

PUBLICACIÓN

SUP 1 AL PTI – CNTM Vol. II

RESERVADO

Ejemplar N°

**SUPLEMENTO DE COMUNICACIONES A
LA GUIA INTERAMERICANA PARA
COMANDANTES DE BUQUES MERCANTES Y
BARCOS DE PESCA**

EDICIÓN 2008

RECOMENDACIÓN DE PROMULGACIÓN

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

II

ORIGINAL

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

REGISTRO DE RESERVA DE PAÍSES DEL AMAS

RESERVADO

III

ORIGINAL

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

IV

ORIGINAL

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

V

ORIGINAL

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

VI

ORIGINAL

DISTRIBUCIÓN

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

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

VIII

ORIGINAL

REGISTRO DE MODIFICACIONES

Nº DE LA MODIFICACIÓN	EXPEDIENTE QUE LA DETERMINO Y FECHA RESPECTIVA	PÁGINAS AFECTADAS	FECHA DE LA INTRODUCCION	FIRMA DEL OFICIAL QUE LA INTRODUJO

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

X

ORIGINAL

ÍNDICE GENERAL

Tema	Pág. N°
RECOMENDACIÓN DE PROMULGACIÓN	I
REGISTRO DE RESERVA PAÍSES DEL AMAS	III
ACTA DE ADOPCIÓN TOTAL / PARCIAL (POR PAÍS)	V
DISTRIBUCIÓN	VII
REGISTRO DE MODIFICACIONES	IX
ÍNDICE GENERAL	XI
INTRODUCCIÓN	XIII
CAPÍTULO 1 - INSTRUCCIONES GENERALES DE COMUNICACIONES	1-1 a 1-4
CAPÍTULO 2 - CONTROL DE EMISIONES ELECTRONICAS	2-1 a 2-8
CAPÍTULO 3 - ORGANIZACIÓN DE LOS MENSAJES GENERALES	3-1 a 3-6
CAPÍTULO 4 - MERCOMMS	4-1 a 4-20
ANEXO A - LOCALIZACIÓN DE LAS ESTACIONES RADIO	A-1 a A-4
ANEXO B - LETRAS IDENTIFICADORAS DE LAS ESTACIONES DE RADIODIFUSIÓN	B-1 a B-2
ANEXO C – TERMINOLOGÍA Y ABREVIATURAS	C-1 a C-4

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

XII

ORIGINAL

INTRODUCCIÓN**1. PROPÓSITO**

Esta publicación tiene como propósito orientar a los Comandantes y demás tripulantes de los buques mercantes y de barcos pesqueros, que utilizarán los equipos de comunicaciones en el tráfico de mensajes tierra-buque y buque-tierra, en situaciones de crisis cuando haya la posibilidad de ataque armado contra el TM o en períodos de conflicto armado.

2. DESCRIPCIÓN

Esta publicación está dividida en 4 capítulos con 3 anexos y tiene la finalidad de proveer las instrucciones aplicables a las comunicaciones entre buques mercantes y a las Autoridades de Control Operativo (OCA) en tierra, y entre las autoridades en tierra y buques mercantes en el mar. Además de los MERCOMMS, establecen también instrucciones generales sobre comunicaciones, control de emisiones electrónicas, seguridad de las comunicaciones, bien como aspectos específicos sobre procedimientos distintos de las prácticas comerciales establecidas. Las instrucciones sobre otros asuntos concernientes a las comunicaciones generales y sobre las comunicaciones internas de convoy están contenidas en la publicación PTI-CNTM VOL.II.

3. CLASIFICACIÓN

Esta publicación llevará la clasificación de seguridad "RESERVADO",, debiendo ser utilizada solamente por personal que deba tomar conocimiento de la misma y debidamente autorizado por los respectivos escalones superiores.

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

XIV

ORIGINAL

CAPITULO 1

INSTRUCCIONES GENERALES DE COMUNICACIONES

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

ORIGINAL

**ÍNDICE
CAPITULO 1****INSTRUCCIONES GENERALES DE COMUNICACIONES**

<u>TEMA</u>	<u>Pág. Nº</u>
100 - ANTECEDENTES.	1-3
101 - RESERVA REFERENTE A INFORMACIÓN DE COMUNICACIONES.	1-3
102 - RESPONSABILIDADES DEL COMANDANTE DE BUQUE MERCANTE REFERENTE A COMUNICACIONES.	1-3
103 - RESPONSABILIDADES DEL PERSONAL QUE UTILIZA LOS EQUIPOS DE COMUNICACIONES.	1-4
104 - TAREAS CRIPTOGRÁFICAS.	1-4

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

1-2

ORIGINAL

CAPITULO 1**INSTRUCCIONES GENERALES DE COMUNICACIONES****100 - ANTECEDENTES**

- a. Durante el período de paz, las comunicaciones con buques mercantes son hechas por Estaciones de Radio Costeras (CRS) comerciales, operando en las frecuencias de MF, HF y VHF y por Estaciones Costeras Terrestres (CES) operando por satélite, en la banda de frecuencia comercial. Una vez que estos sistemas son utilizados de un modo correcto y con eficiencia en los períodos de paz, también serán utilizados por los Gobiernos y Comandos Aliados para apoyar el Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM), tornándose la parte más importante de la Organización de las Comunicaciones de los Buques Mercantes (MERCOTMMS) en tiempos de guerra, cuando sea activada.
- b. Debe tenerse en cuenta que, a pesar que INMARSAT tendrá una participación importante en MERCOTMMS, las limitaciones contenidas en las instrucciones de uso de INMARSAT para la utilización del sistema solo en tiempos de paz serán estrictamente cumplidas. INMARSAT no será utilizado para el comando y control de buques combatientes ni para el apoyo directo de operaciones de combate. Las Estaciones Costeras Terrestres permanecerán bajo el control administrativo de INMARSAT, pero deberán responder a los requerimientos operacionales de la Autoridad de Control de Radio Difusión cuando las MERCOTMMS estén activadas.

101 – RESERVA REFERENTE A INFORMACIÓN DE COMUNICACIONES

El personal involucrado con el codificado, decodificado, recepción, o transmisión de información de las comunicaciones, tiene una posición de confianza en la cual tienen acceso a información que no está disponible a otro personal abordo. Es una cuestión de sentido común que sean reservados con respecto a esta información y, se aseguren que las instrucciones de comunicación, archivo de mensajes y registros de radio se manejen en acuerdo con las Instrucciones de Seguridad establecidas en el PTA-CNTM VOL. II y otras Instrucciones Nacionales.

102 - RESPONSABILIDADES DEL COMANDANTE DE BUQUE MERCANTE REFERENTE A COMUNICACIONES

Cuando un buque mercante se encuentre bajo control naval, las responsabilidades usuales por todo lo concerniente a comunicaciones permanecen en vigor. Además el Comandante o el Oficial designado, debe:

- a. Reportarse antes de la zarpada al NCSO local, para recibir las instrucciones específicas acerca de la guardia de comunicaciones de radio y las horas de cambio relevantes de la travesía. Estas instrucciones serán comunicadas a todo el personal involucrado en la operación y uso del equipo de radio.

- b. Imponer el Silencio Electrónico de acuerdo con las instrucciones recibidas de las autoridades de CNTM.
- c. Asegurarse que los reportes de contacto con el enemigo puedan ser transmitidos inmediatamente, en la forma correcta y en cualquier momento.
- d. Actualizar la serie de mensajes generales importantes antes de la zarpada.

103 - RESPONSABILIDADES DEL PERSONAL QUE UTILIZA LOS EQUIPOS DE COMUNICACIONES

- a. Informar al Comandante todos los reportes de contacto con el enemigo, de desastre y otros mensajes recibidos por el buque.
- b. Llevar un registro completo de radio de acuerdo con lo establecido en el párrafo 454.
- c. Obtener el permiso del Comandante antes de romper silencio electrónico o contestar una llamada de desastre.
- d. Impedir la transmisión de mensajes no autorizados por el Comandante.
- e. Alertar al Comandante cuando se sospecha una decepción (ver párrafo 210)

104 - TAREAS CRIPTOGRÁFICAS

- a. Cuando se posean equipos de criptografía, instrucciones y material codificado, serán normalmente guardados bajo la custodia segura del Comandante.
- b. El Comandante, está autorizado pero no obligado, a designar uno de sus Oficiales para las tareas criptográficas. Ese oficial debe poseer certificado de seguridad para estas tareas.

CAPITULO 2

CONTROL DE LAS EMISIONES ELECTRÓNICAS

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

ORIGINAL

**ÍNDICE
CAPITULO 2****CONTROL DE LAS EMISIONES ELECTRÓNICAS**

TEMA	<u>Pág. Nº</u>
SECCIÓN I - CONTROL DE LAS EMISIONES ELECTRÓNICAS.	2-3
200 - PROPÓSITO.	2-3
201 - INTERCEPTACIÓN Y MARCACIÓN DE LA EMISIÓN.	2-3
202 – PLANES DE CONTROL DE EMISIÓN.	2-3
203 - RUPTURA DEL SILENCIO ELECTRÓNICO.	2-3
204 - CONTROL DE LA TRANSMISIÓN DE RADIO EN EL PUERTO.	2-4
SECCIÓN II - SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES	2-4
205 – PROPÓSITO.	2-4
206 – PROCEDIMIENTOS.	2-4
207 – CRIPTOGRAFÍA.	2-5
208 – INDICATIVOS DE LLAMADA (CALL SIGNS).	2-6
209 – AUTENTICACIÓN.	2-6
210 – TÉCNICAS DE ENGAÑO.	2-7

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

2-2

ORIGINAL

CAPITULO 2

CONTROL DE LAS EMISIONES ELECTRÓNICAS

SECCIÓN I - CONTROL DE LAS EMISIONES ELECTRÓNICAS.

200 – PROPÓSITO.

El Control de Emisión tiene dos propósitos: primero, para restringir el uso de todos los tipos de emisión electrónica negando así información al enemigo. Segundo, donde hay buques agrupados, permite el control del espacio electrónico completo de forma tal que los emisores y sensores puedan ser utilizados en su plenitud, y sin interferencia mutua.

201 – INTERCEPTACIÓN Y MARCACIÓN DE LA EMISIÓN.

Todos los tipos de emisión electrónica, inclusive SATCOMS, son pasibles de interceptación y obtención de marcación con un grado de ocurrencia muy probable. Sin embargo, en términos generales, la probabilidad de interceptación es menor en VHF/UHF, particularmente si se usa baja potencia de emisión.

202 - PLANES DE CONTROL DE EMISIÓN.

La organización de CNTM proporcionará un plan de Control de Emisiones Electromagnéticas y Acústicas (Plan de CIEMA), como parte de la Carpeta de la Orden de Navegación, para cada buque que navega bajo Control de Tráfico Marítimo. El plan establecerá las condiciones bajo las cuales cada emisor electrónico (incluyendo el radar, los registros doppler, ecos sondas y equipos portátiles) pueden ser usados. Cuando estén involucrados convoyes, puede ser necesario realizar más de un plan para prever situaciones cambiantes.

