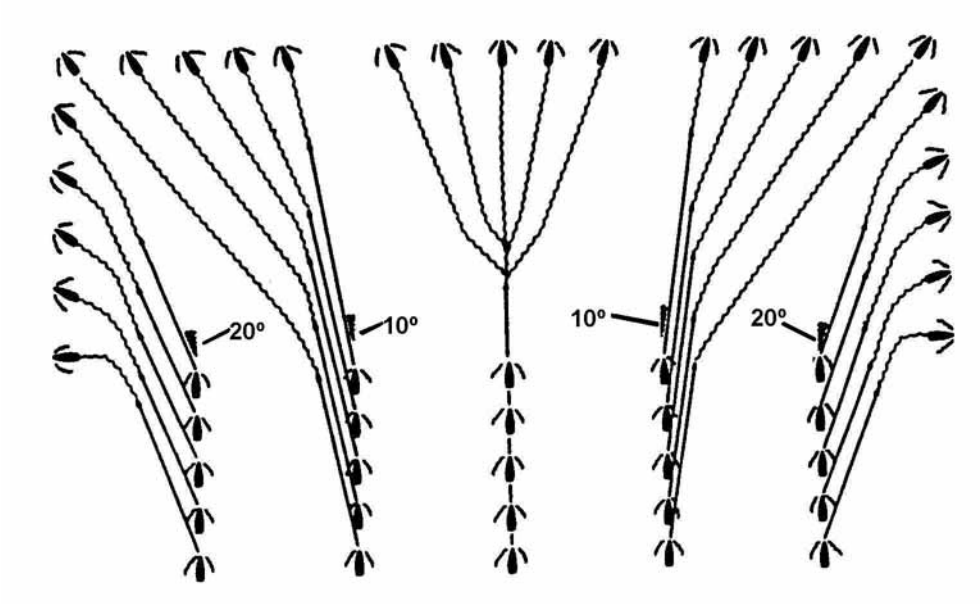


Figura 13-8: Dispersión en Abanico

1316 - VELOCIDAD – TABLA 13-3

MÉTODO	SEÑAL	SIGNIFICADO	EJECUCIÓN
Radiotelefonía o Morse	SIERRA seguido por uno o más numerales (la palabra DECIMAL será usada en caso de indicar punto decimal).	El guía aplica la velocidad indicada. Los buques proceden como sea necesario para mantener su estación	Al recibirse la señal ejecutiva.

1317 - PIROTECNIA

a. Tabla de Señales Pirotécnicas – **TABLA 13-4.**

REFERENCIA	SEÑAL	SIGNIFICADO
1	Una señal luz Very roja	Señal ejecutiva para GIRO a Babor simultáneo
2	Una señal luz Very verde	Señal ejecutiva para GIRO a Estribor simultáneo
3	Una serie de señales luces Very rojas o verdes lanzadas en sucesión	Señal ejecutiva para que los buques se dispersen en ABANICO a la máxima velocidad.
4	Una serie de señales luces Very rojas y blancas lanzadas en sucesión	Señal ejecutiva para que los buques se dispersen en ESTRELLA a la máxima velocidad.
5	Una o más señales luces Very blancas lanzadas por un buque / aeronave	**PELIGRO** Los buques se mantendrán alejados de la posición señalada si no se indica otra cosa.

b. Uso de la pirotecnia.

(1) La pirotecnia esta prevista para el uso durante la noche en caso de extrema urgencia (ataques del enemigo) o amenazas de ataque enemigo (cuando la precisión de la posición no es de suma importancia).

(2) El uso de pirotecnia para suplementar la ejecución de una señal de maniobra, queda a discreción del comodoro del Convoy / Grupo de Pesca. Cuando es usada, es para enfatizar la urgencia de la maniobra (caso de GIROS simultáneos).

1318 - SEÑALES DE UNA BANDERA / GALLARDETE NUMÉRICO QUE TIENEN SIGNIFICADOS DIFERENTES A LOS ESTABLECIDOS EN INTERCO (Ver también INTERCO páginas 21 a 23)

a. Señales de una letra / bandera – **TABLA 13- 5**.

BANDERA / LETRA	SIGNIFICADO
CHARLIE	Mi rumbo es...../ .....(velocidad)
HOTEL (solo bandera):	Operación de helicópteros A MEDIA DRIZA: Estoy alistándome para recibir u operar con helicópteros. A TOPE: Estoy a rumbo y velocidad, listo a recibir u operar con helicóptero ARRIADA: Las operaciones con helicópteros han sido completadas
NOVEMBER(solo bandera)	Cancelar la señal de una bandera que se indica.
BABOR (se usa solo en radiotelefonía o señal de foco)	Siguiendo a GIRO (TANGO) o RUMBO (WHISKEY) indica la dirección del giro o nuevo rumbo
SIERRA (precediendo numéricas)	Velocidad. El guía navega a..... nudos. Los demás buques proceden como sea necesario para mantener su estación.
ESTRIBOR (se usa solo en radiotefonía o señal de foco)	Siguiendo GIRO (TANGO) o RUMBO(WHISKEY) indica la dirección del giro o nuevo rumbo
TANGO (precediendo BABOR o ESTRIBOR y tres numerales)	Cambiar el rumbo por GIRO simultáneo en la dirección indicada al rumbo verdadero ordenado
WHISKEY (precediendo BABOR o ESTRIBOR y tres numerales)	Cambiar el rumbo por señal de RUMBO cayendo en la dirección indicada al rumbo verdadero ordenado
XRAY (solo bandera)	Este es el buque del Comodoro del Convoy
YANKEE (solo bandera) Buque que se aproxima	Traspaso de Pesos Livianos. Izada en la driza de banda de acercamiento de ambos buques participantes Significado: tengo correo o pesos livianos a transferir / recibir A media driza: Me estoy preparando para aproximarme

Buque guía de maniobra	**A tope: Comienzo aproximación** **Arriada: Línea pasada** A media driza: Me estoy preparando para recibirlo **A tope: Estoy listo a recibirlo a rumbo y velocidad coordinado** **Arriada: Línea recibida**
Insignia de convoy (izada en el mástil o palo)	Este buque es el Guía del Convoy

b. Señales de un Gallardete Numérico – **TABLA 13-6**.

GALLARDETE	SIGNIFICADO
0	Abrir Fuego
1	*Alto el Fuego*
2	Alarma Nuclear. Apagar los sistemas de ventilación. No cubrir estaciones de combate expuestas.
3 *	Avistaje de Minas
4	Alarma de Ataque o de Combate. Cubrir estaciones de combate
5 *	Avistaje de submarino, snorkel o periscopio
6	Dispersarse en ABANICO a la máxima velocidad
7*	Avistaje de torpedo o estela de Torpedo
8	Sin actividad aérea del enemigo. Todas las aeronaves son amigas
9	Dispersarse en ESTRELLA a la máxima velocidad

Nota: * Gallardetes 3, 5 y 7: El azimut verdadero y la distancia en cientos de yardas puede agregarse a estas señales mediante BARRA
EJEMPLO: 3 BARRA 260 BARRA 3 (3 / 260 / 3)

1319 - CONTROL DE ENTRADA A PUERTO (Señales Internacionales de Tráfico de Puerto)

Estas señales pueden ser usadas en cualquier puerto del mundo. Consisten en luces solamente mostradas de día o noche indistintamente (o cuando se requiere). Similares luces serán usadas para controlar los movimientos de diques, compuertas o puentes.

TABLA 13-7

SEÑAL	SIGNIFICADO
ROJA FIJA	No entrar a puerto. El puerto está cerrado
SEÑAL	**SIGNIFICADO**
ROJA DESTELLOS INTERMITENTES (FLASHING)	Emergencia. No entrar a puerto. El puerto está cerrado
VERDE	El puerto está abierto. Puede entrar. Tráfico de uno o dos sentidos
BLANCA	Solo tomará puerto cuando se le ordene

Nota: Pueden existir combinaciones de luces, por lo cual se consultará el código utilizado en cada puerto.

PÁGINA EN BLANCO

CAPÍTULO 14

VOCABULARIO DE SEÑALES TACTICAS

PAGINA EN BLANCO

INDICE
CAPÍTULO 14

VOCABULARIO DE SEÑALES TACTICAS

TEMA	Pág. nº
1400 – GENERALIDADES	14-3
1401 - SEÑALES TACTICAS	14-3
ACCION	14-3
AERONAVE	14-3
ACTUAR	14-3
ARMAS	14-4
ATAQUE	14-4
AVERIAS	14-4
AVISTAJE	14-5
CANAL BARRIDO	14-5
COLUMNAS	14-8
COMANDO	14-8
COMODORO	14-8
COMUNICACIONES	14-9
COMUNICACIONES (RITMO)	14-10
DEGAUSSING	14-11
DISTANCIA	14-11
EJE	14-12
OSCURECIMIENTO	14-12
EJERCICIO	14-13
FORMACIÓN	14-13
CORTINA DE HUMO	14-14
FONDEAR	14-14
GUIA	14-15
HELICÓPTERO	14-15
HORARIOS	14-16
IDENTIFICACIÓN	14-16
INCORPORACIÓN	14-17
INTENCIÓN	14-17
MARCACIÓN	14-17
MINAS	14-18
MOVIMIENTOS	14-18
NAVEGACIÓN	14-18
NEBLINA	14-18
NUCLEAR	14-19
PUESTO / POSICIÓN	14-19
PROCEDER	14-20
RADAR	14-20
REABASTECIMIENTO	14-20
RUMBO	14-21

SEGUIR **14-22**
SERVICIO **14-22**
SISTEMA DE LIMPIEZA DE TUBOS DE CALDERAS **14-23**
TRANSFERENCIA **14-23**
VELOCIDAD **14-23**
ZIG-ZAG **14-24**

CAPÍTULO 14

VOCABULARIO DE SEÑALES TACTICAS

1400 – GENERALIDADES

En este capítulo, las señales fueron agrupadas por orden alfabético, por tema, a fin de facilitar su búsqueda.

