



Plan de Instrucción y entrenamiento control Naval del tráfico Marítimo

Alfonso Diaz P

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

315
1991

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



TRABAJO DE FUERZA

" PLAN DE INSTRUCCION Y ENTRENAMIENTO CONTROL
NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO."

CCES: ALFONSO DIAZ P.

CEM-ARC-91

SANTAFE DE BOGOTA D.C. SEPTIEMBRE/91

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

OBJETIVO GENERAL: Familiarizar al personal de la Armada Nacional con los procedimientos, técnicas y aplicación del CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO, su organización a nivel aliado, interamericano y nacional, y sus relaciones organizacionales.

TRABAJO DE FUERZA

APLICACION: El presente plan tiene aplicación en las Escuelas especializadas de Superficie y Submarinos, a nivel Oficial y Suboficial mediante cursos de entrenamiento rápido de una duración de 40 horas. El método de enseñanza será teórico.

PLAN DE INSTRUCCION Y ENTRENAMIENTO PARA
EL CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO
(PROYECTO)

METODOLOGIA: La materia se dictará a nivel pleno presencial, con énfasis en la parte teórica y trabajos de investigación.

ELABORADO POR:

CCES ALFONSO DIAZ PIÑERES

CEM-ARC-91

CONTENIDO

CAPITULO I

OBJETIVO GENERAL: Familiarizar al personal de la Armada Nacional con los procedimientos, técnicas y aplicación del **CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO**, su organización a nivel aliado, interamericano y nacional, y sus relaciones organizacionales. Control Naval del Tráfico Marítimo

CAPITULO II

APLICACION: El presente plan tiene aplicación en las Escuelas especializadas de Superficie y Submarinos, a nivel Oficial y Suboficial mediante cursos de entrenamiento rapido de una duración de 40 horas. El metodo de enseñanza sera teorico.

2.2 Autoridad de Defensa del Tráfico Marítimo

2.3 Dirección Nacional del Tráfico Marítimo

JUSTIFICACION: La importancia militar y estratégica que representa para el Estado el Control Naval del Tráfico Marítimo en el desarrollo de una Estrategia Maritima y su aplicación por parte del Poder Naval, hace necesario impartir los conocimientos sobre el tema al personal de Oficiales y Suboficiales de la Armada Nacional, que en algún momento deberán desempeñar alguno de los cargos relacionados con el Control Naval del Tráfico Marítimo.

2.8 Obligaciones de los Oficiales de C.N.T.M.

2.9 Responsabilidades de los Oficiales de enlace de C.N.T.M.

METODOLOGIA : La materia se dictará a nivel clase presencial, con énfasis en la parte teorica y Trabajos de investigación.

2.11 Control Naval Aliado en Puertos Neutrales

CAPITULO III

CONCEPTOS SOBRE EL C.N.T.M.

3.1 Control Naval Aliado Total

3.1.1 Control Naval al Comienzo de la Guerra

3.1.2 Situación de los Buques Mercantes cuando se declara una emergencia

3.1.3 Fases de las Operaciones de C.N.T.M.

3.2 Aceptación Voluntaria del Control Naval Aliado

3.3. Vigencia del Control CONTENIDO

CAPITULO I Organización para la Dirección Civil del Tráfico Marítimo

- 1.1 Introducción para Buques Mercantes bajo C.N.T.M.
- 1.2 Bases y Antecedentes Historicos
- 1.3 El Porque del Control Naval del Tráfico Marítimo

CAPITULO II CONVOCES

- 2.1 Principios Básicos relativos al empleo de Buques Mercantes.
- 2.2 Autoridad de Defensa del Tráfico Marítimo
- 2.3 Dirección Nacional del Tráfico Marítimo
- 2.4 Control Naval Mundial del Tráfico Marítimo
- 2.5 Responsabilidades de los Comandantes de Area Principal
- 2.6 Responsabilidades de los Comandantes de Area
- 2.7 Responsabilidades de las Autoridades de Control Operativo
- 2.8 Obligaciones de los Oficiales de C.N.T.M.
- 2.9 Responsabilidades de los Oficiales de enlace de C.N.T.M.
- 2.10 Comodoro del Convoy
- 2.11 Control Naval Aliado en Puertos Neutrales

CAPITULO III

CONCEPTOS SOBRE EL C.N.T.M.