203 – RUPTURA DEL SILENCIO ELECTRÓNICO.

- a. Buques Mercantes Ruteados Independientemente. El Comandante de un buque mercante ruteado independientemente puede romper el silencio electrónico cuando:
 1. Informe el avistaje o el ataque de un buque de guerra, submarino o avión hostil o sospechoso. Estos informes deben continuar a intervalos regulares hasta que se pierda el contacto.
 2. Reporte el contacto de una mina u observación de una actitud tal que permita sospechar un posible sembrado de minas.
 3. Conteste una llamada debidamente autenticada de un buque de guerra aliado (ver parágrafo 209).
 4. Conteste a un mensaje del OCA que impuso el silencio y que ordena levantarlo.
 5. Informe de desastre mediante:
 - a. Un mensaje de desastre.

- b. Uso del Indicador de Posición por Marcación de Radio de Emergencia (EPIRB).
 - 6. Haga un NEWPOSITREP cuando se hallan impartido instrucciones para ello (ver capítulo 7 del PTI-CNTM VOL. II).
 - 7. Siempre que, en la opinión del Comandante, la necesidad de romper el silencio sea más importante que el riesgo de descubrir la posición del buque.
-
- b. Convoyes. Las circunstancias bajo las cuales un buque que haya zarpado en un convoy oceánico o costero, pueda romper silencio electrónico, será determinado por el Comodoro y establecido en la Carpeta de Instrucciones de Navegación y, de ser posible, discutido en la conferencia del convoy.

204 – CONTROL DE LA TRANSMISIÓN DE RADIO EN EL PUERTO.

- a. En puerto, a menos que sea específicamente establecido, los buques mercantes solo transmitirán mensajes de desastre. Si es necesario enviar un mensaje, será llevado al NCSO local para su codificado (cuando esto sea posible) y transmisión. Si no hay NCSO en puerto, será llevado a la Autoridad Consular competente.
- b. Las autoridades de CNTM, en la medida de lo posible, instruirán al Comandante sobre cualquier regla adicional o excepción hecha a lo establecido en el punto a. cuando el buque arribe a puerto.
- c. Actualmente existe un Protocolo que determina el uso restringido de INMARSAT en puerto, el cual continuaría aplicándose en tiempo de guerra. El NCSO y/o el Comandante del buque confirmarán las restricciones que se aplican al estar los buques en puerto.

SECCIÓN II – SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES.

205 – PROPÓSITO.

El propósito de la seguridad de las comunicaciones es negarle al enemigo la obtención de información del contenido de las transmisiones. Esa seguridad se obtiene mediante el uso correcto de los procedimientos, del sistema de cifrado, de señales de llamada seguras y por la adopción de otras medidas de seguridad.

206 – PROCEDIMIENTOS.

Es esencial que todo el personal que utilice la radio este familiarizado con los procedimientos previstos en esta publicación y los utilice. Esta estrictamente prohibido mantener conversaciones entre operadores, el uso de señales personales y la transmisión de mensajes no autorizados por el Comandante que pongan en peligro la seguridad del buque.

207 – CRIPTOGRAFÍA.

- a. El Sistema de Criptografía de Buques Mercantes Aliado se entregará a los buques mercantes, a requerimiento, por las autoridades de CNTM que instruirán al Comandante y otros Oficiales en su uso. (ver párrafo 104).
- b. Cuando se trabaje con sistemas criptográficos, serán aplicadas las siguientes reglas generales:
- (1) Antes de la transmisión de un mensaje criptografiado, debe ser verificada su exactitud haciendo una prueba de descryptografiado. Si la demora resultante de este procedimiento es inaceptable, esta prueba debe hacerse inmediatamente después de la transmisión y, si es necesario, se enviará una corrección.
 - (2) Todo mensaje que haga referencia o responda a un mensaje cifrado o criptografiado, deberá ser cifrado/cryptografiado utilizándose el mismo canal criptográfico del mensaje inicial.
 - (3) Los mensajes criptografiados recibidos serán inmediatamente descryptografiados. Cuando se pierde o esta alterada una parte de un mensaje, la parte recibida debe ser descryptografiada y claramente marcada para mostrar que ese mensaje está incompleto. Los mensajes, aunque estén incompletos, deben ser entregados al Capitán en cuanto hayan sido descryptografiados.
 - (4) Mensajes Indescifrables: Cuando un mensaje recibido es completamente indescifrable:
 - (a) El Comandante de un buque mercante independiente deberá decidir sobre romper o no silencio de radio para obtener nuevamente el mensaje criptografiado. Si decide romper el silencio, el requerimiento del nuevo mensaje deberá ser hecho con un mensaje criptografiado dirigido a su promotor, haciendo referencia al GFH del mensaje indescifrable.
 - (b) Buques en convoy deben informar al Comodoro la recepción de un mensaje indescifrable por cualquier medio adecuado existentes en la Condición de Silencio Electrónico (CONSET). El Comodoro decidirá sobre las acciones posteriores a tomar.
- c. Texto en Claro y Criptografiado.
- (1) Las versiones de los mensajes en texto claro y su criptografiado, nunca serán guardadas juntas.
 - (2) Las versiones criptografiadas serán guardadas hasta la llegada al próximo puerto donde serán destruidas.

- (3) Las versiones en texto claro de todos los mensajes, excepto los mensajes generales numerados, serán guardados en la caja fuerte del Comandante. Serán destruidos de acuerdo con las Reglas para la Destrucción de Material Clasificado (PTI-CNTM Vol. II párrafo 312) en cuanto pierdan vigencia.
- (4) Las versiones de texto en claro de los mensajes generales numerados deberán archivarse hasta ser cancelados.

208. INDICATIVOS DE LLAMADA (CALL SIGNS).

a. Cambio diario de Indicativos de Llamadas.

- (1) Los cambios diarios de los indicativos de llamada son establecidos para enmascarar la identidad de una estación y pueden ser asignados por las Autoridades de CNTM a los buques mercantes antes de zarpar. Cuando se ordene usar estos indicativos, deben usarse en todo momento y para todos los tipos de mensajes, en los circuitos buque-costa y costa-buque, excepto para aquellos donde estén involucradas estaciones neutrales.
- (2) Para evitar comprometerse, los indicativos de llamada diarios y los indicativos de llamada internacionales o los nombres de los buques no deben usarse en un mismo mensaje, y todas las llamadas subsecuentes y repeticiones pertenecientes a un mensaje original deben usar la misma señal de llamada que en ese original.

b. Indicativos de Llamada Colectivos. La llamada colectiva para buques mercantes, NRMS, será usada por la estación de radio costera para dirigirse a todos los buques mercantes aliados para una Radio Difusión particular (ver ejemplos en el Capítulo 4 de este Suplemento).

c. Indicativos de Llamadas para Convoy. (Ver PTI- CNTM Vol II, Capítulo 10 y 13).

209. AUTENTICACIÓN.

- a. La Autenticación es una medida de seguridad establecidas para proteger el sistema de comunicaciones ante transmisiones fraudulentas y permitir que la estación receptora pueda identificar este tipo de maniobras.
- b. La Carpeta de Instrucciones de Navegación especificará si los procedimientos de autenticación están en vigor y, si así fuera, las autoridades de CNTM proporcionarán el material de autenticación necesario e instrucciones para su uso.
- c. Los mensajes correctamente criptografiados deben ser considerados auténticos.

210. TÉCNICAS DE ENGAÑO.

- a. Las fuentes enemigas pueden intentar técnicas de engaño para incitar a los buques mercantes a romper el silencio electrónico o para causar confusión. Antes de dar autorización para romper el silencio electrónico, el Comandante deberá determinar:
 - (1) Si se han usado los procedimientos correctos.
 - (2) Si las características del operador son similares a las transmisiones anteriores de la misma fuente.
 - (3) Si la emisión ha sido correctamente autenticada.
- b. Aunque el engaño sobre un desastre esta prohibido por acuerdos internacionales, igual puede ser usado en tiempos de guerra por incursores enemigos para atraer buques mercantes aliados a una trampa. Los Comandantes, antes de decidir actuar ante una llamada de desastre, deberán considerar la posibilidad de un engaño, y cuando navegan en silencio electrónico, considerar la necesidad de mantener el silencio en lugar de responder a la llamada de desastre, incluso al decidir ayudar al buque afectado.
- c. Los buques mercantes no deberán en ningún momento intentar emplear técnicas de engaño por si mismos.
- d. El acuse de recibo automático de INMARSAT debe desactivarse cuando se establece Control de Emisión en Banda L. Este puede ser desactivado apagando el amplificador de potencia de la transmisión de la terminal, dejando encendida la terminal para el rastreo por antena y la estabilización. Los buques podrán recibir los mensajes generales transmitidos que no requieren acuse de recibo automático.

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

2-8

ORIGINAL

CAPITULO 3

ORGANIZACIÓN DE LOS MENSAJES GENERALES

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

ORIGINAL

**ÍNDICE
CAPITULO 3****ORGANIZACIÓN DE LOS MENSAJES GENERALES**

TEMA	Pág. N°
300 - GENERALIDADES.	3-3
301 - ALCANCE.	3-3
302 - TRANSMISIÓN.	3-3
303 - ORIGINADOR.	3-3
304 - MENSAJES GENERALES NO NUMERADOS.	3-3
305 - MENSAJES GENERALES NUMERADOS.	3-4
306 - RESPONSABILIDAD POR LA ENTREGA DE LOS MENSAJES GENERALES.	3-4
307 - ARCHIVO DE LOS MENSAJES GENERALES NUMERADOS.	3-4
308 - REQUERIMIENTO DE EMISIÓN.	3-4
309 - IDENTIFICADORES DE LOS MENSAJES GENERALES.	3-5

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

3-2

ORIGINAL

CAPITULO 3**ORGANIZACIÓN DE LOS MENSAJES GENERALES****300 – GENERALIDADES.**

Los mensajes generales son aquellos que contienen información general sobre procedimientos operativos y de seguridad y que requieren de una vasta distribución para buques mercantes nacionales y/o aliados. Los mensajes generales pueden ser No Numerados o Numerados como se explica mas adelante.

301 - ALCANCE.

Previo a la activación total de la Organización de CNTM, los mensajes generales se transmiten usando los procedimientos de tiempos de paz.

302 - TRANSMISIÓN.

Cuando la Organización de CNTM ha sido activada totalmente, los mensajes generales urgentes son transmitidos, de acuerdo a su precedencia, durante el período de transmisión pre-establecido. Los mensajes de carácter menos urgente, que no requieran su transmisión a los buques por radio, se distribuyen a las Autoridades de CNTM que los retendrán para que los Comandantes los recojan en puerto.

303 - ORIGINADOR.