Uso del paréntesis. El significado de algunos grupos, la información que figura entre paréntesis, será de tratamiento opcional cuando exista interpretación alternativa o cuando se requiera una ampliación de la señal.

Horarios. Cuando los horarios fueran informados en grupos, deberá indicarse el huso horario.

Posiciones. Las posiciones pueden ser indicadas en un grupo, tanto en latitud y longitud o por una marcación y distancia de un punto geográfico o relativa a una unidad.

1401 – SEÑALES TACTICAS

ACCION

Se espera acción ___ enemiga (dentro de___ horas. XSG __ - (__)

1. Aérea.
2. Submarina.
3. De superfície.
4. Misilística.

AERONAVE

Avistada __ marcación __ (distancia __millas). XSF __ - __ - (__)

1. Aeronave.
2. Buque de guerra no identificado o hostil.
3. Otro (Especificar).

ACTUAR

Actuar independientemente. XAA

Actuar independientemente para _____. XAB ___

1. Efectuar operaciones aéreas.
2. Efectuar operaciones de reabastecimiento.
3. Efectuar reparaciones necesarias.
4. Efectuar descarbonización de motores.
5. Efectuar soplado de tubos de calderas.

6. Efectuar transito en la zona de separación de tráfico.
7. Tomar puerto.
8. Fondear.

Maniobrar con libertad a fin de evitar colisión. Reasumir estación cuando esté listo. XNF

Reasumir su estación (___). XAQ (__) - (__)

1. Al término de la presente operación.
2. A las ____

Señal de finalización de alarma (aeronaves en las proximidades son amigas). Gallardete 8

ARMAS

Alarma de ataque. Cubrir Puestos de Combate. Gallardete 4

Alto el fuego. Gallardete 1

Escoltas están efectuando ejercicio de tiro efectivo (a las ___). XLR (___)

Alarma nuclear. Desconectar sistemas de ventilación. Gallardete 2

Empezar el fuego. Gallardete 0

Los buques del convoy podrán efectuar ejercicio de tiro efectivo (a las ___). XLS (___)

ATAQUE

Estoy (o ___ (indicativo) está) bajo ataque de__. XSH(__(indicat.))

1. Aeronave
2. Submarino
3. Superficie.
4. Mísiles
5. Torpedo
6. Cohete
7. Bomba
8. QBN

AVERIAS

Con el actual rumbo y velocidad existe probabilidad de ocurrir una avería en el (la)ia no(a) ___. XFM ___

1. Superestructura
2. Casco
3. Propulsión
4. Cubierta de carga de conteiners
5. Cubierta de carga
6. Carga interna

La avería / daño en el(la)(s) ___ fue reparada. XFC ___

1. Propulsión
2. Sistema de gobierno
3. Casco
4. Pescantes p/botes salvavidas
5. Radar
6. Girocompás
7. Luces de navegación

El tiempo estimado para finalizar las reparaciones Es de ___ horas. XFF ___

Tengo / ocurrió avería / daño en el(la)(s) ___. XFD ___

1. Propulsión
2. Sistema de gobierno
3. Casco
4. Pescantes p/ botes salvavidas
5. Radar
6. Girocompás.
7. Luces de navegación

Solicito ___. XFN ___ - (___)

1. Cambio de rumbo y velocidad para reducir el cabeceo.
2. Cambio de rumbo y velocidad para reducir el rolido.
3. Cambio de rumbo para ___.
4. Velocidad de ___ nudos.
5. Arribar hasta que el tiempo mejore.

La ejecución de las reparaciones precisa ___. XFE ___ - (___)

1. Ningún apoyo externo.
2. Parar el buque (durante ___ horas).
3. Apoyo técnico.
4. Apoyo de astillero.
5. Entrada a dique.

Solicito remolque del buque. XFT

AVISTAJE

Avistado submarino, snorkel o periscopio (marcación ___) (distancia de ___ centenas de yardas). Gallardete 5 (__) - (__)

Avistado torpedo o estela (marcación __) (distancia de ___ centenas de yardas). Gallardete 7 (__) - (__)

CANAL BARRIDO

Finalizar la escolta a través del canal barrido (a las __). XJD (__) - (__) - (__)

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).

2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUE (a las ___).

La distancia entre la primera unidad a ser escoltada y el buque guía debe ser de ___ centenas de jardas. XHD ___

Me encuentro alejado ___ yardas de la línea del centro para la. XIZ ___ - ___

1. Derecha.
2. Izquierda.

Me estoy aproximando a la entrada del canal barrido. XJW

Me estoy aproximando al final del canal barrido. XIY

Me encuentro sobre la línea del centro. XJE

Estoy (o ___ (indicativo) está) ingresando al canal barrido. XSA (__ (indicat.))

Estoy listo para escoltarlo a través del canal barrido. XJS

Puedo / no puedo escoltarlo a través del canal barrido. XJU

Finalice su escolta a través del canal barrido. XIX

Llegaré en el (la). XJX __ (- __) (- __)

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUE (a las ___).

Escoltaré (o unidades indicadas) a través del canal barrido. XJT (___)

El número de unidades a ser escoltadas es ___. (Máximo tres por buque guía). XJV ___

Informar la hora de entrada o de salida del canal barrido de ___. XJZ ___

1. Su buque.
2. Primer buque de la columna.
3. Último buque de la columna.
4. Indicativo de llamada ___.

Solicito escolta a través del canal barrido. XJR

Reasumir la escolta a través del canal barrido en el (la) ___. XJC __ - (__) - (__)

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUE (a las ___).

La velocidad durante la escolta a través del canal barrido será de ___ nudos. XWM ___

El tránsito del submarino será ___. XHZ ___ - (___)

1. En la superficie.
2. En plano de periscopio.
3. Inmersión (a ___ metros de profundidad).

Se encuentra apartado ___ yardas de la línea del centro para la ___. XJA ___ - ___

1. Derecha.
2. Izquierda.

Se encuentra apartado ___ yardas de la línea del centro para el ___. XJB __ - __

1. Norte.
2. Sur
3. Este.
4. Oeste.

Usted (o el buque indicado) deberá estar en la(el) ___. XJY ___ - (___)

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUE (a las ___).

Finalizó su pasaje a través del canal barrido. XJL

Usted (o ___ (indicativo)) ingresó al canal barrido. XSB (___(indicat.))

Usted se encuentra ___ la línea del centro. XSC ___

1. A la derecha de.
2. A la izquierda de.
3. Sobre.

Tiene una tendencia la ___ en relación a la línea del centro. XSD ___

1. Derecha.
2. Izquierda.

COLUMNAS

Las columnas laterales exteriores forman a la popa de las columnas interiores mas próximas. (diferencia de velocidad ___ nudos menos). XCI - (___)

Las columnas deberán estar separadas a ___ centenas de yardas. XCH ___

Las columnas deberán estar separadas a ___ miles de yardas. XCT ___

Formar en columna simple (diferencia de velocidad ___ nudos menos). XCK - (___)

Formar columna simple en la secuencia de indicativos (XCJ _(indicat.) _ _de llamada __ __ etc.- (_)) distancia entre buques __ cientos de yardas).

Formar columna simple con frente de tres columnas. XCM - (__) (diferencia de velocidad __ nudos menos).

Seguir al guía de su columna. XJF

Seguir las aguas de su guía de su columna. XCN

COMANDO

Asumir el Comando Táctico. XBA

Transferir el Comando Táctico. XBB

COMODORO

Asumir la función de ___. XAC ___

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del convoy.

Asumir la función de Comodoro del convoy utilizando XAD ___ - (___) el indicativo TORO a partir de ___ (hasta ___) (durante este período mis indicativos serán BECERRO, POTRO o BUQUE ___ como apropiados).

El Comodoro del convoy está en la posición de grilla ___. XKA ___

La posición del Comodoro es ___ (a las ___). XDC __ (- __)

Asumir las funciones de ___. XSJ ___

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del convoy.

Este buque tiene el Comodoro del Convoy embarcado. Bandera X
(Solamente por Banderas).