- 3.1 Control Naval Aliado Total
 - 3.1.1 Control Naval al Comienzo de la Guerra
 - 3.1.2 Situación de los Buques Mercantes cuando se declara una emergencia
 - 3.1.3 Fases de las Operaciones de C.N.T.M.
- 3.2 Aceptación voluntaria del Control Naval Buque escoltado

- 3.3 Vigencia del Control Naval
- 3.4 Organización para la Dirección Civil del Tráfico Marítimo
- 3.5 Instrucciones para Buques Mercantes bajo C.N.T.M.
- 3.6 Cambio de Control Operativo Pesqueros en Tiempo de Guerra

CAPITULO IV Nacional y Aliado de Pesqueros

EL SISTEMA DE CONVOYES Control de los Pesqueros

- 4.1 El sistema de convoyes
- 4.2 Ventajas del Sistema de Convoyes
- 4.3 Desventajas del Sistema de Convoyes
- 4.4 Planeamiento y Establecimiento del Sistema de convoyes
- 4.5 Diferentes Tipos de Convoyes
- 4.6 Salidas Especiales
- 4.7 Intervalo de Zarpe de Convoyes
- 4.8 Velocidades del Convoy
- 4.9 Identificadores de los Convoyes
- 4.10 Grados de Control

CAPITULO V DEL C.N.T.M. COLOMBIANO

SITUACION LEGAL DE BUQUES MERCANTES

- 5.1 Generalidades
- 5.2 Aspectos legales durante un periodo de tensión
- 5.3 Registro
- 5.4 Comunicaciones Buque-Tierra/Tierra-Buque
- 5.5 Aspectos legales durante la guerra
- 5.6 Empleo del Armamento
- 5.7 Obligaciones legales de y hacia una presa
- 5.8 Relaciones entre una Escolta naval y un Buque escoltado

CAPITULO VI

CONTROL DE BUQUES PESQUEROS

6.1 Razones para el Control

6.2 Política para el control de Pesqueros en Tiempo de Guerra

6.3 Control Nacional y Aliado de Pesqueros

6.4 Metodos para el Control de los Pesqueros

6.5 Comodoros de Pesca

6.6 Formularios para uso de los Oficiales de C.N.T.M.

CAPITULO VII

COMUNICACIONES DEL CONVOY

7.1 Comunicaciones de Buques Mercantes en tiempo de Paz

7.2 Procedimientos de Comunicaciones

7.3 Informe de Movimientos de Buques Mercantes

7.4 Informes y Resúmenes

7.5 Planes de Comunicaciones

CAPITULO VIII

ORGANIZACION DEL C.N.T.M. COLOMBIANO

8.1 Organización en Tiempo de Paz

8.2 Organización en Tiempo de Guerra

BIBLIOGRAFIA

extenso litoral marítimo. CAPITULO I Posición privilegiada en el continente con costa GENERALIDADES y la cercanía a uno de los centros neurálgicos del mundo, como lo es el Canal de

1.1 INTRODUCCION

Durante la época de paz los movimientos de los buques mercantes están regidos exclusivamente por los intereses comerciales de sus armadores, sin más restricciones que las que imponen su seguridad en el mar, X las reglamentaciones nacionales sobre navegación, y las internacionales sobre la prevención de colisiones y la preservación de las vidas humanas en el mar, entre otras. Las velocidades, horarios y derrotas a escoger quedan a entera libertad de las organizaciones propietarias, y así mismo ocurre con las comunicaciones, que En tiempo de guerra al surgir la amenaza del enemigo se presenta la necesidad de defender al tráfico marítimo mediante diversos modos de acción, que, lógicamente restringen la libertad de movimientos de los buques mercantes en mayor o menor grado, según la naturaleza y dimensión de la amenaza. En un tiempo de guerra, deberá existir una

Teniendo en cuenta la importancia de los medios de transporte marítimo, en la movilización del comercio hacia y desde el país, y lo vital que representa para la economía y desarrollo del mismo, el transporte se convierte en elemento esencial de la economía nacional; además de lo anterior, los medios de transporte marítimo se convierten en eje principal del apoyo al esfuerzo bélico, más aún en un país como el nuestro, con un

1.2 Extenso litoral marítimo, una posición privilegiada en el continente con costas en dos océanos, y la cercanía a uno de los centros neurálgicos del mundo, como lo es el Canal de Panamá.