Los Mensajes Generales pueden ser originados por:

- a. Autoridades Nacionales a sus propios buques mercantes en cualquier área, a través del OCA(s) responsable para esa área(s), si la Organización de CNTM ha sido activada.
- b. OCA Aliado para su propia área, usando sólo Mensajes Generales No Numerados.
- c. Las autoridades identificadas en la Tabla de este Capítulo para los Mensajes Generales Numerados.

304 - MENSAJES GENERALES NO NUMERADOS.

Contienen información que probablemente sea de interés a corto plazo. A menos que se establezca algo diferente en el texto, los mensajes generales no numerados son cancelados automáticamente después de cinco días. Los mensajes generales no numerados son requeridos por los buques mercantes:

- a. En una área particular.
- b. Un área particular a la cual llegará o deberá atravesar antes de que ese mensaje sea cancelado.

305 - MENSAJES GENERALES NUMERADOS.

Contienen información que probablemente sea de interés a largo plazo. Mantienen su vigencia hasta ser cancelados por otro Mensaje General. Los números de identificación para los Mensajes Generales, consisten en tres numerales en Series desde 001 al 999. Las Autoridades que originan Mensajes Generales Numerados, deberán promulgar al final de cada mes, una lista con los Mensajes Generales Numerados que permanecen vigentes.

306 - RESPONSABILIDAD POR LA ENTREGA DE LOS MENSAJES GENERALES.

- a. Mensajes Generales No Numerados. Es responsabilidad del OCA Originador, asegurarse que los buques reciban los apropiados Mensajes Generales No Numerados.
- b. Mensajes Generales Numerados.
 - (1) Antes de la Zarpada. Las autoridades originadoras son responsables de la diseminación de los Mensajes Generales Numerados a todas las Autoridades de CNTM en el mundo. Las Autoridades de CNTM son responsables de entregar todos los Mensajes Generales Numerados que correspondan, a los buques antes de su zarpada.
 - (2) En Navegación. El OCA es responsable de la diseminación de los Mensajes Generales Numerados a todos los buques en navegación que corresponda.

307 - ARCHIVO DE LOS MENSAJES GENERALES NUMERADOS.

- a. Los buques mercantes aliados deben mantener un registro completo de los Mensajes Generales Numerados correspondientes a las áreas que deberán transitar.
- b. Los mensajes nuevos de cualquier Serie serán retransmitidos a los buques en navegación a través del sistema MERCOMMS, cuando sea necesario.
- c. Las Autoridades de CNTM a nivel Puerto, mantendrán las Series completas de todos los Mensajes Generales Numerados de acuerdo con las directivas de su OCA.
- d. Cuando se encuentre en Puerto, las Series de Mensajes Generales Numerados de los buques, deberán ser actualizadas antes de la zarpada, siendo de responsabilidad del Comandante que se dé cumplimiento a ello.

308 - REQUERIMIENTO DE EMISIÓN.

Las Autoridades que requieran Mensajes Generales Numerados para ser transmitidos a los buques mercantes, deberán enviar el texto del mensaje al o a los originadores apropiados. El texto deberá estar precedido por la siguiente frase:

"Solicito promulgar el siguiente mensaje como..." (Identificador del Mensaje).

309 - IDENTIFICADORES DE LOS MENSAJES GENERALES.

- a. Identificadores de Mensajes Generales Numerados: La tabla siguiente da una lista de Identificadores de Mensajes, áreas a la cual pertenecen y las autoridades originadoras.

TABLA 3-I

Identificador de Mensaje	Área	Originador
ALMERBALNON	FOD FOG GERNORSEA NON SONOR	CINCNORTH
ALMERCHAN	BENECHAN NORECHAN PLYMCHAN	CINCHAN
ALMEREEL	CENTLANT NORLANT	CINCEASTLANT
ALMERIB	IBERLANT	CINCIBERLANT
ALMERWELANT	CANLANT OCEANLANT CARIBBEAN	CINCWESTLANT
ALMERMED	MEDITERRANEAN	COMNAVSOUTH
ALMERPAC	EASTPAC MARPAC WESTPAC DELTA	CINCPACFLT
ALMERAUS	AUSTRALIA	CNS AUSTRALIA
ALMERNZ	NUEVA ZELANDIA	NAVCOMNZ
ALMERABC	ALFA BRAVO CHARLIE	CINCWESTLANT

- b. Mensajes Generales No Numerados: Los OCA que transmiten Mensajes Generales No Numerados utilizaran su propia identificación como parte del identificador del mensaje.

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

3-6

ORIGINAL

CAPITULO 4

MERCOMMS

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

ORIGINAL

**ÍNDICE
CAPITULO 4**

MERCOMMS

<u>Tema</u>	<u>Pag. N°</u>
SECCIÓN I - CONCEPTO DE MERCOMMS.	4-5
400 - GENERALIDADES.	4-5
401 - ALCANCE.	4-5
402 – TIPOS DE TRANSMISIÓN.	4-5
SECCIÓN II – INSTRUCCIONES GENERALES – TRAVESÍAS OCEÁNICAS.	4-5
403 – CONTROL DE LAS CES/CRS.	4-5
404 – FRECUÊNCIAS Y TRANSMISIONES.	4-6
405 – GUARDIAS A CUBRIR.	4-6
406 - HORARIOS DE GUARDIA.	4-6
407 – CAMBIOS DE GUARDIA DE RADIO.	4-6
408 – IMPOSIBILIDAD DE EFECTUAR EL CAMBIO A LA ESTACIÓN DE RADIO COSTERA ORDENADA.	4-6
409 - FALLA DE LA CES/CRS.	4-7
410 – IMPOSIBILIDAD PARA MANTENER LA GUARDIA	4-7
411 - BUQUE A COSTA.	4-7
412 - TRANSMISIÓN DE TRÁFICO PARA EL BUQUE – SIN SILENCIO ELECTRÓNICO.	4-7
413 - TRANSMISIÓN DE TRÁFICO PARA EL BUQUE – CON SILENCIO ELECTRÓNICO.	4-8
414 - NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN.	4-8
415 - NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN PERDIDOS.	4-8
416 - INFORME DE LOS ÚLTIMOS NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN.	4-8
417 - NUMERO DE TRANSMISIONES.	4-9
418 - REMOCIÓN DE TRÁFICO PARA TRANSMISIÓN POR RADIODIFUSIÓN.	4-9

419 - INTERCAMBIO DE TRÁFICO.	4-9
420 - SECUENCIA DE TRANSMISIÓN DE TRÁFICO.	4-9
SECCIÓN III - COMUNICACIONES POR SATÉLITES.	4-10
421 - COSTA A BUQUE.	4-10
422 - EJEMPLO DE LA LISTA DE TRAFICO (INMARSAT).	4-10
SECCIÓN IV - COMUNICACIONES EN HF.	4-10
423 – GENERALIDADES.	4-10
424 – RADIOTELEX.	4-11
425 – LISTA DE TRÁFICO DE RADIOTELEX.	4-11
426 - RADIOTELEFONIA (R/T).	4-11
SECCIÓN V - INSTRUCCIONES GENERALES – ESTACIONES COSTERAS (BANDAS VHF Y MF).	4-11
427 – GENERALIDADES.	4-11
428 - FRECUENCIAS Y TRANSMISIONES.	4-12
429 -GUARDIA A SER CUBIERTA.	4-12
430 - HORARIOS DE GUARDIA.	4-12
431 - CAMBIO DE GUARDIA DE COMUNICACIONES.	4-12
432 - IMPOSIBILIDAD PARA MANTENER LA GUARDIA DETERMINADA.	4-12
433 - TRAFICO PARA LOS BUQUES.	4-12
434 - TRAFICO DESDE LOS BUQUES.	4-13
435 – NAVTEX.	4-13
SECCIÓN VI – EQUIPOS.	4-13
436 - EQUIPOS DE COMUNICACIONES.	4-13
437 - INDICADORES DE POSICIÓN POR MARCACIONES RADIO DE EMERGENCIA (EPIRB).	4-13
438 - PRUEBAS DE MANTENIMIENTO CON TRANSMISIÓN.	4-13

SECCIÓN VII – PROCEDIMIENTOS.	4-13
439 – GENERALIDADES.	4-13
440 - CONTEO DE CONFIRMACIÓN.	4-14
441 – PRECEDENCIA.	4-14
442 - GRUPO FECHA-HORA (GFH).	4-14
443 – ORIGEN.	4-14
444 – DESTINATARIOS.	4-14
445 - CONTEO DE GRUPOS.	4-15
446 – TEXTO.	4-15
447 - FORMATO DE MENSAJE PARA LOS BUQUES MERCANTES.	4-15
448 - TRANSMISIÓN DE UN MENSAJE.	4-16
449 – REPORTE DE CONTACTO CON EL ENEMIGO.	4-16
450 - REPORTE DE DESASTRE.	4-16
451 - REGISTROS DE COMUNICACIONES.	4-16
SECCIÓN VIII – CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO EN ORIENTACIÓN (CNTM/O).	4-17
452 – INTRODUCCIÓN.	4-17
453 – MENSAJES GENERALES.	4-17
454 – MERCOMMS.	4-17
SECCIÓN IX – CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.	4-18
455 – INTRODUCCIÓN.	4-18
456 -GUARDIA DE DESASTRE.	4-18
457 - RECEPTORES ESPECIALES.	4-18
SECCIÓN X – TRAVESIAS OCEANICAS BAJO CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.	4-19

458 – INDEPENDIENTES OCEÁNICOS - PLAN DE COMUNICACIONES.	4-19
459 - CONVOYES OCEÁNICOS - COMUNICACIONES EXTERNAS.	4-19
a. MERCOMMS.	4-19
b. IMPOSIBILIDAD DE COPIAR MERCOMMS.	4-19
c. COMODORO DEL CONVOY.	4-19
d. REZAGADOS.	4-19
SECCIÓN XI - TRAVESIAS COSTERAS BAJO CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.	4-20
460 - INDEPENDIENTES COSTEROS.	4-20
461 - CONVOYES COSTEROS.	4-20

CAPITULO 4**MERCOMMS****SECCIÓN I - CONCEPTO DE MERCOMMS.****400 - GENERALIDADES.**

MERCOMMS es el nombre que se le ha dado a la organización de comunicaciones de buques mercantes cuando las Estaciones de Radio Costeras (CES) y las Estaciones Terrestres Costeras (CRS) ubicadas en territorios controlados por Países Aliados, apoyan al Control Naval de Tránsito Marítimo en tiempos de conflicto armado. No es probable que esto suceda antes de que se establezca el Control de Tránsito Marítimo en Supervisión.

401 - ALCANCE.

Cuando sea activada la Organización MERCOMMS, todos los buques bajo control naval serán instruidos por la Autoridad de Zarpada, sobre que CES o CRS utilizar, el horario en el cual deberán mantener guardia de radio y los cambios de estación que correspondan. Las Estaciones de Radio Costeras y Estaciones Terrestres Costeras continuarán utilizando las mismas frecuencias, emisiones y procedimientos que en tiempo de paz, con la excepción que los métodos de Radio Difusión serán usados para transmisiones "hacia el buque" mientras que pueden existir restricciones para las transmisiones de buque a costa. Los detalles completos de la organización y procedimientos a utilizar se describen en los párrafos siguientes.