Este buque tiene el Comodoro del Convoy embarcado. XCC
(Solamente por comunicaciones radiotelefónicas, radiotelegra y por foco o destellos de tope).

COMUNICACIONES

Usted está causando demoras al no responder rápidamente. XEE

Autenticación está / deberá ___. XEL ___

1. En vigor.
2. Ser utilizada en todas las transmisiones de VHF.
3. Ser utilizada en todas las señales.
4. Fuera de vigor.

Cancelar la última señal exhibida por bandera.
Bandera N
(Solamente por Banderas).

Cancelar mi señal / mensaje. XXX ___
(Identificar la señal / mensaje a ser cancelada por el grupo día-hora o repitiéndolo).

Establecer comunicación conmigo pool por el ___. XEM ___ (- ___)

1. VHF (Canal ___).
2. Canal óptico.

Mantener silencio de radio (inclusive sistemas portátiles). XDY

Mantener silencio de radio en ___. XDZ ___

1. VHF (sistemas portátiles) 3. HF 5. COMSAT
2. UHF 4. MF

Mantener silencio electrónico irrestricto (___) (Inclusive sistemas externo e interno de radio, radares, sonda etc). XEA (___)

1. Excepto sistema de VHF Operativo / administrativo del convoy.

Reducir el brillo de su foco de señales. XEB

Retransmitir señal / mensaje para __ (Ind. de llamada) XEG_(Ind. __llamada)

Efectuar vigilancia de(a). XEC __ - __ (- __)

1. Canal de VHF ___ (a las ___).
2. Frecuencia ___ (a las ___)

Imposibilitado de establecer comunicaciones por foco. XEQ

Utilizar solamente el método visual para establecer comunicaciones. XED

Transmisores de VHF deberán estar ajustados para transmitir en __ potencia. XEI

1. Mínima.
2. Máxima.

Usted está siendo llamado ___. XEN ___ (- __)

1. En VHF (Canal ___).
2. Por foco de señales.

Su señal / mensaje (___*) no fue comprendido. (*Si necesario identificar la señal / mensaje por el grupo fecha hora o repitiéndolo). XEF (___)

Mantener vigilancia de ___ (en la(o) frecuencia / canal XEP___(_)

1. Copia 3. Guarda.
2. Cobertura. 4. Escucha.

COMUNICACIONES (RITMO)

Preparar para transmisión por grupos. XDG

Informar cuando listo para recibir transmisión por grupos. XDH

Estoy listo para recibir transmisión por grupos. XDI

Transmisión por grupos está siendo enviando ahora. 5.4.3.2.AHORA — XDJ

Repita su última transmisión por grupos. — XDK

Transmisión grupos recibida y descifrada. — XDL

Solicito reenvío de transmisión por grupos. Señal recibida ___. — XDM ___

1. No fue posible descifrar.
2. Contiene grupos incompletos.

Revisar su llave de ajuste. — XDN

Revisar sus parámetros de comunicación. — XDO

Mi ajuste de velocidad de transmisión (bauds) es ____. — XDP ___

1. 100
2. 200
3. 300

Imposibilitado de enviar transmisión por grupos. Equipo está ___. — XDQ ___

1. No disponible.
2. Inoperante.
3. Inoperante en modo de transmisión.
4. En uso.

Imposibilitado de recibir transmisión por grupos. Equipo está ___. — XDR ___

1. No disponible.
2. Inoperante.
3. Inoperante en modo de recepción.
4. En uso.

DEGAUSSING

Conectar equipo de degaussing. — XHA

Desconectar equipo de degaussing. — XHB

DISTANCIA

Marcación de __ es __ (a partir de __) (distancia __ millas).	XAJ___- __ (___) - (___)
Columnas deberán estar separadas de ___ cientos de yardas.	XCH ___
Columnas deberán estar separadas de ___ miles de yardas.	XCT ___
El espacio de grilla de la formación del convoy es de ___ miles de yardas.	XHF ___
Distancia entre la primer unidad a ser escoltada y el buque guía deberá ser de ___ cientos de yardas.	XHD ___
Mantenerse en lo máximo a ___ cientos de yardas de su posición.	XHI ___
Buques deberán estar separados de ___ cientos de yardas.	XHG ___
Buques deberán estar separados de ___ miles de yardas.	XHJ ___
Buques deberán estar separados de ___ millas.	XHH ___
Cuando este en estación, ___ marcará ___ de usted __ cientos de yardas.	XAY __ - __

1. El guía del convoy.
2. Su guía de columna.
3. Su guía de grupo.

Su marcación es ___ de mi (o Ind. llamada o posición indicada) (distancia de ___ millas).	XAF_-(_)– (_)
Su distancia es de ___ miles de yardas de mi (o Ind. llamada o posición indicada).	XAZ __ - (___)

EJE

El eje de la formación del convoy es el Norte Verdadero.	XHW
El eje de la formación del convoy es el Rumbo Base.	XHX
El eje de la formación del convoy es ____.	XHY ___

OSCURECIMIENTO

Oscurecer el buque. Ningún foco de luz de cualquier tipo deberá ser expuesto entre la puesta y la salida del sol (excepto ___). XGH (___)

1. Luz de alcance.
2. Luces de navegación reducidas.
3. Luces de navegación con intensidad normal.

Exhibir luces conforme al Reglamento Internacional para la Prevenir Colisiones en el Mar. XNL

Reducir la intensidad de su foco de señales. XEB

El buque indicado se encuentra exhibiendo una luz (Er/Br). (Er/Br) XGK __ -

1. Adelante
2. A través
3. A popa
4. En la cubierta principal
5. En la superestructura
6. En el tope del palo.

Exhibir luz fuerte en la popa. XGS

Exhibir luces de navegación con brillo máximo. XGL

Apagar luces de navegación. XGN

EJERCICIO

Ejercicio deberá / está ___. XIA ___ - (___)

1. Iniciar (a las ___).
2. Finalizado.
3. Cancelado.

Ejercicios de ___ a las ___. XIB ___ - ___

1. Cambio de estación.
2. Cambio de formación.
3. Operaciones de reabastecimiento.
4. Procedimientos de comunicaciones para transmisión por grupos de señales.
5. Control de averías.

Ejercicio de maniobras tácticas no será iniciado antes de ___. XIF ___

Ejercicio de maniobras para hoy está cancelado.	XIG
Hoy no serán conducidos ejercicios.	XIE
Imposibilitado de participar de los ejercicios (hasta ___).	XIC– (___)

FORMACIÓN

Asumir formación del convoy.	XKC
Asumir formación del convoy __ de acuerdo con el contenido en el Legajo de Zarpada.	XKL ___
Ambas columnas de las alas externas forman a la popa de las columnas interiores mas próximas. (diferencia de velocidad ___ nudos menos).	XCI - (___)
El eje de la formación del convoy es ___.	XHY ___
El eje de la formación del convoy es el rumbo base.	XHX
El eje de la formación del convoy es el Norte Verdadero.	XHW
El espacio de grilla de la formación del convoy deberá ser de ___ miles de yardas.	XHV ___
La formación del convoy es ___.	XKJ ___

1. Columna.
2. Columnas múltiples.
3. Frente.
4. Punta de flecha invertida.
5. Punta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatoria.

Adoptar formación de emergencia. Distancia entre columnas ___ miles de yardas. Distancia entre buques ___ miles de yardas.	XKD___-___
Formar columna simple (diferencia de velocidad ___ nudos menos).	XCK - (___)
Formar columna simple en la secuencia de Ind. llamada ___ etc. (distancia entre buques ___ centenas de yardas).	(XCJ _(Ind. llamada) (_))
Formar columna simple de frente de tres columnas. (diferencia de velocidad __ nudos a menos).	XCM- (___)

Reasumir formación del convoy.	XKE
Dispersarse en abanico y aplicar a la máxima velocidad.	Gallardete 6
Los buques deberán estar separados en ___ cientos de yardas.	XHG ___
Los buques deberán estar separados en ___ miles de yardas.	XHJ ___
Los buques deberán estar separados de ___ millas.	XHH ___
Los buques indicados deberán efectuar cambio de estación.	XKG __ (Ind. llamada)
Dispersarse en estrella y proceder a la máxima velocidad.	Gallardete 9
Asumir estación ___ en la formación del convoy.	XKF ___
Me encuentro imposibilitado de asumir / reasumir estación en cuanto el convoy permanezca con el actual rumbo y velocidad.	XKN

CORTINA DE HUMO

Cesar el escape de humos.	XRM

FONDEAR

Fondear ___.	XAS__- (__)-(__)

1. De acuerdo a lo ordenado.
2. En la posición ___ (a las ___).
3. Estar listo para fondear (a las ___).
4. Permanecer fondeado con el mínimo de cadena (hasta ___).
5. Utilizando ambas anclas de proa.