Nuestro país, tiende a acercarse a la autosuficiencia logística en más de un área; a pesar de ello, y como sucede con los países a la cabeza del desarrollo, estamos obligados a importar numerosos renglones que resultan ineludibles para nuestra economía y capacidad de producción. La mayor ^{parte} de estas importaciones continuará llegando por vía marítima. Son los buques mercantes capaces de recorrer las grandes rutas marítimas trayendo y llevando las materias primas esenciales para la subsistencia y el desarrollo de las naciones aliadas. En la paz, el control operativo normal del tráfico marítimo lo ejercen las compañías armadoras al dirigir el empleo de sus propios buques dentro de los límites legales. En la guerra, la función de control para proveer seguridad a los buques mercantes la ejerce la Armada. Sin embargo, al establecerse un control naval efectivo en tiempo de guerra, deberá existir una eficaz coordinación y una estrecha relación entre los entes civiles y militares que tengan una función similar y relacionada con el tráfico marítimo, para que ambas ramas puedan cumplir adecuadamente con la misión que les ha sido encomendada. ~~Acter combativo, no obstante, continúan teniendo un rol vital en tiempo de guerra llevando a cabo, para las Fuerzas Armadas, aquella función para la cual fueron~~

1.2 BASES Y ANTECEDENTES HISTORICOS de personas y carga, con

propósitos comerciales y bélicos.

La vital importancia de la Marina Mercante en apoyo de la Defensa Nacional ha sido demostrada una y otra vez en el curso de la historia. Originalmente esa importancia fue doble, ya que los buques mercantes llevaban un alto porcentaje del personal y carga necesarios para afrontar los requerimientos de la guerra, y además muchos buques mercantes fueron convertidos rápidamente en buques de guerra cuando las circunstancias así lo exigieron.

Hasta casi fines del siglo pasado, los buques mercantes fueron incorporados a la Armada, artillados y usados como buques de combate. Mientras la vela fue el principal medio de propulsión, la marina mercante fue de hecho una reserva de fuerzas navales a las que la Armada podía echar mano para obtener hombres y buques en caso de emergencia. El desarrollo tecnológico en la construcción de buques de guerra materializado con logros tales como la propulsión a vapor y otros no menos importantes en las armas navales, cambió considerablemente el rol del buque mercante en lo que respecta a su convertibilidad en buque de combate; ya no bastó agregar unos cañones para transformarlos en buques de guerra. Por ello, los buques mercantes no son considerados más como una reserva naval de carácter combativo, no obstante, continúan teniendo un rol vital en tiempo de guerra llevando a cabo, para las Fuerzas Armadas, aquella función para la cual fueron

diseñados, o sea el transporte de personas y carga, con propósitos comerciales y bélicos. Resulta útil por otra parte, antes de comenzar un estudio detallado de las responsabilidades de las Armadas en la protección de las Marinas Mercantes y de como se interrelacionan sus misiones básicas, hacer un rápido paralelo de sus desarrollos en los mas recientes conflictos mundiales que han dejado un cúmulo inmenso de experiencia, que es nuestro deber no desaprovechar y analizar exhaustivamente.

Durante la Primera Guerra Mundial, el establecimiento del Historicamente, el origen del Control Naval del Tráfico Marítimo propiamente dicho, podemos remontarlo al siglo XVII con la llamada Armada Invencible de la corona española, que se vio avocada a iniciar la navegación en conjunto (los llamados convoyes) de buques cargueros que transportaban las valiosas mercaderías de las colonias Americanas, saliendo de Cartagena con destino a Cadiz, escoltados por los bergantines ó navios de guerra para defenderlos de los ataques de piratas, bucaneros y, especialmente, de los corsarios con patente o respaldo de la corona inglesa, la cual quería disputar a España las colonias de la region centroamericana y la líneas marítimas con estas. Posteriormente, Inglaterra conquistó el mayor y mas vasto imperio, y se convirtió en la reina de los mares. Con sus marinas de guerra y mercante, que controlaban las principales líneas de comunicación marítimas, fue desarrollando la organización del tráfico marítimo y la