402 - TIPOS DE TRANSMISIÓN.

El Sistema Primario de Comunicaciones será el Radiotelex (RTT, Impresora Directa de Banda Estrecha, Telex Automático o Llamada Selectiva Digital) usando INMARSAT o HF. También puede utilizarse, si es necesario, Radiotelefonía (R/T) por INMARSAT o HF, Telegrafía Morse Manual en HF (CW), o cualquier otro método de comunicación como alternativa.

SECCIÓN II - INSTRUCCIONES GENERALES - TRAVESÍAS OCEÁNICAS.**403 - CONTROL DE LAS CES/CRS.**

Cada Autoridad de Control Operativo (OCA) en el mundo, tendrá asignado el uso de CES y CRS comerciales operando en la Organización de Largo Alcance. En la mayoría de los casos estas estaciones serán las que estén ubicadas en el mismo país que el OCA.

404 - FRECUENCIAS Y TRANSMISIONES.

Cada CES y CRS continuará utilizando las mismas frecuencias, señales de llamada y emisiones que usan en tiempo de paz. Cuando estén operando en el modo de radio difusión, las señales serán numeradas secuencialmente y radio difundidas utilizando las facilidades que da el uso del Grupo de Llamada Específico (EGC) que proporciona INMARSAT o las frecuencias abiertas de HF para transmisión de la Lista de Tráfico.

405 - GUARDIAS A CUBRIR.

Las Autoridades de Zarpada instruirán a los buques para mantener los cronogramas de la Estación Terrestre Costera o Estación de Radio Costera apropiada a esa travesía, la dotación y el equipo que debe llevar el buque. Bajo circunstancias normales, serán las CES o CRS bajo el control del OCA de aquellas áreas por donde el buque navegará.

406 - HORARIOS DE GUARDIA.

Si es posible, los horarios de guardia se mantendrán como en los tiempos de paz. Sin embargo, en ciertas circunstancias puede ser requerida una guardia reforzada (ej. En operaciones de convoy). En la Carpeta de Instrucciones de Navegación se encontraran detallados los horarios de guardia requeridos.

407 - CAMBIOS DE GUARDIA DE RADIO.

Los buques cuyas travesías los llevan a través de los límites descritos en este Suplemento de Comunicaciones, Anexo A, podrán ser instruidos para realizar el cambio de guardia en determinado momento, a otra Estación Terrestre Costera o Estación de Radio Costera, normalmente una que este asociada con el OCA que los recibe en la nueva área. No se requiere ningún reporte de este cambio.

408 - IMPOSIBILIDAD DE EFECTUAR EL CAMBIO A LA ESTACIÓN DE RADIO COSTERA ORDENADA.

Si un buque no puede copiar a la Estación de Radio Costera a la cual se le ha ordenado cambiar, deberá intentar mantener la comunicación existente hasta que la nueva pueda ser copiada. En esas circunstancias, el Comandante debe considerar la necesidad de romper el silencio electrónico para informar del hecho.

En un caso similar si un buque se aleja demasiado hacia delante o hacia atrás de la posición estimada sobre la cual se efectuaron las previsiones, haciendo imposible cumplir con los cambios de guardia de radio previstos, deberá incluirlo en el NEW POSITION REPORT (NEWPOSITREP) (Reporte de Nueva Posición) junto a un nuevo horario de cambio de guardia de Estación de Radio, si la condición CONSET se lo permite. En el caso que un buque sea divertido, el OCA que lo ordena es responsable por la modificación de los horarios de los cambios de guardia y las nuevas estaciones si es necesario.

409 - FALLA DE LA CES/CRS.

Si no se puede copiar nada de la CES/CRS de la cual se cubre guardia, en ninguna de sus frecuencias listadas, durante dos periodos de tráfico programados y bajo condiciones tales que la recepción debería ser posible, los buques deberán cambiar a otra CES o CRS alternativa, usando de ser posible una que trabaje en la misma área que la original. A menos que las consideraciones de CONSET específicamente lo prohíban (ver Anexo A de este Suplemento), el buque deberá informar al OCA sobre la CES/CRS que esta copiando, el número de serie del primer Radio Aviso recibido de la nueva estación y el número de serie del último Radio Aviso recibido de la estación anterior.

410 - IMPOSIBILIDAD PARA MANTENER LA GUARDIA.

Si un buque se encuentra incapacitado para mantener la guardia de radio como se ordenó debido al equipo, propagaciones u otras razones:

- a. Independiente. Seguirá las instrucciones del párrafo 409 informando, cuando sea posible, a su OCA las nuevas disposiciones y los números de serie del primero y último Radio Avisos recibidos.
- b. Convoy Oceánico. Ver párrafo 463.

411 - BUQUE A COSTA.

Las instalaciones de buque a costa tanto de INMARSAT como de Servicios de Largo Alcance continuarán operando usando las mismas frecuencias y emisiones que en tiempos de paz. Los procedimientos normales para tiempos de paz siguen en vigencia excepto para Radio Telex (Radio Teletipo {RTT}, NBDP {Impresora Directa de Banda Angosta}, Telex Automático, Llamada Selectiva Digital {DSC}) y transmisiones de Telegrafía Manual Morse (CW), en que será utilizado el formato del mensaje que se encuentra detallado en el párrafo 450. Los buques además, deberán usar el cambio diario de señales de llamada cuando sea ordenado.

412 - TRANSMISIÓN DE TRÁFICO PARA EL BUQUE - SIN SILENCIO ELECTRÓNICO.

El tráfico para cada buque continuará siendo indicado en la adecuada Lista de Tráfico (HF), o por contacto directo (INMARSAT) y se les requerirá a los buques copiar la señal y acusar recibo usando los mismos procedimientos que en tiempos de paz.

Los mensajes generales se enviarán por vía de los Grupos de Llamada Específico (INMARSAT) o indicado en la Lista de Tráfico de HF y luego Radio Difundido en la frecuencia de la Lista de Tráfico al finalizar la Lista de Tráfico. No se requiere acuse de recibo para Mensajes Generales.

413 - TRANSMISIÓN DE TRÁFICO PARA EL BUQUE - CON SILENCIO ELECTRÓNICO.

El tráfico costa a buque será transmitido por el Grupo de Llamada Específico de las Estaciones Terrestres Costeras (CES) y las Estaciones de Radio Costeras (CRS) que se detalla en el Anexo A, utilizando el método de Radio Difusión. Cada transmisión comenzará con una Lista de Tráfico (ver Sección III y IV) la cual incluirá los Números de Serie de los mensajes de Radio Difusión a ser transmitidos. En caso de no haber tráfico para transmitir, la Lista de Tráfico consistirá de la siguiente frase en texto claro: "(hora) PROGRAMADA. SIN TRAFICO" en las transmisiones de Radio Difusión de Telex / Radio Telex (RTT, NBDP, Telex Automático o DSC), u "(hora) PROGRAMADA. QRU" (no hay tráfico para usted) en las transmisiones de Radio Difusión en morse a intervalos regulares por un período no menor de cinco minutos.

414 - NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN.

- a. Los números de serie de Radiodifusión consisten en dos letras identificadoras de la estación (ver Anexo B de este Suplemento) seguidas por un número de serie de tres dígitos. Los números de Serie van del 001 al 999 y luego se repiten.
- b. Todos los mensajes, excepto aquellos cuyo texto sea limitado en el tiempo (ej: reportes de contacto enemigo, pronóstico del tiempo, etc.) se les asignará un Número de Serie de Radiodifusión que permanecerá inalterado a través de todo el ciclo de transmisión. Estos Números de Serie de Radiodifusión son particulares de cada CES o CRS y es obligatorio que todos los buques que copien a una CES/ CRS mantengan una serie completa de los Números de esa Estación. Cuando la Lista de Tráfico no muestra tráfico específico o general para un buque, una copia de esa Lista de Tráfico será suficiente registro para cumplir con esta obligación.

415 - NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN PERDIDOS.

El Comandante del buque es el responsable de que se mantenga una secuencia completa de los Números de Serie de Radiodifusión. Si el buque hubiese perdido una señal luego de haberse completado su transmisión final (ver párrafo 417), el Comandante de un buque independiente deberá decidir sobre romper o no el silencio electrónico a efectos de su obtención, tratando antes, y de ser posible, obtener detalles de los otros buques que se encuentren en las cercanías. Para los buques en convoy, ver párrafo 203 b.

416 - INFORME DE LOS ÚLTIMOS NÚMEROS DE SERIE DE RADIODIFUSIÓN.

Cuando se arriba a un puerto donde existe un NCSO y el buque sea autorizado a cesar la guardia de MERCOMMS, deberá informarse al representante del NCSO el último Número de Serie del mensaje de Radio Difusión recibido para su posterior transmisión a la CES/CRS correspondiente. Esto facilitará el control de las señales de tráfico y disminuirá la carga del tráfico de mensajes de radiodifusión.

417 - NUMERO DE TRANSMISIONES.

El tráfico emitido por el método de Radiodifusión en HF, recibirá el siguiente número de transmisiones. Debido a la confiabilidad del Grupo de Llamada Reforzado (EGC) de la Red de la Flota, no se harán previsiones para efectuar Repeticiones en el tráfico de Radiodifusión por INMARSAT.

TIPO DE MENSAJE	al recibirse	próxima transmisión	próximas 3 transmisiones
Informes de enemigos	X	X	
Avisos meteorológicos importantes	X	X	
Informes meteorológicos		X	
Mensajes inmediatos	X	X	X
Mensajes con prioridad	X	X	X
Mensajes de rutina		X	X

NOTA: los Mensajes Generales serán tratados de acuerdo a su precedencia.

418 - REMOCIÓN DE TRÁFICO PARA TRANSMISIÓN POR RADIODIFUSIÓN.

En algunos casos (ej: cuando un buque arriba a puerto) puede ser posible retirar un mensaje de la transmisión de Radiodifusión antes de recibir el número completo de transmisiones previstas de acuerdo a lo establecido en el párrafo 417. Para evitar confusiones, el Número de Serie de esta señal permanecerá en la Lista de Tráfico para dar continuidad al número de transmisiones pero no se pondrán mas detalles. El párrafo 425 muestra un ejemplo de esto.

419 - INTERCAMBIO DE TRÁFICO.

Si un buque debe realizar el cambio de guardia antes de que una señal dirigida a el o que lo involucra haya sido transmitida la cantidad de veces que corresponda, la CRS deberá transmitir esa señal a la nueva CRS que el buque esté copiando. Esta señal deberá entonces llevar dos Números de Serie de Radiodifusión, el anterior y uno nuevo de esta CRS, quien deberá transmitirlo el número de veces que corresponda de acuerdo al tipo de mensaje y su precedencia.