Mantener ___ ancla(s) lista(s) para fondear.	XAR ___

1. Una.
2. Ambas.

Fondear el ancla.	XAV ___
Mi ancla está ____.	XAX ___

1. Izada.
2. Encantada / averiada.

3. Lista / libre.

Fondear el ancla (a las ___). XAW (___)

Alarma de ataque. Cubrir Puestos de Combate. Gallardete 4

GUIA

El guía del convoy se encuentra en la posición de grilla de la formación ___. XKB ___

El guía del convoy está en el puesto ___. XKY ___

En que estación está el guía del convoy? XKZ

El guía del convoy será ___. XKX

Este buque es el guía del convoy. izado en el palo principal. Bandera GOLF

Cuando se encuentre en estación ___ estará en la marcación ___ distancia ___ cientos de yardas de su posición del: XAY __ - __

1. El guía del convoy.
2. Su guía de Columna.
3. Su guía de grupo.

HELICÓPTERO

Transferencia de __ por helicóptero está prevista en __ __ horas (o a las __). XHE __ - __

1. Personal.
2. Correo / carga / reabastecimiento.

Helicóptero será configurado para ___. XHP ___

1. Rescate de hombre del mar.
2. Transferencia de personal.
3. Transferencia de Correo / carga / provisiones.

Tengo ___ para transferencia (para ___). XHC - (___)

1. Personal.
2. Correo / carga / provisiones.

Operaciones con helicópteros. (SOLAMENTE POR BANDERAS).	Bandera H

HORARIOS

Hora local (HL) será adelantada de ___ hora(s) para el huso ____ a las ___.	XBC ___ - ___
Hora local (HL) será retrasada de ___ hora(s) para el huso ____ a las ___.	XBD ___ - ___
Ajuste de señal horario. El horario para ejecución de esta señal es ___.	XBE ___

IDENTIFICACIÓN

La primer unidad de la columna deberá exhibir tres luces blancas verticalmente en la proa.	XMQ
Izar el número de su estación en el convoy.	XMN
Puedo verlo. Usted está identificado.	XML
No puedo verlo.	XMK
Indicar su indicativo de llamada.	XMH
Indicar su estación utilizando focos de señales.	XMP
El buque guía está exhibiendo una luz blanca encima de otra roja.	XMR
Enviar su señal de identificación reconocimiento.	XMM
Mi indicativo de llamada es ___.	XMJ ___
Exhibir su nombre de costado.	XMO
Apagar luces de identificación de buque guía.	XMS
Su indicativo de llamada es ___.	XMI ___

INCORPORACIÓN

Está prevista la incorporación de ___ buques(s) (a las ___).	XKH- (___)

INTENCIÓN

Es mi intención mantener el(a)presente ___ durante toda la noche (o hasta ___). XGA- (___)

1. Formación.
2. Rumbo.
3. Velocidad.
4. Formación, rumbo y velocidad.

Es mi intención ___ a las ___. XGB __ - __ (__)

1. Cambiar rumbo (para ___).
2. Cambiar velocidad (para ___ nudos).
3. Iniciar plan de zigzag (Plan ___).
4. Cesar plan de zigzag.
5. Efectuar cambio de rumbo por rotación (para ___).
6. Girar (para ___).

Es mi intención cambiar la formación para ___ (a las __). XGC_- (__)

1. Columna.
2. Columnas múltiples.
3. Frente.
4. Punta de flecha invertida.
5. Punta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatoria.

MARCACIÓN

Marcación de __ de __ (a partir de __) (distancia __ millas). XAJ__-__ -(__)-(__)

Mantener marcación relativa y distancia. XAH

Mantener marcación verdadera y distancia. XAO

Reasumir marcación relativa y distancia. XAI

Reasumir marcación verdadera y distancia. XAP

Su marcación es ___ de mi (o indicativo de llamada o posición indicada) (distancia ___ millas). XAF __- (_)-(_)

Su distancia es __ cientos de yardas de mi (o indicativo de llamada o posición indicada). XAG __ - (__)

Su distancia es __ miles de yardas de mi (o indicativo XAZ __ - (__)

de llamada o posición indicada).

Cuando se encuentre en estación ___ estará en la marcación ___ distancia ___ cientos de yardas de su posición del: XAY ___ - ___

1. El guía del convoy.
2. Su guía de columna.
3. Su guía de grupo.

MINAS

Mina avistada (marcación ___) (distancia ___ centenas de yardas). Gallardete 3 -(_) (__)

MOVIMIENTOS

No seguir mis movimientos. XNU

No entiendo sus movimientos. XNV

NAVEGACIÓN

Verificación de desvió de girocompás. Verifique el desvió XNB

del girocompás conmigo mediante marcaciones sucesivas.
(Cuando se ordene ejecutar la señal, los buques efectúan marcaciones sucesivas y las informaran al otro).

La marcación de verificación es ___. XNC ___

La corriente marina en el área es de ___ nudos. XND ___ - ___

La profundidad del lugar es de ___. XNE ___ - ___

1. Brazas.
2. Metros.

Estoy pasando por la posición ___ (a las ___). XQE ___ - (___)

Mi posición es ___ (a las ___). XNG - (___)

NEBLINA

No emitir señales de niebla. XIN

Las señales de niebla deberán ser emitidas. XIM ___

1. Por el guía del convoy.

2. Por los guías de columna.
3. Por todos los buques.
4. Cuando hubiere serio riesgo de sufrir una colisión.
5. Para evitar colisión.

Exhibir una luz fuerte en la popa.	XGS
Exhibir luces de navegación con máxima intensidad.	XGL
Apagar luces de navegación.	XGN

NUCLEAR

Dirección del viento de la precipitación efectiva es ___.	XPH ___

PUESTO / POSICIÓN

Usted está ahora en la posición de grilla del convoy ___.	XKK ___
Estoy reasumiendo estación.	XKM
Su estación en la formación del convoy es ___.	XKS ___
El guía está en la estación ___	XKY ___
En que estación se encuentra el guía del convoy?	XKZ
El punto de encuentro del convoy para el mediodía de mañana es ___.	XQB ___
El punto de encuentro del convoy para después de mañana al mediodía es ___.	XQC ___
Punto de encuentro en la posición ___ (a las ___).	XQD__- (_)
Izar su número de estación en el convoy.	XMN
Asumir su estación correcta.	XWU
Imposibilitado de mantener estación.	XWV
Columna ___ ocupar estación a popa de la columna ___.	XWW_- _
Las columnas indicadas deberán intercambiar de estación.	XWX_-_
Cuál es mi estación en el convoy?	XWZ

PROCEDER

Proceder a la máxima velocidad de seguridad.	XWC
Proceder de acuerdo a ordenes previas (a las ___).	XQY (___)
Proceder para su destino (a las ___).	XQX (___)
Proceder de acuerdo a las instrucciones para buques rezagados.	XWK
Usted se encuentra por fuera del campo minado. Proceder de acuerdo a ordenes previas.	XQJ

RADAR

Las restricciones de emisiones electromagnéticas e están levantadas (___).	XRL(__)-(__)

1. A las ___.
2. A pasar ___.

Mantenga silencio de radar (en la(s) ___).	XRF (___)

1. Banda I (3 cm).
2. Bandas E/F (10 cm).

Silencio radar está suspendido (en la(s) ___).	XRK (___)

1. Banda I (3 cm).
2. Bandas E/F (10 cm).

Emitir con radar a la(s) ___ por un máximo de ___ minutos a cada ___ minutos de intervalo.	XRG___- __

1. Banda I (3 cm).
2. Bandas E/F (10 cm).

REABASTECIMIENTO

Iniciar (ando) aproximación.	XQH
El rumbo para operaciones (de) ___ es ___ (velocidad ___).	XEO __-__ - (__)

1. Aéreas.
2. Reabastecimiento.

Largarse en ___ minutos.	XQI ___

Me estoy preparando para recibirlo (___). 1. Por la banda de Estribor. 2. Por la banda de Babor. 3. Por la popa.	XQF (___)
Estoy listo para recibirlo (___). 1. Por la banda de Estribor. 2. Por la banda de Babor. 3. Por la popa.	XQG (___)
Cabo de andarivel.	Bandera Y

RUMBO

Ajustar el rumbo base para __. (Ajustes solamente podrán ser efectuados hasta 10 grados).	XET ___
Ajustar el rumbo de forma que me marque a los ___ grados verdaderos.	XEW ___
Todas los cambios de rumbo preestablecidos están cancelados.	XEZ
El rumbo base es ___.	XES ___
Cancelar zig-zag. Reasumir rumbo base.	XEU
Cancelar zig-zag. Governar al rumbo ___.	XEV___
El cambio de rumbo debido a ___ está cancelado.	XEY___
El rumbo para operaciones (de) ___ es ___ (velocidad ___). 1. Aéreas. 2. Reabastecimiento.	XEO _ - _ - (__)
Mantener rumbo y velocidad actual.	XFA
Mi rumbo es ___ (velocidad ___). C___- (___)	
Operaciones con helicópteros. (SOLAMENTE POR BANDERAS).	Bandera H
Prepararse para efectuar cambio de rumbo por rotacion para ___.	XEX __-(__)

Gobernar al rumbo ___. XER ___

Girar a la direccion indicada para el rumbo verdadero ____. T BB/BE __
(Solamente por comunicaciones radiotelefonía o radiotelegrafia y por foco de senales o senales de banderas). (Buques deberan mantener marcacion verdadera al guia).