seguridad y defensa de la navegación en conjunto, hasta que en las I y II Guerras mundiales, estos aspectos se le convirtieron en uno de los mayores problemas por resolver. Pero fue a los Estados Unidos ^{que} al ~~quien~~ le correspondió, en definitiva, el peso del apoyo logístico a los aliados en Europa, incluyendo a Rusia, para protección del cual tuvo que perfeccionar el sistema que hoy se conoce como Control Naval del Tráfico Marítimo. ~~Estos y los velozos buques de pasajeros utilizados como transporte de tropas, cuya mejor defensa~~

Durante la Primera Guerra Mundial, el establecimiento del sistema de convoyes fue la lógica respuesta a la expansión de la amenaza submarina, pero no sin que antes se sufrieran rudas lecciones en forma de devastadoras pérdidas de innumerables buques mercantes que navegaban independientemente.

Uno de los aspectos positivos de estas lecciones fue el desarrollo de la conciencia (difícil de aquilatar en la paz, o cuando la amenaza submarina es leve) de como, en el establecimiento del sistema de convoyes se logra disminuir, en la medida de su eficiencia, las pérdidas humanas y materiales antes de que estas adquieran proporciones desastrosas e irreparables, y de cómo las desanteladoras pérdidas de tiempo aparentes del sistema de convoyes a la postre pagan sus dividendos. ~~Pacifico el 1 de octubre del mismo año. A partir~~

Durante la Segunda Guerra Mundial, la extensión del conflicto al teatro marítimo fue mucho mayor, abarcando extensas áreas

oceánicas que , con la aparición en gran escala del arma aérea, el auge de las operaciones anfibia combinadas y las mejores condiciones ofensivas de los submarinos, hicieron más necesario todavía la adopción del sistema de convoyes, que llegó a adquirir proporciones casi globales. Las áreas relativamente extensas de amenaza submarina fueron muy pocas, y solo navegaron como independiente los mercantes que atravesaban dichas áreas y los veloces buques de pasajeros utilizados como transporte de tropas, cuya mejor defensa antisubmarina la constituía precisamente su alta velocidad.

1.3 Desde la entrada en la ^{2^a} guerra ^{Mundial} de los Estados Unidos de Norteamérica hasta el día de la victoria en Europa, habían cruzado el Atlántico 8680 convoyes con un promedio de 11 buques mercantes cada uno. *exclusivamente por los propios intereses comerciales de sus armadores, sin más restricciones*

En el océano Pacífico ocurrió otro tanto, aunque la amenaza submarina fué de mucho menor intensidad. A mediados de 1943, para la ruta San Francisco-Pearl Harbour había un convoy cada siete u ocho días, con una cantidad promedio de 4 a 5 buques cada uno. Para febrero de 1945 los convoyes en este vasto océano se habían extendido hasta alcanzar el número de 226. *y otro tanto ocurre con las comunicaciones, que se convierten*

El sistema de convoyes cesó en el Atlántico el 2 de junio de 1945, y en el Pacífico el 1 de octubre del mismo año. A partir de entonces, todos los buques mercantes navegaron independientemente. *enemigo, aquel cuadro sufre una drástica*

Las graves pérdidas sufridas en el tonelaje mercante antes de que se consiguiera un sistema de convoyes operativos, probaron la necesidad de establecer un núcleo organizativo para el control marítimo en época de paz, capaz de permitir una rápida expansión en caso de guerra a fin de asegurar una adecuada protección al tráfico en tal contingencia.

Esta consideración fue la base de la mayor parte de los desarrollos de post-guerra en la doctrina de control del tráfico marítimo y en su organización.

1.3 EL PORQUE DEL CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO

Durante la época de paz los movimientos de los buques mercantes están regidos exclusivamente por los propios intereses comerciales de sus armadores, sin más restricciones que las que imponen su seguridad en el mar y las reglamentaciones nacionales usuales sobre navegación y entradas y salidas de puerto, y las internacionales sobre la prevención de colisión, preservación de vidas humanas en el mar, etc. Las velocidades, derrotas y horarios a adoptar quedan a entera libertad de las organizaciones propietarias, y otro tanto ocurre con las comunicaciones, que se convierten en algo necesario a los intereses comerciales.