420 - SECUENCIA DE TRANSMISIÓN DE TRÁFICO.

- a. Las Listas de Tráfico serán transmitidas de la siguiente manera:
 - (1). Nuevos Números de Serie de Radiodifusión en secuencia numérica.
 - (2). Números ya emitidos en secuencia numérica.
 - (3). Números retirados de la Radiodifusión antes de ser transmitidos la totalidad de las veces previstas.

- b. Los tráficos programados serán transmitidos en la siguiente secuencia:
- (1). Reportes del Enemigo.
 - (2). Mensajes inmediatos/Avisos Meteorológicos muy importantes.
 - (3). Mensajes Generales con Prioridad.
 - (4). Otro tráfico con Prioridad.
 - (5). Mensajes Generales de rutina incluyendo el pronóstico del tiempo.
 - (6). Otro tráfico de rutina.

SECCIÓN III - COMUNICACIONES POR SATÉLITES.

MERCOMMS VIA INMARSAT(Método de Radiodifusión utilizando Radiotelex: RTT, Impresora Directa de Banda Angosta, Télex Automático o Llamada Selectiva Digital).

421 - COSTA A BUQUE.

Las CES designadas para la transmisión de tráfico Costa- Buque efectuarán las comunicaciones utilizando el Grupo de Llamada Específico (EGC) para aquellos buques adecuadamente equipados. Cuando se disponga de ambos sistemas, es preferible el uso de INMARSAT sobre HF. El programa de transmisión comenzará con la CES transmitiendo el código de identificación del Grupo de Llamada Específico (EGC) apropiado, y luego de una adecuada pausa, la Lista de Tráfico en la forma que se describe en el párrafo 422. Al completar la Lista de Tráfico, el tráfico será transmitido una vez mas, en la secuencia descrita en el párrafo 420. Se deberán hacer arreglos especiales para cualquier buque que esté solamente equipado con telefonía INMARSAT.

422 - EJEMPLO DE LA LISTA DE TRAFICO (INMARSAT).

```
=TRAFFIC LIST=2CR 1LF
GO784 S7V462CR 1LF
GO785 NRMS2CR 1LF
GO786 TVR312CR 1LF
GO787 B6T452CR 1LF
=END OF TRAFFIC LIST.STAND BY FOR TRAFFIC= 2CR 8LF
(El tráfico en la secuencia mostrada en el párrafo 420).
```

SECCION IV - COMUNICACIONES EN HF.

423 - GENERALIDADES.

El tráfico Costa-Buque será transmitido por el método de Radiodifusión utilizando Radiotelex (RTT, Impresora Directa de Banda Angosta (NBDP), Telex Automático o Llamada Selectiva Digital), y las frecuencias para la Lista de Tráfico por Telegrafía Manual en Morse (CW) que fueron publicadas. Cada período programado comenzará con la Lista de Tráfico como se detalla en los Párrafos 425 y 427 respectivamente.

424 - RADIOTELEX.

Para la transmisión de tráfico Costa-Buque para aquellos buques adecuadamente equipados, se usará el Radio Teletipo (RTT) (Impresora Directa de Banda Angosta, Telex Automático o Llamada Selectiva Digital) operando en el Modo " CORRECCION AUTOMATICA DE ERRORES (FEC)" y con los procedimientos normales para tiempo de paz. Cuando se deba utilizar HF, será el método primario de Radiodifusión. Los períodos programados comenzarán con la CRS transmitiendo el número de identificación apropiado seguido por una Lista de Tráfico como se describe en el párrafo 425. Al finalizar la Lista de Tráfico, el tráfico será Radio Difundido una vez mas, en la secuencia descrita en el párrafo 420.

425 - LISTA DE TRAFICO DE RADIOTELEX.

El ejemplo muestra la Lista de Tráfico como es transmitida en un Radio Telex de Radiodifusión.

A la Hora prevista:
(Número de identificación)

Luego:

=NEW TRAFFIC=(NUEVO TRÁFICO)	2CR 1LF
RG671 S7V46	2CR 1LF
RG672 NRMS	2CR 1LF
RG673 TVR31	2CR 1LF
=RERUN TRAFFIC= (TRAFICO YA EMITIDO)	2CR 1LF
RG668 MST97	2CR 1LF
RG669 R9Y01	2CR 1LF
RG670 NRMS	2CR 1LF
=TRAFFIC REMOVED FROM BROADCAST= (TRAFICO RETIRADO DE RADIODIFUSION)	2CR1LF
RG667	
=END OF TRAFFIC LIST.STAND BY FOR TRAFFIC= (FIN DE LA LISTA DE TRAFICO. PERMANEZCA ATENTO PARA TRAFICO)	2CR 8LF

426 - RADIOTELEFONIA (R/T).

Se harán arreglos especiales para cualquier buque que esté equipado solo con Radio Telefonía en HF.

**SECCIÓN V - INSTRUCCIONES GENERALES - ESTACIONES COSTERAS
(BANDAS VHF Y MF).****427 - GENERALIDADES.**

Los OCA(s) controlarán las CRS que se encuentren situadas en su área y que operan en la Organización de Corto y Mediano Alcance.

428 - FRECUENCIAS Y TRANSMISIONES.

Cada CRS continuará usando las mismas frecuencias, indicativos de llamadas y emisiones que utiliza en tiempos de paz.

429 - GUARDIA A SER CUBIERTA.

Las autoridades de zarpada instruirán a los buques en travesías costeras para mantener una guardia de radio con una CRS específica apropiada al viaje, y la dotación y equipos necesarios adecuado para el buque. En circunstancias normales, será la CRS que está bajo el control del OCA en cuya área los buques se encuentran navegando. Los buques equipados con INMARSAT o HF pueden ser instruidos para mantener también una guardia en estas mismas condiciones.

430 - HORARIOS DE GUARDIA.

Siempre que sea posible, los horarios de guardia a cubrir serán los mismos que en tiempos de paz. Los detalles sobre las horas de guardia requeridas estarán contenidos en las Carpetas de Instrucciones de Navegación individuales de cada buque.

431 - CAMBIO DE GUARDIA DE COMUNICACIONES.

Los buques cuyas travesías los conducen mas allá del alcance de una determinada CRS o que deben cruzar los límites de un OCA, serán instruidos para hacer el cambio de guardia de radio a otra CRS a una hora determinada. Normalmente la CRS a la cual se cambia, será aquella que esté bajo el control del OCA de esa área.

432 - IMPOSIBILIDAD PARA MANTENER LA GUARDIA DETERMINADA.

Si por cualquier razón, un buque no puede copiar la CRS que le fue asignada para cubrir, debe intentar establecer comunicación con cualquier otra CRS, preferentemente dentro de la misma área e informar al OCA de las novedades.

433 - TRAFICO PARA LOS BUQUES.

A no ser que se ordene lo contrario, el tráfico para buques individuales continuará siendo indicado en la Lista de Tráfico y se le requerirá a los buques que obtengan el mensaje y den acuse de recibo, utilizando los procedimientos normales de tiempos de paz. Sin embargo, cuando sea posible, la CRS utilizará el SELCAL o un canal de trabajo en frecuencia de VHF- Duplex para pasarle el tráfico directamente a los buques. Los mensajes generales se indicarán en la Lista de Tráfico y serán Radio Difundidos en la frecuencia de la Lista de Tráfico al finalizar la Lista de Tráfico. Todos los buques deben permanecer a la escucha de las Listas de Tráfico para asegurarse de que todos los mensajes generales sean recibidos. El párrafo 437 también se refiere a este tema.

434 - TRAFICO DESDE LOS BUQUES.

Para comunicaciones Buque-Costa en frecuencias de VHF y MF, se continuará operando en las mismas frecuencias, utilizando los mismos indicativos de llamadas, emisiones y procedimientos que en tiempos de paz.

435 - NAVTEX.

El NAVTEX será utilizado para la Radiodifusión de Avisos a los navegantes y mensajes generales cortos de naturaleza operativa urgente. Los buques permanecerán continuamente a la escucha de la estación NAVTEX que cubra el área en la cual están operando.

SECCION VI – EQUIPOS.**436 - EQUIPOS DE COMUNICACIONES.**

En el mar, los equipos principales y de emergencia de comunicaciones deben estar listos para su uso inmediato. No obstante, se deben tomar precauciones para asegurarse que todos los equipos que sean activados automáticamente por la recepción de una señal, estén anulados de forma tal de prevenir una transmisión inadvertida.

437 - INDICADORES DE POSICIÓN POR MARCACIONES RADIO DE EMERGENCIA (EPIRB).

Cuando está en vigor el silencio electrónico o se navega en convoy, se deberá anular la transmisión automática del EPIRB.

438 - PRUEBAS DE MANTENIMIENTO CON TRANSMISIÓN.

Se deberá obtener la autorización del Comandante previo a la realización de una prueba con emisión al aire. Siempre que sea posible deberá ser utilizada carga fantasma para efectuar testeos de transmisiones.

SECCION VII – PROCEDIMIENTOS.**439 - GENERALIDADES.**

- a. Los siguientes procedimientos son para transmisiones buque-costa y costa-buque. Los procedimientos para utilización en redes internas de un convoy están contenidos en la PTI-CNTM Vol. II Capítulo 12.
- b. Aún cuando se han respetado los procedimientos establecidos por la ITU, fue necesario establecer procedimientos adicionales para cumplir con requerimientos específicamente navales. Estos agregados son explicados en los párrafos siguientes.

440 - CONTEO DE CONFIRMACION.

El prefijo "CK" seguido por numerales se usa en los mensajes transmitidos por Telegrafía en Morse Manual (CW) para indicar el número de palabras o palabras y grupos cifrados que componen la Dirección y el Texto.

441 - PRECEDENCIA.

Indica el orden para procesar los mensajes. Existen las siguientes precedencias:

DESIGNACIÓN	PREFIJO	USO
FLASH	Z	Reporte inicial de contacto enemigo.
INMEDIATO	O	Reportes ampliatorios o de cancelación de contactos con el enemigo y otros mensajes de carácter táctico muy urgentes.
PRIORIDAD	P	Reservado para mensajes importantes que deban tener Prioridad sobre el tráfico de rutina. Esta es la máxima precedencia que normalmente se asignará a los mensajes administrativos.
RUTINA	R	Todo el resto del tráfico.

442 - GRUPO FECHA - HORA (GFH).

- a. A todos los mensajes se le asignará un Grupo Fecha Hora. Las referencias a los mensajes se harán de acuerdo a este Grupo Fecha Hora.
- b. El Grupo Fecha Hora se expresa con seis dígitos seguido por el indicativo de Zona y el Mes expresado por sus primeras tres letras. De ser necesario se pueden agregar los últimos dos dígitos del año que corresponda. El Grupo Fecha Hora indica la fecha y la hora en la cual fue originado el mensaje.