Imposibilitado de asumir/reasumir estación mientras el convoy permanezca en el presente rumbo y velocidad. XKN

Efectuar cambio de rumbo por rotacion para rumbo verdadero ____. W BB/BE __
(Solamente por comunicaciones radiotelefonía o radiotelegrafia y por foco de señales o señales de banderas). (Buques deberan mantener marcacion relativa al guia).

SEGUIR

Seguir a su líder de columna. XJF

Seguir mis movimientos(o_(ind de llamada)). XJH(_(ind.de llamada))

Seguir al buque caza-minas XJG

Seguir los movimientos de su líder de columna. XCN

Seguir los movimientos de matalote de proa. XJM

Seguir los movimientos del buque caza-minas. XJN

Seguir mis aguas (o ____ (ind de llamada)). XJK(__(ind.de llamada))

Seguir las águas de su líder de columna. XCL

Seguir las águas del matalote de proa. XJI

Seguir las águas del buque caza-minas. XJJ

SERVICIO

Asumir funciones de ___. XAC ___

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del convoy.

Asumir funciones de Comodoro del convoy utilizando el indicativo de radio TORO a partir de__ (hasta__) (durante este período mis indicativos de llamada seran BECERRO, POTRO o BUQUE __ como apropiado). XAD__- (__)

Asumir funciones de buque-tanque del convoy. XAT

Asumir funciones de buque-guardia radar. Informar todos de los contactos al Comodoro del convoy (o indicativo de llamada) XEH (__ ind. de llamada)

Asumir funciones de buque de salvamento. XAE

Asumir funciones de ___. XSJ ___

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del convoy.

Asumir/Reasumir el Comando Táctico. XBA

SISTEMA DE LIMPIEZA DE TUBOS DE CALDERAS

Efectuar soplado (a las ___). XAK- (___)

No efectuar soplado hasta ___ (una señal complementaria será enviada). XAN ___

Efectuar descarbonización (a las ___). XAM- (__)

Solicito permiso para ____. XAU ___

1. Efectuar soplido.
2. Efectuar descarbonización.

No efectuar descarbonización hasta ___ (una señal complementaria será enviada). XAL ___

TRANSFERENCIA

Estar preparado para efectuar maniobra de transferencia de ___ ahora (o a las ___). XYE ___

1. Agua potable.
2. Combustíble.
3. Provisiones.
4. Carga liviana.
5. Carga pesada.

VELOCIDAD

La diferencia de velocidad a ser empleada para maniobras de rotación: guias de columnas ___ nudos menos. Columnas mas internas ___ nudos menos. XWG__-__

Mi rumbo es ___ (velocidad ___ nudos). C___- (___)

Mi velocidad máxima es de ___ nudos. XWE ___
Min velocidad mínima es de ___ nudos. XWF ___

Mi velocidad es de ___ nudos. XWD ___

Velocidad. Guia procederá aplicar ___ nudos. Otros buques procederán como sea necesario para mantener posición. S ___

La velocidad durante el pasaje através del canal barrido será ___ nudos. XWM ___

La velocidad será cambiada por señal a ___ nudos a las ___. XWA__-___

Parar su buque. Permanecer en el canal. XWL

Cuál es su máxima velocidad en las presentes condiciones? XWH

Cual es su mínima velocidad en las presentes condiciones? XWI

Cuál es a su velocidad? XWJ

ZIG-ZAG

Ejecutar plan de zig-zag conforme al Plan número __ Rumbo base __ Hora Zero ___. XZB__-__- __

DECODIFICACION DE LAS SEÑALES EMPLEADAS

C Mi rumbo es ____ barra (velocidad ___ nudos)

H Operando con helicopteros
A MEDIA DRIZA: Estoy preparado para recibir u operar con helicópteros.
A TOPE: Estoy estabilizando rumbo y velocidad, para recibir u operar com helicópteros.
ARRIADA: Finalizada operación com helicópteros.

N Finalizar señales con banderas.

Babor: indica la banda de giro o rotación cuando es seguido de TANGO o WHISKY.

S Velocidad. El Guía aplicará____ nudos. Los otros buques aplicarán la velocidad necesaria para mantener estación.

Estribor: indica la banda de giro o rotación cuando es seguido de TANGO o WHISKY.

T Cambiar de rumbo, a la banda indicada, todos los buques giran simultaneamente al rumbo verdadero ____

W Cambiar de rumbo, por rotación, a la banda indicada, al rumbo verdadero ____

X El buque indicado se encuentra embarcado el Comodoro del convoy.

Y Transferencia de pesos pesados

Bandera GOLF izada en el palo principal.Este buque es el guía del convoy.

Gallardete 0 Empezar el fuego.

Gallardete 1 Alto el fuego.

Gallardete 2 Alarma nuclear. Desconectar los sistemas de ventilación.

Gallardete 3 Mina avistada (marcación ___) (distancia ___ cientos de yardas).

Gallardete 4 Alarma de ataque. Cubrir Puestos de Combate.

Gallardete 5 Avistado submarino, snorkel ou periscopio (marcación ___) (distancia ___ cientos de yardas).

Gallardete 6 Dispersarse en abanico y aplicar la maxima velocidad disponible.

Gallardete 7 Avistado torpedo o estela de torpedo (marcación __) (distancia ___ cientos de yardas).

Gallardete 8 Señal de finalización de alarma (las aeronaves en las proximidades son amigas).

Gallardete 9 Dispersarse en estrella y aplicar la maxima velocidad disponible.

XAA Actuar independientemente.

XAB Actuar independientemente para _____.

1. Efectuar operaciones aéreas.
2. Efectuar operaciones de reabastecimento.
3. Efectuar las reparaciones necesarias.
4. Efectuar descarbonización de motores.
5. Efectuar soplado de calderas(limpieza de tubos de calderas).
6. Efetucar transito en zona de separación de tráfico.
7. Entrar a puerto.
8. Fondear.

XAC Asumir función de ___.

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del comvoy.

XAD Asumir la función de Comodoro del convoy utilizando el indicativo de llamada TOURO a partir de ___ (hasta ___)(durante este período mis indicativos de llamada serán BEZERRO, POTRO o NAVIO ___ como apropriados).

XAE Asumir funciones de buque de rescate.

XAF Su marcación es ___ de mi (o indicativo de llamada o posición indicada) (distancia ___ milhas).

XAG Su distancia es __ cientos de yardas de mi (o indicativo de llamada o posición indicada).

XAH Mantener marcación relativa y distancia.

XAI Reasumir marcación relativa y distancia.

XAJ Marcación de __ de __ (a partir de ___) (distancia ___ millas).

XAK Efectuar soplado de calderas (a las ___).

XAL No efectuar descarbonización hasta ___ (se enviara una señal complementaria).

XAM Efectuar descarbonización (a las ___).

XAN No efectuar soplado de calderas hasta ___ (se enviara una señal complementaria).

XAO Mantener marcación verdadera y distancia.

XAP Reasumir marcación verdadera y distancia.

XAQ Reasumir su estación (___).

1. Al finalizar la presente operación.
2. A las ____.

XAR Mantener ___ ancla(s) lista(s) para fondear.

1. Una.
2. Ambas.

XAS Fondear ___.

De acuerdo a lo ordenado.
En la posición ___ (a las ___).
Estar listo para fondear (a las ___).

1. Permanecer fondeado com el mínimo de cadena (hasta ___).
2. Empleando ambas anclas.

XAT Asumir funciones de buque-tanque del convoy.

XAU Solicito permiso para ____.

1. Efectuar soplado de calderas.
2. Efectuar descarbonización.

XAV Fondear.

XAW Fondear (a las ___).

XAX Mi ancla está ____.

1. Izada.
2. Encantada/Averiada.
3. Lista/Libre.

XAY Cuando se encuentre en estación ___ estará en la marcación ___ distancia ___ cientos de yardas de su posición del:

1. El guia del convoy.
2. Su guía de columna.
3. Su guía de grupo.

XAZ Su distancia es __ miles de yardas de mi (o indicativo de llamada o posición indicada).

XBA Asumir el Comando Táctico.

XBB Entregue el Comando Tático.

XBC La hora local (HL) será adelantada ___ hora(s) para el huso ____ a las ___.

XBD La hora local (HL) será retrasada ___ hora(s) para el huso ____ a las ___.

XBE Prueba de señal horaria . El horário para la ejecución de esta señal es ___.

XCC El Comodoro del convoy se encuentra embarcada en este buque (Se empleará solamente para comunicaciones por radio, radiotelegrafía, foco o destello de tope).

XCH Las columnas deberán estar apartadas en ___ cientos de yardas.

XCI Las columnas laterales forman a la popa de las columnas internas mas próximas (diferencia de velocidad ___ nudos menos).

XCJ Formar en columna simple en la secuencia de los indicativos de llamada ___ ___ ___ etc. (distancia entre buques __ cientos de yardas).

XCK Formar en columna simple (diferencia de velocidad ___ nudos menos).

XCL Seguir las aguas de su guía de columna.

XCM Formar en columna simple com frente de tres columnas. (diferencia de velocidad __ menos).

XCN Seguir las aguas de su guía de columna.

XCT Las columnas deberán estar separadas en ___ miles de yardas.

XDC La estación del Comodoro es ___ (a las ___).

XDG Prepararse para transmisión por grupo.

XDH Informar cuando esté listo para recibir transmisión por grupo.

XDI Estoy listo para recibir transmisión por grupo.

XDJ Se está enviando una transmisión por grupo.

XDK Repita su última transmisión por grupo.

XDL La transmisión por grupo fué recibida y descifrada.

XDM Solicito reenvio de transmisión por grupo. Ultimo grupo recibido ___.

1. No fué posible descifrar.
2. Contiene grupos desorganizados.

XDN Pruebe su sintonía.

XDO Pruebe sus parámetros de comunicaciones.

XDP Mi ajuste de velocidad de transmisión (baudios) es ____.

1. 100
2. 200
3. 300

XDQ Imposibilitado de enviar transmisión por grupos. El equipo está ___.

1. No disponíble.
2. Inoperante.
3. Inoperante en el modo de transmisión.
4. En uso.

XDR Imposibilitado de reciber transmisión por grupos. El equipo está ___.

1. No disponíble.
2. Inoperante.
3. Inoperante en el modo de recepción.
4. En uso.

XDY Mantener silencio de radio (incluye sistemas portatiles).

XDZ Mantener silencio de radio en ___.

1. VHF (sistemas portátiles)
2. UHF
3. HF
4. MF
5. COMSAT

XEA Mantener silencio eletronico irrestricto (___) (Incluye sistemas externos e internos de rádio, radares, ecosonda, etc.

Excepto el sistema de VHF Operativo/Administrativo del convoy.

XEC Mantener escucha en el(la).

1. Canal de VHF ___ (às ___).
2. Freqüência ___ (às ___)

XED Utilizar solamente el método de comunicación visual.

XEE Usted está causando demoras al no responder inmediatamente.

XEF Su señal/mensaje(___*) no fué comprendido. (*Es necesario identificar la señal/mensaje por el grupo fecha hora o el reitero).

XEG Retransmitir la señal/mensaje para __ (indicativo de llamada) __ etc.

XEH Asumir funciones de buquê de guardiã radar. Informar todos los contactos a el Comodoro del convoy (o indicativo de llamada indicado).

XEI Los transmisores de VHF deberán estar ajustados para transmitir en __ potencia.

1. Mínima.
2. Máxima.

XEL La autenticação está/deberá ___.

1. En vigor.
2. Ser utilizada en todas las transmisiones de VHF.
3. Ser utilizada en todas las señales.
4. Fuera de vigor.

XEM Establecer comunicaciõn con esta estaciõn por/por el ___.

1. VHF (Canal ___).
2. Método Visual de Señales.

XEN Lo están llamando ___.

1. En VHF (Canal ___).
2. Por foco o destello de tope..

XEO El rumbo para operaciones (de) ___ es ___ (velocidade ___).

1. Aéreas.
2. Reabastecimento.

XEP Mantener vigilancia de ___ (en la(el) frequencia/canal ___).

1. Copiado
2. Seguridad.
3. Guardia.
4. Escucha.

XEQ Imposibilitado de estabelecer comunicaciones por foco o destellos.

XER Gobernar al rumbo ___.

XES El rumbo base es ___.

XET Ajustar el rumbo base al __. (Los ajustes solamente podrãn ser efectuados hasta 10 grados).

XEU Suspender zigzag. Reasumir el rumbo base.

XEV Suspender zigzag. Gobernar al rumbo ___

XEW Ajustar el rumbo de forma que memarque al ___ grados verdaderos.

XEX Prepararse para efectuar cambio de rumbo por rotación al ___.

XEY El cambio de rumbo al ___ está anulado.

XEZ Todos los cambios preestablecidos están anulados.

XFA Mantener rumbo y velocidad actual.

XFC La averia/daño en el(la)(s) ___ fué reparado.

1. Propulsión
2. Sistema de gobierno
3. Casco
4. Pescantes p/ botes salva-vidas
5. Radar
6. Girocompás.
7 Luces de navegación.

XFD Tengo/afectado por averia/daño en el(la)(s) ___.

1. Propulsión
2. Sistema de gobierno
3. Casco
4. Pescantes p/botes salva-vidas
5. Radar
6. Girocompás.
7. Luces de navegación.

XFE La ejecución de las reparaciones requiere ___.

1. Ningun apoyo externo.
2. Detener el buque (durante ___ horas).
3. Apoyo técnico.

4. Apoyo de astillero.
5. Entrada a dique.

XFF El tiempo estimado para finalizar las reparaciones es de ___ horas.

XFM En el actual rumbo y velocidad existen probabilidades de ocurrir una avería en el(la) ___.

1. Superestructura
2. Casco
3. Propulsión
4. Cubierta de carga de conteiners.
5. Cubierta de carga
6. Carga interna

XFN Solicito ___.

1. Cambio de rumbo y velocidad para reducir el cabeceo.
2. Cambio de rumbo y velocidad para reducir el balanceo.
3. Cambio de rumbo al ___.
4. Velocidad de ___ nudos.
5. Arribar hasta que el tiempo mejore.

XFT El remolque del buque es necesario.

XGA Es intención mantener el(a) presente ___ para toda la noite (o hasta ___).

1. Formación.
2. Rumbo.
3. Velocidad.
4. Formación, rumbo y velocidad.

XGB Es mi intención ___ a las ___.

1. Cambiar de rumbo (al ___).
2. Cambiar velocidad (___ nudos).
3. Iniciar plan de zigzag (Plan ___).
4. Cessar plano de ziguezag.
5. Efetcuar cambio de rumbo por rotación (al ___).
6. Guirar (al ___).

XGC Es mi intención cambiar la actual formación a ___ (a las ___).

1. Columna.
2. Columnas múltiples.
3. Frente.
4. Punta de flecha invertida.
5. Punta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatoria.

XGH Oscurecer el buque. Ningún tipo de luz deberá ser expuesta entre la puesta de sol y el amanecer (excepto ___).

1. Luz de buque alcanzado.
2. Luces de navegación reducidas.
3. Luces de navegación con intensidad normal.

XGK El buque indicado se encuentra exhibiendo una luz (Babor/Estribor).

1. Vanguardia
2. El buque del medio
3. Retaguardia
4. En la cubierta
5. En la superestructura
6. En el tope de palo.

XGL Exhibir luces de navegación con máxima intensidad.

XGN Apagar luces de navegación.

XGS Exhibir una luz fuerte en la popa.

XHA Conectar el equipo degaussing.

XHB Desconectar el equipo degaussing.

XHC Tengo ___ para transferencia (para ___).

1. Personal.
2. Correo/carga/reabastecimientos.

XHD La distancia entre el primer buque a ser conducido y el guia debe ser __ cientos de yardas.

XHE La transferencia de __ por helicóptero está prevista en __ horas (o a las __).

1. Personal.
2. Correo/carga/abastecimientos.

XHF La separación de grilla de la formación del convoy es de ___ miles de yardas.

XHG Los buques deberán estar separados en ___ cientos de yardas.

XHH Los buques deberán estar separados en ___ millas.

XHI Mantenerse a um máximo de ___ cientos de yardas de su posición.

XHJ Los buques deberán estar separados en ___ miles de yardas.

XHP El helicóptero será configurado para ___.

1. Rescate en el mar.
2. Transferencia de personal.
3. Transferencia de Correo/carga/abastecimientos.

XHV O espaçamento da grade da formatura do comboio deverá ser de ___ milhares de jardas.

XHW El eje de formación del convoy es el Norte Verdadero.

XHX El eje de formación del convoy es el rumbo base.

XHY El eje de formación del convoy es ___.

XHZ El tránsito del submarino será ___.

1. En la superfície.
2. En plano de periscópio.
3. Inmersión (a ___ metros de profundidad).

XIA El ejercicio deberá/estar ___.
1. Iniciar (a las ___).
2. Finalizar.
3. Cancelado.

XIB Los ejercicios de ___ a las ___.

1. Cambio de estación.
2. Cambio de Formación.
3. Operaciones de reabastecimento.
4. Procedimentos de comunicaciones para transmisión por grupos.
5. Control de averias.

XIC Impossibilitado de participar de exercícios (até ___).

XIE Hoy no se realizarán ejercicios.

XIF Los ejercicios de maniobras tácticas no se iniciarán antes de ___.

XIG El ejercicio de maniobras previsto para hoy está cancelado.

XIM Lãs señales de niebla berán ser realizados.

1. Por el guia del convoy.
2. Por los guias de columnas.
3. Por todos los buques.
4. Cuando hubiera sérios riesgos de ocurrir uma colisión.

5. Para evitar colisión.

XIN No emitir señales de niebla.