Ejemplo:

131015Z FEB 99 indica el 13 de Febrero de 1999 a la hora 1015 Hora del Meridiano 0 (UTC).

443 - ORIGEN.

Se usará la señal de llamada internacional hasta que se ordene el uso de las señales de llamada de seguridad de los buques mercantes.

444 - DESTINATARIOS.

Cuando no se trate de un mensaje Radio Difundido para todas las estaciones a la escucha, siempre llevará en el encabezamiento, un destinatario. Todos el tráfico buque-costa será dirigido al OCA del área como destinatario. Si el buque

requiere que el mensaje sea retransmitido a otra parte, deberá incluir las directivas al comienzo del texto.

445 - CONTEO DE GRUPOS.

Cuando el texto esté integrado por grupos cifrados, deberá incluirse el número total de grupos del texto después del prefijo "GR".

446 - TEXTO.

Las instrucciones para el formato del texto y sus ejemplos figuran en el Suplemento 1 al PTI-CNTM VOL. I.

447 - FORMATO DE MENSAJE PARA LOS BUQUES MERCANTES.

PARTE	CONTENIDO	OBSERVACIONES
Llamada	La llamada se hará de acuerdo a los reglamentos de radio de la ITU dependiendo del modo de emisión.	
Preámbulo	Prefijo CK- Conteo de Palabras. Precedencia (Prefijos Z, O, P o R). GFH	Solo para mensajes en Morse Manual (CW)
Dirección	Prefijo FM seguido por el designador del originador. Prefijo TO seguido por el designador de dirección del OCA del área.	
Conteo de Grupos	Prefijo GR seguido por el número de grupos cifrados que contiene el texto.	Solo para mensajes cifrados.
Primera Separación.	Prefijo BT	
Texto	Texto en claro o grupos cifrados. Puede contener instrucciones de retransmisión para otros destinatarios.	Ver párrafo 447.
Segunda Separación	Prefijo BT	
Fin del Mensaje	Prefijo AR.	
Instrucciones Finales.	Prefijo RPT (cuando un mensaje es Radio Difundido y el buque hace una segunda transmisión). Autenticación cuando sea ordenado.	
Fin de la Transmisión.	De acuerdo al modo de transmisión.	

448 - TRANSMISION DE UN MENSAJE.

- a. Con la única excepción de los reportes de contacto enemigo y los mensajes de desastre, los mensajes enviados desde o hacia el buque por INMARSAT, HF, Radio Telex (RTT, Impresora Directa de Banda Angosta, Telex Automático o Llamada Selectiva Digital) o Telegrafía Manual en Morse (CW), serán cifrados de acuerdo a las directivas que se impartan. Esto no se aplicará a los buques costeros cuyo único medio de comunicación es normalmente la Radio Telefonía. Las instrucciones para el cifrado y descifrado de los mensajes están contenidas en el sistema criptográfico a ser utilizado.
- b. En la transmisión radial de mensajes por Telegrafía Manual en Morse, es más importante la exactitud que la velocidad. La velocidad de transmisión de una Estación Costera será normalmente, inferior a las 18 palabras por minuto.

449 - REPORTE DE CONTACTO CON EL ENEMIGO.

- a. Los Reportes de Contacto con el Enemigo, los Reportes Ampliatorios o de Cancelación de los buques independientes, deberán ser enviados directamente al OCA correspondiente. (ver PTI-CNTM Vol. II , capítulo 7).
- b. Cuando se envía una cancelación en Texto Claro, esta debe ser siempre seguida por un segundo mensaje cifrado repitiendo la cancelación. El GFH del reporte cifrado deberá ser diferente al GFH del mensaje de cancelación en Texto Claro al cual se hace referencia en el texto del mensaje cifrado.

450 - REPORTE DE DESASTRE.

- a. Independientes. Los procedimientos de desastre se usarán solamente cuando el buque está en peligro inminente de hundimiento o de ser abandonado. Es importante enfatizar que este tipo de mensaje también puede atraer fuerzas hostiles al lugar de la escena.
 - (1) Cuando se usa el procedimiento de desastre, se deberá seguir el formato internacional en Texto Claro, pero utilizando las señales de llamada de seguridad de los buques mercantes cuando así esté dispuesto.
 - (2) Si hay tiempo, se deberá hacer un reporte al OCA con un mensaje cifrado para ser transmitido vía Satélite o por HF a una CES/CRS Aliada.
- b. Convoyes. En un Convoy, se informará del desastre al Comodoro por VHF o por medios visuales.

451 - REGISTROS DE COMUNICACIONES.

- a. Cada buque deberá llevar registros de radio precisos para cada viaje.
- b. Cuando está de guardia, el Operador deberá registrar lo siguiente:
 - (1) Cada Lista de Tráfico copiada.

- (2) El GFH de cada mensaje enviado por el buque, la hora de transmisión y la CES/CRS a la cual se pasó el mensaje.
 - (3) El GFH de cada mensaje recibido por el buque, la hora de recibido y la CES/CRS de la cual se recibió.
 - (4) La recepción de todas las señales de alarma automáticas y el GFH y texto completo de todas las llamadas de desastre y mensajes.
 - (5) Todos los incidentes que sean importantes para la seguridad del buque y para la navegación en general, incluyendo señales sospechosas que hayan sido escuchadas, reportes de alarma y mensajes urgentes recibidos.
 - (6) Observaciones sobre interferencias causadas en forma deliberada estableciendo, si es posible, la fuente de las mismas.
- c. El registro de radio debe ser diariamente inspeccionado de acuerdo a las instrucciones nacionales correspondientes al respecto.
- d. El registro de radio de cada viaje será retirado por la Autoridad de CNTM del puerto de arribo.

SECCION VIII – CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN ORIENTACIÓN (CNTM/O).

452 - INTRODUCCIÓN.

En circunstancias normales, los buques consignados a CNTM/O, mantendrán sus comunicaciones normales de tiempo de paz. Su única obligación será asegurarse que la ORGACONTRAM esté debidamente informada sobre las comunicaciones que mantendrán durante el viaje y cualquier modificación que pudiera ocurrir.

453 - MENSAJES GENERALES.

Además de lo expuesto en el párrafo anterior, cuando exista la necesidad de las Autoridades Militares de enviar mensajes generales a los buques, la ORGACONTRAM puede requerirle al buque que haga escucha a determinado Grupo de Llamada Reforzado de Radiodifusión o a algunas de las Listas de Tráfico programadas en una CRS determinada.

454 - MERCOMMS.

En el caso que las MERCOMMS sean activadas previo al pasaje a Control Naval de Tránsito Marítimo en Supervisión, se requerirá a los buques consignados que copien determinadas CES/CRS que se les indiquen y que cumplan las restricciones en el CIEMA.

SECCION IX – CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.**455 - INTRODUCCIÓN.**

Al imponerse el Control Naval de Tránsito Marítimo Supervisión y obligatorio la ORGACONTRAM deberá confeccionar un circuito de Comunicaciones y planes CIEMA para el control de emisión y seguridad en las mismas para cada buque y convoy.

Los Planes de Comunicaciones deberán cubrir tanto las comunicaciones externas como los requerimientos de comunicaciones internas cuando esto sea necesario, deberá especificar las frecuencias y/o canales; el tipo de emisión; la guardia necesaria y los horarios de guardia previstos.

Los Planes de Control de Emisión (CIEMA) deberán establecer las restricciones para el uso de emisores electrónicos de todos los tipos. En el Capítulo 2 se dan los detalles sobre esto.

Los Planes de Seguridad en las Comunicaciones deberán establecer el uso de los sistemas criptográficos y toda otra ayuda para la seguridad en las comunicaciones. En el Capítulo 2 se dan los detalles sobre esto.

El Comandante del buque será responsable de asegurarse que estas instrucciones han sido recibidas, leídas y comprendidas por todo el Personal que utilice la radio o los equipos electrónicos.

456 - GUARDIA DE DESASTRE.

Todos los buques independientes, costeros u oceánicos, deberán mantener una guardia en la frecuencia de desastre tal como lo establecen los Reglamentos Internacionales. Esto incluye guardia en Canal 16 de VHF, en el puente y con parlantes.

Los buques que naveguen en convoyes, costeros u oceánicos, deberán cubrir también esta guardia, sujetos a las instrucciones del Comodoro y a la disponibilidad de equipos.

457 - RECEPTORES ESPECIALES.

Cuando no se disponga de una guardia de radio completa, los receptores con Alarmas Automáticas o de otro tipo no-emisores, deberán ser mantenidos siempre encendidos.

SECCION X – TRAVESÍAS OCEÁNICAS BAJO CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO EN SUPERVISIÓN.**458 - INDEPENDIENTES OCEÁNICOS - PLAN DE COMUNICACIONES.**

El Plan normal de Comunicaciones diseñado para un buque independiente oceánico comprende copiar la Estación MERCOMMS especificada por la ORGACONTRAM, mantener una guardia de desastre como lo establece el Reglamento Internacional y una guardia de VHF, Canal 16 en el puente y con parlantes.

Cualquier otra disposición deberá estar establecida en la Carpeta de Instrucciones de Navegación.

459 - CONVOYES OCEANICOS - COMUNICACIONES EXTERNAS.**a. MERCOMMS.**

Normalmente, cada buque de un convoy oceánico copia sus propias MERCOMMS programadas establecidas por la ORGACONTRAM. Esta a su vez, instruirá al Comodoro para que disponga una guardia de comunicaciones para aquellos buques que por problemas de equipos o Personal no puedan efectuar su propia escucha.

b. IMPOSIBILIDAD DE COPIAR MERCOMMS.

Si, por cualquier motivo, un buque esta imposibilitado de copiar sus propias MERCOMMS programadas, deberá informar al Comodoro comunicando el número de serie del último mensaje recibido. El Comodoro dispondrá una guardia de radio.

c. COMODORO DEL CONVOY.

El Comodoro del Convoy mantendrá una guardia permanente con la estación MERCOMMS establecida y copiará todos los mensajes. Si por carencia de Personal o cualquier otro motivo, su buque insignia no puede hacerlo, deberá designar otro buque del convoy para la tarea de asistirlo.

d. RESAGADOS.

Un buque que se quede rezagado de un convoy oceánico, deberá asumir la guardia de radio prevista para un buque independiente oceánico. La Carpeta de Instrucciones de Navegación del cada buque establecerá si el buque debe romper o no el silencio electrónico con el fin de informar de esta situación.

SECCIÓN XI - TRAVESIAS COSTERAS BAJO CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARITIMO EN SUPERVISIÓN.**460 - INDEPENDIENTES COSTEROS.**

Los buques que efectúen una travesía costera en forma independiente, mantendrán normalmente una guardia de radio con una CRS de Corto o Mediano Alcance que determine la ORGACONTRAM. A aquellos buques debidamente equipados y con el Personal necesario también se les puede requerir copiar INMARSAT, Servicios de Largo Alcance en HF o NAVTEX si existe en su área.

461 - CONVOYES COSTEROS.