XIX Asumo su escolta através del canal barrido.

XIY Me estoy aproximando al final del canal barrido.

XIZ Estoy apartado ___ yardas de la linea del centro para la.

1. Derecha.
2. Izquierda.

XJA Usted se encuentra apartado ___ yardas de la linea del centro para la ___.

1. Derecha.
2. Izquierda.

XJB Usted se encuentra apartado ___ yardas de la linea del centro para el ___.

1. Norte.
2. Sur.
3. Este.
4. Oeste.

XJC Reasumir la escolta através del canal barrido en el (la) ___.

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUI (a las ___).

XJD Asumir la escolta de los buques através del canal barrido (a las __).

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUI (a las ___).

XJE Estoy sobre la linea del centro.

XJF Seguir a su cabeza e columna.

XJG Seguir al buque cazaminas.

XJH Seguir mis movimentos (o ___ (indicativo de llamada)).

XJI Seguir las aguas del matalote de proa.

XJJ Seguir las aguas del cazaminas.

XJK Seguir mis aguas (o ____ (indicativo de llamada)).

XJL Usted finalizo su pasaje através del canal barrido.

XJM Seguir los movimientos del matalote de proa.

XJN Seguir los movimientos del cazaminas.

XJR Solicito la escolta através del canal barrido.

XJS Estoy listo para ser escoltado através del canal barrido.

XJT Escoltaré (o buques indicados) através del canal barrido.

XJU Puedo/no puedo escoltarlo através del canal barrido.

XJV El número de buques a ser escoltados es ___. (Máximo de tres por escolta).

XJW Me estoy aproximando a la entrada del canal barrido.

XJX Estaré em el(la) ___.

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUI (a las ___).

XJY Usted (o buque indicado) deberán estar en la(el) ___.

1. Posición ___ (Lat/Long) (a las ___).
2. Punto ALFA (a las ___).
3. Punto XRAY (a las ___).
4. Punto OSCAR (a las ___).
5. Punto YANQUI (a las ___).

XJZ Informar la hora de entrada o de salida del canal barrido de ___.

1. Su buque.
2. Primer buque de la columna.
3. Último buque de la columna.
4. Indicativo de llamada ___.

XKA El Comodoro del comvoy está em la posición de grilla ___.

XKB El guia del convoy se encuentra em la posición de grilla de la formación ___.

XKC Asumir la formación del convoy.

XKD Formar em columna simple em la secuencia de los indicativos de llamada ___ etc. (distancia entre buques ___ cientos de yardas).

XKE Reasumir la formación del convoy.

XKF Asumir estación ___ em la formación del convoy.

XKG Los buques indicados deberán efectuar cambio de estación.

XKH Está prevista la incorporación de ___ buque(s) (a las ___).

XKJ La formación del convoy es ___.

1. Columna.
2. Columnas múltiples.
3. Línea de frente.
4. Punta de flecha invertida.
5. Punta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatoria.

XKK Usted ahora se encuentra em la posición de grilla del convoy ___.

XKL Asumir la formación del convoy __ de acuerdo a lo previsto en las instrucciones de partida.

XKM Estoy reasumiendo estación.

XKN Me encuentro imposibilitado de asumir/reasumir estación en cuanto el convoy permanezca con el actual rumbo y velocidad.

XKS Su estación em la formación del convoy es ___.

XKX El guia del convoy será ___.

XKY El guia del convoy está em la estación ___.

XKZ En que estación está el guia del convoy?

XLR Los escoltas estarán efectuando ejercício de tiro efectivo (a las ___).

XLS Los buques del convoy podrán efectuar ejercício de tiro efectivo (a las ___).

XMH Indicar su indicativo de llamada.

XMI Su indicativo de llamada es ___.

XMJ Mi indicativo de llamada es ___.

XMK No puedoo verlo.

XML Puedo verlo. Usted está identificado.

XMM Enviar su señal de identificación/reconocimento.

XMN Izar el número de su estación en el convoy.

XMO Exhibir su nombre en el costado.

XMP Indicar su estación utilizando foco o señales por banderas.

XMQ El primer buquê de la columna deberá exhibir três luces verticales blancas en la proa.

XMR El buque guia está exhibiendo una luz blanca sobre otra colorada.

XMS Apagar las luces de identificación de buque guia.

XNB Verificación de desvio de girocompás. Verifique el desvio del girocompás conmigo mediante masrcaciones sucesivas.(Cuando se ordene ejecutar la señal, los buqes efectuan marcaciones sucesivas y lãs informaran al otro).

XNC La marcación de verificación es ___.

XND La corriente marina em el área es de ___ nudos.

XNE La profundidad del lugar es de ___.

1. Brazas.
2. Metros.

XNF Maniobrar a su critério para evitar colisión. Reasumir estación al finalizar.

XNG Mi posición es ___ (a las ___).

XNL Exhibir lãs luces de navegación de acuerdo al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes em el Mar.

XNU No tener em cuenta mis movimientos.

XNV No entiendo sus movimientos.

XPH La dirección del viento por precipitación es ___.

XQB El punto de encuentro del convoy para el mediodía de mañana es ___.

XQC El punto de encuentro del convoy para después del mediodía de mañana es ___.

XQD Punto de encuentro en la posición ___ (a las ___).

XQF Me estoy preparando para recibirlo (___).

1. Por la banda de Estribor.
2. Por la banda de Babor.
3. Por la popa.

XQG Estoy listo para recibirlo (___).

1. Por la banda de Estribor.
2. Por la banda de Babor.
3. Por la popa.

XQH Iniciar (ando) aproximación.

XQI Largarse en ___ minutos.

XQJ Usted se encuentra por fuera del campo minado. Proceder de acuerdo a ordenes previas.

XQX Proceder para su destino (a las ___).

XQY Proceder de acuerdo a ordenes previas (a las ___).

XRF Mantenga silencio radar (en la(s) ___).

1. Banda I (3 cm).
2. Bandas E/F (10 cm).

XRG Emitir con radar en la(s) ___ por un máximo de ___ minutos y a cada ___ minutos de intervalo.

1. Banda I (3 cm).

2. Bandas E/F (10 cm).

XRK Silencio radar está levantado (en la(s) ___).

1. Banda I (3 cm).
2. Bandas E/F (10 cm).

XRL Las restricciones de emisiones electromagnéticas están levantadas (___).

1. A las ___.
2. Al pasar ___.

XRM Cesar el escape de humos.

XSA Estoy (o ___ (ind. de llamada) entrando en el canal barrido.

XSB Usted (o ___ (indicativo de llamada)) entro en el canal barrido.

XSC Usted se encuentra ___ la linea del centro.

1. A la derecha de
2. A la izquierda de
3. Sobre.

XSD Usted tiene uma tendência para la __con respecto a la línea del centro.

1. Derecha.
2. Izquierda.

XSF Avistada(o) __ marcación __ (distancia ___millas).

1. Aeronave.
2. Buque de guerra no identificado o hostil.
3. Otro (Especificar).

XSG Esperada acción ____ enemiga (dentro de ____ horas).

1. Aérea.
2. Submarina.
3. De superfície.
4. De ataque por misiles.

XSH Estoy (o ___ (indicativo de llamada) está) bajo ataque de ____.

1. Aeronave
2. Submarino
3. Superfície.
4. Misil
5. Torpedo
6. Cohete
7. Bomba
8. QBN

XSJ Asumir las funciones de ___.

1. Comodoro del convoy.
2. Vice-Comodoro del convoy.
3. Contra-Comodoro del convoy.

XWA La velocidad será cambiada por señal para ___ nudos a las ___.

XWC Proceder a máxima velocidad de seguridad.

XWD Mi velocidad es de ___ nudos.

XWE Mi velocidad máxima es de ___ nudos.

XWF Mi velocidad mínima es de ___ nudos.

XWG La diferencia de velocidad que se emplearán para maniobras de rotación: los guias de columna ___ nudos menos. Columnas internas ___ nudos menos.

XWH Cuál es su máxima velocidad en las actuales condiciones?

XWI Cuál es su mínima velocidad en las actuales condiciones?

XWJ Cuál es su velocidad?

XWK Proceder de acuerdo a las instrucciones para buques rezagados.

XWL Detener su buque. Permanecer em el canal.

XWM La velocidad durante el pasaje através del canal barrido será ___ nudos.

XWU Asumir su posición correcta.

XWV Imposibilitado de mantener posición.

XWW Columna ___ ocupar estación a la cola de la columna ___.

XWX Las columnas indicadas deberán cambiar de estación.

XWZ Cuál es mi posición em el convoy?

XXX Anular mi/mia señal/mensaje ___.

XYE Estar preparado para efectuar maniobra de transferencia de ___ ahora (o a lãs ___).

1. Agua potable. 3. Reabastecimientos. 5. Carga pesada.
2. Combustible. 4. Carga liviana.

XZB Ejecutar plan zigzag de acuerdo al Plan número __ Rumbo base __ Hora Zero ___.