El Comodoro del Convoy mantendrá una guardia de radio con la CRS establecida por la ORGACONTRAM, en Corto y Mediano Alcance para todos los buques del convoy.

Cada uno de los buques deberá mantener una guardia permanente en el puente y con parlantes en el Canal de VHF dispuesto en la Carpeta de Instrucciones de Navegación, para las comunicaciones operativas y administrativas del convoy.

A aquellos buques debidamente equipados y con el Personal necesario también se les puede requerir copiar INMARSAT, Servicios de Largo Alcance en HF o NAVTEX si existe en su área.

Un buque que se quede rezagado de un convoy costero, deberá seguir las instrucciones de su Carpeta de Instrucciones de Navegación.

ANEXO ALFA

A-1 LOCALIZACION DE LAS ESTACIONES COSTERAS TERRESTRES DE INMARSAT.

CES	OCA DEL AREA	OTROS USUARIOS
ATLANTICO NORTE ZONA OESTE		
GOONHILLY	COMCENTLANT	COMNORLANT COMPLYMCHAN COMNORECHAN COMBENECHAN BORUM
SOUTHBURY	COMOCEANLANT	COMCANLANT COMFAIRCARIB
PLEMEUR BODOU	CECLANT	CINCIBERLANT
OCEANO ATLANTICO NORTE (ZONA ESTE)		
BLAVAND	FOD	FOD CINGGERFLEET COMNAVBALTAP
EIK	COMNAVSONOR	COMNAVNON
SOUTHBURY	COMOCEANLANT	COMCANLANT COMFAIRCARIB
PLEMEUR BODOU	CECLANT	CINCIBERLANT
FUCINI	COMEDCENT	COMGIBMED
ATA	COMEDNOREAST	
BORUM	COMBENECHAN	
RAISTING	CINGGERFLEET	
THERMOPYLAE	COMEDEAST	
OCEANO ATLANTICO SUL (ZONA ESTE)		
OCEANO ATLANTICO SUL (ZONA OESTE)		
OCEANO INDICO		
EIK	COMNAVSONOR	OCA QUE LO REQUIERA
THERMOPYLAE	COMEDEAST	OCA QUE LO REQUIERA
ATA	COMEDNOREAST	OCA QUE LO REQUIERA
BURUM	COMBENECHAN	OCA QUE LO REQUIERA
PERTH		OCA QUE LO REQUIERA
OCEANO PACIFICO NORTE		
SANTA PAULA	CINCPACFLT	OCA QUE LO REQUIERA
PERTH		OCA QUE LO REQUIERA
OCEANO PACIFICO SUR		

A-2 UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES COSTERAS DE RADIO DE LARGO ALCANCE.

PAIS	ESTACIONES DE LARGO ALCANCE HF	OCA CONTROLADOR	OTROS USUARIOS
AUSTRALIA	PERTH SYDNEY	MDC AUSTRALIA	
BELGICA	OSTENDE	COMBENECHAN	
CANADA	HALIFAX (VCS) VANCOUVER (VAI)	COMCALANT MARPAAC	
DINAMARCA	LYNGBY	FOD	COMNAVBALTA P
FRANCIA	ST LYS	CECLANT	CECMED
ALEMAÑA	NORDEICH	CINCGERFLEET	
GRECIA	ATENAS	COMEDEAST	
ITALIA	ROMA	COMEDCENT	COMNAVSOUTH COMGIBMED COMEDSOUEAST
PAISES BAJOS	SCHEVENINGEN	COMBENECHAN	
NUEVA ZELANDIA	AWARUA	NAVCOM NZ	
NORUEGA	ROGALAND	COMNAVSONOR	COMNAVNON
PORTUGAL	LISBOA	CINCIBERLANT	COMGIBMED
ESPAÑA	ARANJUEZ POZUELO DEL REY	AINDA DESCONOCIDA	
TURQUIA	ESTAMBUL	COMEDNOREAST	
REINO UNIDO	PORTISHEAD	COMCENTLANT	COMNORRLANT COMPLYMCHAN COMNORECHAN
EE.UU COSTA ESTE	CHATHAM MIAMI TUCKERTON NJ	COMOCEANLANT	
EE.UU COSTA OESTE	SAN FRANCISCO GUAM HONOLULU KODIAK SEATTLE (WA)	CINCPACFLT	COMIDEASTFOR ALINDIEN
EE.UU GOLFO	MOBILE NOVA ORLEANS TAMPA FL. GALVESTON TX	COMFAIRCARIB	
ARGENTINA	BUENOS AIRES	OCA ARGENTINA NORTE	OCA ARGENTINA AUSTRAL
ARGENTINA	MAR DEL PLATA	OCA ARGENTINA NORTE	OCA ARGENTINA AUSTRAL

ARGENTINA	PUERTO BELGRANO	OCA ARGENTINA NORTE	OCA ARGENTINA AUSTRAL
ARGENTINA	RIO GRANDE	OCA ARGENTINA AUSTRAL	OCA ARGENTINA NORTE
BRASIL	RIO DE JANEIRO	OCA BRASSUL	OCA BRASNORTE
URUGUAY	MONTEVIDEO	OCA URUGUAY	

A-3 GUARDIA DE RADIO PARA BUQUES EQUIPADOS CON INMARSAT.

INMARSAT, ya sea usando Standard A (Telex) o Standard C, será el método primario de comunicaciones a utilizar por los buques que lo posean.

Normalmente serán instruidos para copiar a la CES que se encuentre en el área del OCA del puerto de zarpada tal como se describe en la tabla A-1. Los cambios de guardia de radio solamente serán requeridos cuando:

- a. Un buque navega fuera del alcance de un satélite.
- b. Se produzca un CHOP en su travesía.
- c. Cuando se requiera hacer un cambio, los buques serán instruidos sobre la o las nuevas CES a la cual deben cambiar.

A-4 GUARDIA DE RADIO PARA BUQUES EQUIPADOS CON HF

El Radio Telex en HF (RTT, Impresora Directa de Banda Angosta, Telex Automático o Llamada Selectiva Digital) será el método primario de comunicaciones para aquellos buques que no posea INMARSAT y el método secundario para los buques que posean ambos sistemas. La telegrafía manual en morse por HF (CW) será el método secundario de los buques que posean a bordo un Oficial de Radio calificado. Normalmente los buques serán instruidos de copiar la CRS que se encuentre en el área del OCA del puerto de zarpada tal como se describe en la tabla A-2. Los cambios de guardia de radio solamente serán requeridos cuando:

- a. Se produzca un CHOP en su travesía.
- b. Cuando se requiera hacer un cambio, los buques serán instruidos sobre la o las nuevas CRS a la cual deben cambiar.

A-5 BUQUES CON RADIOTELEFONÍA (R/T).

Teniendo en cuenta que el R/T no es utilizado para la Radio Difusión de mensajes, los buques que realicen travesías oceánicas y que estén equipados solo con este sistema, recibirán instrucciones especiales para sus comunicaciones. Esto se puede llevar a cabo haciendo que algún otro buque haga una guardia de radio en su lugar cuando navega en convoy, o con programas limitados de Radio Difusión de una CES/CRS.

RESERVADO

SUP 1 al PTI-CNTM VOL II

PÁGINA EN BLANCO

RESERVADO

A-4

ORIGINAL

ANEXO B

LETRAS IDENTIFICADORAS DE LA ESTACION DE RADIODIFUSION

B-1 ESTACIONES COSTERAS TERRESTRES DE INMARSAT.

ESTACION	IDENTIFICADOR	ESTACION	IDENTIFICADOR
ATA	TA	PERTH	RT
ATA	TU	PERTH	RH
BLAVAND	BL	PLEMEUR BODOU	PB
BURUM	BU	PLEMEUR BODOU	BP
EIK	EK	RAISTING	RA
EIK	EI	SANTA PAULA	SP
FUCINI	FU	SOUTHBURY	SO
GOONHILLY	GO	SOUTHBURY	OS
		THERMOPYLAE	TH
		THERMOPYLAE	TY

B-2 ESTACIONES DE RADIO COSTERA

ESTACION COSTERA DE RADIO	RTT	CW	ESTACION COSTERA DE RADIO	RTT	CW
ARANJUEZ	AR	AZ	NUEVA PALMIRA, UY	UY	CWC31
ATENAS	AT	AS	OLINDA, BR	PPO	--
AWARUA	AW	AA	OOSTENDE	OO	OE
BELÉM, BR	PPL	--	PERTH	PE	PH
BUENOS AIRES, AR	LOL	--	PORTISHEAD	PT	PS
GALVESTON TX	GA	GV	POZEULO DEL REY	PO	PY
GUAM	GM	GU	PUERTO BELGRANO, AR	LOR	--
HALIFAX	HA	HX	PUNTA DEL ESTE, UY	UY	--
HONOLULU	HO	HL	RIO DE JANEIRO, BR	PPR	--
ISTAMBUL	IS	IL	ROGALAND	RG	RD
ITAJAÍ, BR	PPC	--	ROMA	RO	RE
JUNÇÃO, BR	PPJ	--	SAN FRANCISCO, CA	SF	SR
KODIAK, AL	KO	KK	SCHEVENINGEN	SC	SN
LA PALOMA, UY	UY	CWC27	SEATTLE, WA	SA	GL
LISBOA	LI	LA	ST LYS	ST	SS
LYNGBY	LY	LB	SYDNEY	SY	SE
MOBILE	MO	MB	TAMPA, FL	MA	MI
MONTEVIDÉO, UY TROUVILLE RADIO	UY	CWC39	TUCKERTON, NJ	PA	PR
NUEVA ORLEANS, LA	NW	NS	VANCOUVER	VA	VR
NORDDEICH	NO	NH			

**B-3 ESTACIONES DE RADIO COSTERAS PUBLICAS DE LOS EE.UU. Y
ESTACIONES DE HF DE LA GUARDIA COSTERA DE LOS EE.UU.**

SEÑAL DE LLAMADA	UBICACION	SEÑAL DE LLAMADA	UBICACIÓN
Estaciones de Radio Costera Publicas			
Radioteléfono / Voz		HF RTT/ NBDP /CW	
WOO	MANAHAWKIN, NJ	WLO	MOBILE, AL
WLO	MOBILE, AL	WCC	CHATHAM, MA
WOM	FT.LAUDERDALE, FL	KPH	SAN FRANCISCO, CA
KMI	POINT REYES, CA	KLC	GALVESTON, TX
		KFS	HALF MOON BAY, CA
		WNU	NUEVA ORLEANS, LA
		WPD	TAMPA, FL
Estaciones de HF de Guardacostas de los EE.UU.			
Radioteléfono / Voz		HF RTT / NBDP /CW	
NMF	BOSTON, MA	NMF	BOSTON, MA
NMN	PORTSMOUTH,VA	NMN	PORTSMOUTH, VA
NMA	MIAMI, FL	NMC	SAN FRANCISCO, CA
NMG	NUEVA ORLEANS,LA	NMO	HONOLULU, HI
NMC	SAN FRANCISCO, CA	NMA	MIAMI, FL
NMO	HONOLULU, HI	NMG	NUEVA ORLEANS, LA
NRV	GUAM	NRV	GUAM
NOJ	KODIAK, AK	NOJ	KODIAK, AK

ANEXO C

TERMINOLOGIA Y ABREVIATURAS

C-1 TERMINOLOGIA

TERMINOS	SIGNIFICADO
ACUSO RECIBO	Un mensaje del destinatario informando al promotor que su mensaje ha sido recibido y entendido.
DESTINATARIOS	La actividad o individuo a quien el promotor dirige el mensaje. Los destinatarios pueden ser De Acción o Informativos.
AUTENTICACION	Es una medida de seguridad dispuesta para proteger un sistema de comunicaciones contra transmisiones fraudulentas.
METODO DE RADIO DIFUSION	Un método de transmisión de mensajes o información a varias estaciones receptoras las cuales no acusan recibo.
INDICATIVOS DE LLAMADA	Combinación de caracteres o palabras pronunciables que identifican a un equipo(s) de comunicaciones, comando(s), autoridad(es), actividad(es) o unidad(es), usadas primariamente para establecer y mantener comunicaciones.
INDICATIVOS DE LLAMADA COLECTIVOS	Cualquier indicativo que represente a dos o más equipos de comunicaciones, comandos, autoridades o unidades. Los indicativos de llamadas Colectivos para cualquiera de ellos, incluyen al Comandante del Grupo y a todos sus comandos subordinados.
INDICATIVOS DE LLAMADA. INTERNO DE UN CONVOY	Ver Capítulo 10 PTI – CNTM Vol. II.
CHOP	Fecha y hora (UTC) en la cual la responsabilidad del control operativo naval de un convoy o independiente cambia de una Autoridad de Control Operativo(OCA) a otra.
MENSAJE CLASIFICADO	Un mensaje que por razones de seguridad es codificado.
ESTACION DE RADIO COSTERA (CRS)	Una Estación Terrestre operando en el Servicio Móvil Marítimo Terrestre.
ESTACION TERRESTRE COSTERA (CES)	Una estación terminal satelital terrestre operando en la organización de INMARSAT.
BUQUE DE GUARDIA DE COMUNICACIONES (RADIO)	Estación designada para copiar, cubrir, hacer guardia o escucha para transmisiones y enviar tráfico en una frecuencia designada para otras estaciones.
COMPROMISO	La disponibilidad de información clasificada a personas no autorizadas a través de cualquier medio, incluyendo extravío, fotografía, robo, y ruptura de códigos.
TIEMPO UNIVERSAL COORDINADO (UTC)	Es equivalente a la hora solar media en el primer meridiano (longitud 0°), anteriormente expresado como Hora Media de Greenwich (HMG).
COPIAR	Mantener una guardia permanente de recepción y llevar transmisor calibrado pero que esta capacitado un registro completo. (ver Cubrir, Guardia y Guardia de Escucha).
CUBRIR	Mantener una guardia permanente de recepción con un transmisor calibrado pero no necesariamente disponible para uso inmediato. (ver Copiar, Guardia y Guardia de Escucha)

CRIPTOGRAFIA	Es el arte o ciencia que trata de los diferentes medios y métodos para convertir el Texto en Claro en inteligible y reconvertir un Texto Cifrado en algo legible.
GRUPO FECHA / HORA (GFH)	La Hora de emisión de un mensaje. El grupo fecha/hora es expresado en seis dígitos seguido por el sufijo de la zona y el mes expresado con sus tres primeras letras. Se pueden agregar los últimos dos dígitos del año de origen si es requerido por las Autoridades Nacionales.
DECRIPTOGRAFIAR	Convertir un Texto Cifrado en un Texto en Claro revirtiendo el proceso de criptografiado. Esto no incluye una solución por análisis criptográfico. (El término "decriptografiar" incluye el significado de "decifrar" y "decodificar").
DUPLEX	Un sistema en el cual la transmisión y la recepción son simultáneas en dos frecuencias diferentes.
SILENCIO ELECTRONICO	No se permiten emisiones electrónicas de ningún tipo. Esto incluye silencio de radio, de radar y acústico.
CONTROL DE EMISION (EMCON)	El propósito de EMCON es el de permitir la utilización segura y sin interferencias de los sensores y emisores electrónicos de los buques.
CRIPTOGRAFIAR	Convertir un mensaje de Texto en Claro en algo desfigurado por medio de un sistema criptográfico. (El término "criptografiar" incluye el significado de "cifrar" y "codificar").
GRUPO DE LLAMADA ESPECIFICO	Un sistema de INMARSAT que permite el establecer en forma automática a los destinatarios de un mensaje, predeterminando ya sea un grupo de buques (red de flota) o a todos los buques en áreas fijas o variables (red de seguridad) en un canal común.
RED DE FLOTA	Ver GRUPO DE LLAMADA ESPECIFICO.
CORRECCION AUTOMATICA DE ERRORES	Un término utilizado cuando se opera el Radio Telex (RTT) en el modo de Radio Difusión. Se usa indistintamente para buques individuales (SELFEC) o para todos los buques.
ERROR	Un error en la transmisión, recepción o criptografiado que hace que un mensaje o una parte de él esté incorrecto o indescifrable.
MENSAJE GENERAL	Se denominan Mensajes Generales a aquellos que tienen una amplia distribución. Se les asigna un título identificador y normalmente un número de serie secuencial.
GUARDIA (COMUNICACIONES POR RADIO)	Mantener una guardia permanente en recepción con un transmisor listo para uso inmediato. Se debe llevar un registro completo de los mensajes (ver Copiar, Cubrir y Guardia de Escucha).
GUARDIA DE ESCUCHA	Una permanente Guardia de recepción establecida para recibir el tráfico dirigido o de interés del buque propio. El llevar un registro completo es opcional (ver Copiar, Cubrir y Guardia).
MERCOMMS	Un sistema mundial de comunicaciones desde y hacia los buques mercantes utilizando la organización de tiempo de paz como base, pero bajo control del OCA, con la posibilidad de usar el modo de Radio Difusión cuando es impuesto el silencio de radio por la situación reinante.

MENSAJE	Cualquier pensamiento o idea expresada brevemente en lenguaje claro o secreto, confeccionado de tal forma que pueda ser transmitido por cualquier medio de comunicación.
RED	Una organización de Estaciones capaz de dirigir las comunicaciones en un mismo canal o frecuencia.
ESTACION CONTROL DE LA RED (NECOS)	Una estación designada para controlar el tráfico y reforzar la disciplina de un circuito dentro de una determinada Red.
ORIGINADOR	El Comando bajo cuya autoridad se envía un mensaje.
TEXTO CLARO	Todas las comunicaciones que no sean cifradas con en el sistema en uso o con el aprobado por las autoridades a cargo de la seguridad de las comunicaciones. Para el propósito de esta publicación, se considera como Texto Claro el Código Internacional de Señales, códigos comerciales, abreviaciones, sobrenombres o palabras de código y sistemas criptográficos privados.
PRECEDENCIA	Una designación asignada a un mensaje por su originador para indicarle al personal de comunicaciones el orden en el cual debe ser tramitado y al destinatario el orden en el cual el mensaje debe ser registrado.
SIGNO DE PROCEDIMIENTO	Uno o más caracteres o una palabra previamente establecida para facilitar las comunicaciones conviniendo, en una forma condensada común, ciertas órdenes frecuentemente usadas, instrucciones, requerimientos e información relacionada a las comunicaciones.
SILENCIO DE RADAR	Una condición bajo la cual los radares del buque no pueden operar o emitir radiaciones.
SILENCIO DE RADIO	Una condición bajo la cual todos o determinados equipos de radio que sean capaces de emitir radiaciones se mantienen inoperativos.
RADIO TELETIPO (RTT)	Designación naval del Radio Telex.
METODO DE RECIBO	Un método de transmitir mensajes por el cual se requiere acuse de recibo.
RED DE SEGURIDAD	Ver GRUPO DE LLAMADA ESPECIFICO.
PROGRAMA	Un plan previamente acordado para la Radio Difusión de mensajes a los buques mercantes en el cual las transmisiones se realizan a determinadas horas.
SELCAL	Un sistema en el cual uno o más buques pueden ser alertados por medios electrónicos.
CAMBIO	La fecha y hora en la cual un convoy o buque independiente cambia su guardia de radio de una estación a la próxima de acuerdo a las directivas de la Autoridad de CNTM.
ESTACION COSTERA DE BUQUE (CES)	Una estación terrestre móvil en el servicio marítimo móvil satelital, ubicada a bordo de un buque.
SIMPLEX	Cuando se usa una sola frecuencia para transmisión y recepción (ver también DUPLEX).
FRECUENCIA SIMPLE DE TRABAJO	Ver SIMPLEX
ENGAÑO	Un intento de unidades enemigas imitando unidades amigas con transmisiones fraudulentas con el fin de crear confusión.
TEXTO	La parte del mensaje que contiene el pensamiento o idea que el originador desea comunicar.

C-2 ABREVIATURAS Y SIGLAS USADOS EN ESTE SUPLEMENTO

ABREVIATURAS/SIGLAS	SIGNIFICADO
ARQ	Repetición automática a requerimiento
ATP	Publicación Táctica Aliada
CES	Estación Costera Terrestre
CNTM/O	Control Naval de Tráfico Marítimo en Orientación
CNTM/S	Control Naval de Tráfico Marítimo en Supervisión
COMPLAN	Plan de Comunicaciones
COMSEC	Seguridad en las Comunicaciones
CRS	Estación Costera de Radio
CW	Onda Continua (Morse)
DSC (LSD)	Llamada Selectiva Digital
EGC	Grupo de Llamada Específico
EMCON	Control de Emisión
EPIRB	Indicadores de posición por Marcación de Radio de Emergencia
FEC	Corrección Automática de Errores
GFH (DTG)	Grupo Fecha-Hora
GMDSS (SMSSM)	Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima
HF	Alta Frecuencia
IMM	Móvil Marítimo Internacional
INMARSAT	Organización de Satélite Marítimo Internacional
MERCOMMS	Sistema de Comunicación de Buque Mercante
MF	Frecuencia Media
MSC	Comandante Mayor Subordinado
NBDP	Impresora Directa de Banda Angosta
NCS (CNTM)	1.- Control Naval de Tráfico Marítimo 2.- Estación Control de Red (INMARSAT)
NCSO (OCONTRAM)	Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo
NCSORG (ORGACONTRAM)	Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo
NECOS	Estación Control de Red
OCA	Comandante de Control Operativo
R/T	Radio Telefonía
RTT	Radio Teletipo
SELCAL	Llamada Selectiva Digital
SES	Estación Costera de Buque (INMARSAT)
SOF	Carpeta de Instrucción de Navegación
VHF	Frecuencia muy alta