ANEXO A

INSTRUCCIONES PARA CAPITANES DE BUQUES MERCANTES

1. GENERALIDADES.

Siempre que fuera necesario, las Autoridades Navales que deban enviar sus buques en tránsito a un área marítima jurisdiccional, será con instrucciones determinadas a fin de contribuir a la seguridad de sus buques.

A partir de ese momento esta invitado a observar las instrucciones emitidas por las autoridades de Control Naval de Trafico Marítimo (CNTM), informando / enviando su plan de viaje y otros datos de interés, de acuerdo con el FORMATO ALFA.

El propósito de CNTM es proveer información, advertir y / o proteger, de una amenaza al tráfico mercante o pesquero en las proximidades de un área marítima o hidrovía en la cual un buque este transitando o transitara.

El CNTM podrá variar a partir de una situación inicial, en que los BM tan solo cooperan con una Organización de Control Naval de Trafico Marítimo (ORGACONTRAM), enviando información que permita realizar el acompañamiento del tráfico marítimo.

Dependiendo de la escala de crisis, la situación del conflicto armado o de una emergencia que estuviera ocurriendo, este acompañamiento podrá evolucionar para que los buques pasen a ser orientados sobre los diversos aspectos que contribuyen a aumentar la seguridad de su navegación.

Finalmente, en caso que la situación lo exija, la orientación podrá pasar a una supervisión de tráfico marítimo, donde los buques autorizados por sus armadores pasan a ser controlados y protegidos por la fuerza naval, caso de ser necesario.

El CNTM es voluntario para los armadores que emplean sus buques excepto en determinadas situaciones. Las autoridades de CNTM efectuarán, dentro de sus respectivas áreas de jurisdicción el acompañamiento del tráfico marítimo nacional e internacional de interés, de acuerdo con las instrucciones especificas de cada marina.

Detalles del área marítima o hidrovía en la cual se aplicara el CNTM será, oportunamente, divulgados por mensaje Aviso a los Navegantes, que debe complementar aquellas instrucciones enviadas inicialmente

2. PROCEDIMENTO A SER ADOPTADO.

Deberá ser cumplido en siguiente procedimiento.

(1) Buque en el mar o en puerto, con o sin presencia de autoridad de la ORGACONTRAM, deberá enviar un mensaje denominado FORMAT ALFA para la autoridad naval correspondiente al área marítima donde se encuentra, que retransmitirá a la Autoridad Nacional de Transporte Marítimo (NSA) y aquellas que juzgue necesario de acuerdo con las informaciones recibidas.

El modelo de mensaje está incluido en estas instrucciones.

(2) Buques en puerto con presencia de autoridades de la ORGACONTRAM, en esta circunstancia esta autoridad podrá realizar una visita a bordo para reunir información sobre el buque y su intención de movimiento.

(a) Las informaciones mencionadas en el ítem anterior permitirán a las autoridades de CNTM acompañar el tránsito de su buque a través del área marítima o hidrovía, además de estar en condiciones de proveer orientación / advertencia y / o el direccionamiento para el alejamiento de amenazas en su navegación.

Estas advertencias o avisos, pueden ser enviados al buque directamente o por medio de un mensaje con varios destinatarios.

(b) A menos que las instrucciones sean diseminadas por las autoridades de la ORGACONTRAM, los capitanes tendrán libertad de proseguir su transito a lo largo de la derrota/ zona de pesca, que tengan declarado, no siendo necesario emprender otras acciones.

(c) Cuando declaren una intención de viaje por un área marítima o hidrovia, de haber necesidad de alteración de la derrota, la nueva intención de viaje deberá ser informada a la ORGACONTRAM por intermedio de un mensaje denominado **FORMAT ALFA PASSAM** también incluido en estas instrucciones.

El FORMAT ALFA PASSAM actualizara la información anterior diseminada por un mensaje FORMAT ALFA.

FORMAT ALFA

a. Será emitido, en lenguaje claro, vía canales comerciales, por el buque mercante, en mar o en puerto, sin la presencia de la autoridad de la ORGACONTRAM, teniendo como destinatario a la Autoridad de CNTM del Área Marítima / Hidrovia donde en buque este navegando, informando: Su posición e intención de movimiento actual hasta su destino inmediato.

El FORMAT ALFA es uno de los principales recursos de reunión de datos de buques mercantes / pesqueros, se divide en cuatro secciones:

a. Sección A referida a los datos básicos del buque.

b. Sección B referida a los detalles del viaje actual.

c. Sección C referida a los datos del operador del buque.

d. A Sección D referida a los datos de la carga.

El texto del mensaje será el siguiente:

(1) La fecha empleada debe ser expresada completa (18 OCT 97 2100 UTC) o por Grupo fecha–hora (GFH)

(2) El Grupo fecha-hora (GFH) debe ser expresado en el huso horario "Zulú" en el siguiente formato, DDHHMMMAAZ (182100JUL98Z)

MODELO DE 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 a presente viaje.
(10) tonelaje bruto. (gross tonnage)
(11) velocidad:
  (a) velocidad de crucero.
  (b) velocidad máxima.
  (c) velocidad mínima.
(12) principal característica del NM para reconocimiento visual.
(13) INMARSAT / número de llamada selectiva digital.
(14) nombre de la estación de comunicaciones en escucha.
(15) equipamiento de meteorología (PACE) y manuales.

(16) número de fax.
(17) e-mail o número de telex.
(18) otros medios de comunicación.

b. Sección B – Datos del viaje:

(19) intención de movimiento, descripción del viaje.
(20) último puerto / país / ETD (fecha hora de zarpada).
(21) próximo puerto de destino y ETA.
(22) posición actual.
(23) GFH y posición de entrada al área.
(a - x) coordenadas del plan de viaje en el interior del área (GFH – latitud / longitud).
(24) posición y GFH de salida del área.

c. Sección C – Datos del armador de buque:

(25) nombre y dirección del propietario (armador) y del operador/fletador, si hubiere.
(26) bandera de la compañía/operador del buque.
(27) e-mail de la compañía/operador del buque.
(28) número de teléfono de la compañía/operador del buque.
(29) número de fax de la compañía/operador del buque.

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 aplicadas a la operación actual, tales como "informar si alguna persona o carga siendo transportada esta sujeta a una sanción de la ONU, indicando SÍ o NO (caso sea SÍ, describir la situación en una hoja separada)

EJEMPLO: FORMAT ALFA

02.NOV 03 21.00 UTC o 022100NOV03Z .

a. Sección A - Datos del Buque:

(1) LOBO DE MAR
(2) KNFG
(3) CTR
(4) BRASIL
(5) 1111111
(6) RIO DE JANEIRO
(7) 200 M
(8) 30 M
(9) 10 M
(10) 32000 TON

(11) velocidad:
(a) 20 NDS
(b) 25 NDS
(c) 10 NDS
(12)CASCO AZUL, CON FANJA HORIZONTAL ROJA Y SUPERESTRUCTURA BLANCA
(13) INMARSAT C 457283657
(14) PPS

b. Sección B – Datos del viaje:

(19) 346S/03945W/020900Z//0524S/03155W051630Z//1000N/ 04402W/081340Z
(20) SANTOS/010900Z
(21) NEW YORK/141410Z
(22) 2346S/03945W
(23) 051000Z – 0522S/03050W
051400Z – 0500S/03642W
060100Z – 0402S/04200W
061300Z – 0300S/04352W
(24)062300Z–0009S/04355W

c. Sección C – Datos del armador del buque:

(25) José da Silva – Av. Río Branco, 547 – sala 406 – Centro – R.J. Tel.:2222-2222

d. Sección D - Datos de la Carga:

(30) 150 contenedores de carga general
(31) EMPRESA XXXXX – Calle www, 333 – sala 222 – Centro – R.J. Tel.:5555-5555 CEP:58976-123
(32) Río de Janeiro
(33) YYY MARITIME LTD – TTTT Av., 777 - New York - EUA Tel.:456983265 ZIP:12458
(34) New York
(35) NO

c. Este mensaje será retransmitido a las autoridades navales de la ORGACONTRAM por la autoridad de CNTM de cada país a fin de mantener el seguimiento de su embarcación

MODELO DE FORMAT ALFA PASSAM

REFERENCIA ANTERIOR A UN MENSAJE FORMAT ALFA

a. Emitida en lenguaje claro, vía canales comerciales, por buque mercante en el mar, a la autoridad de CNTM a cada país, informando alteración al mensaje FORMAT ALFA, adoptado para ser utilizado en las secciones que serán alteradas. La autoridad de CNTM de cada país retransmitirá un mensaje a las autoridades de la ORGACONTRAM involucradas (rutas, puertos de partida y destino final o regreso)

Ejemplo:

03.NOV 03 18.00 UTC o 031800NOV03Z .

EJEMPLO DE FORMAT ALFA PASSAM

REFERENTE MSJ 02.NOV 03 21.00 UTC o 022100NOV03Z .

a. Sección A – Datos del Buque:

(11) velocidad:
(a) 18 NDS
(b) 26 NDS
(c) 12 NDS

b. Sección B – Datos del viaje:

(21) NEW YORK/141830Z