En tiempo de guerra, cuando aparece un factor tan importante como la amenaza del enemigo, aquel cuadro sufre una drástica

*este
punto
requiere
el posibi-
lidad de
introdu-
cción.
Pag. 6.*

modificación, surgiendo la necesidad de defender al tráfico marítimo mediante diversos modos de acción que lógicamente restringen la libertad de movimientos de los buques mercantes en mayor o menor grado según la efectividad de tal amenaza, ocurriendo cosa similar con las comunicaciones. Los materiales

primas esenciales para nuestra subsistencia y para los grandes

Es muy grande la importancia de todos los medios de transporte en el apoyo del esfuerzo bélico, pero en un país como el nuestro la importancia primordial recae en el que se efectúa por agua. Para un país de tan extenso litoral marítimo y fluvial, no caben dudas acerca de la importancia que en caso de una guerra tendría el tráfico marítimo.

buques mercantes, la ejerce la Armada. Esta función es de

El transporte aéreo, de creciente volumen, tiene un innegable valor en el rápido transporte de cargas estratégicas de alta prioridad, y aún de hombres y material bélico ligero, pero tiene sus serias limitaciones en el mantenimiento de operaciones sostenidas que impliquen el movimiento de grandes volúmenes. Aún sus propios requerimientos logísticos son de tal orden que debe apoyarse en el transporte marítimo por ser sus puntos débiles, precisamente, el alto consumo de combustible y el limitado espacio de carga.

situación de guerra.

Si la catástrofe de una conflagración mundial volviera a desatarse debemos estar capacitados para defender el tráfico y nuestra marina mercante, en particular, asumirá un rol

que debe

extremadamente importante, ~~debiendo~~ ser respaldada con nuestras fuerzas navales, so pena de vernos relegados a la jerarquía de potencia de tercer orden en el esfuerzo general aliado. Son los buques mercantes los capaces de recorrer las grandes rutas marítimas trayendo y llevando las materias primas esenciales para nuestra subsistencia y para los grandes centros poblados de nuestros aliados.

En la paz, el control operativo normal del tráfico naviero lo ejercen las compañías armadoras al dirigir el empleo de sus propios buques dentro de los límites legales prescritos. En la guerra, la función de control para proveer seguridad a los buques mercantes, la ejerce la Armada. Esta función es de naturaleza directa y muy estrecha, y abarca los siguientes pasos, cuando se lo ejerce en forma completa, desde el alistamiento en el puerto de salida (en los aspectos que incidan en la seguridad de la navegación bajo control), programa de salida y de navegación, llegada a puerto, y protección directa e indirecta durante la travesía. En este aspecto del control operativo, la Armada reemplaza a la autoridad de las compañías armadoras y adquiere las responsabilidades adicionales que son inherentes a la propia situación de guerra.

Sin embargo, al establecerse un control naval efectivo en tiempo de guerra, deberá existir una eficaz coordinación, y

una estrecha relación entre los entes civiles y militares, que
entienden sobre los aspectos relacionados con el tráfico
marítimo, para que ambas ramas puedan cumplir a cabalidad con
la misión que les ha sido encomendada. DE BUQUES MERCANTES

En 1950, el Consejo del Atlántico Norte (NAC), al advertir que
en caso de guerra el tráfico mercante constituiría un factor
crítico en el apoyo del esfuerzo común y que sin duda el
número de buques sería excesivo, creó una Junta de planeación
del Tráfico Marítimo Oceánico, con la misión fundamental de
planificar en tiempo de paz el organismo civil de la OTAN para
la guerra, responsable del manejo de un banco de buques
mercantes de ultramar en tiempo de guerra, considerándose esta
organización como Autoridad para la Defensa del Tráfico
Marítimo (DBA).

Se han fijado ciertos principios básicos atinentes a la
constitución y empleo del banco de buques mercantes de la DBA
y de banderas neutrales amigas. Estos principios y las
estructuras de la DBA han sido aceptados por todos los países
miembros. Entre los más importantes de estos principios se
cuentan los siguientes:

1. Inmediatamente de producirse el estallido de las
hostilidades o cuando exista una situación de emergencia
máxima, cada gobierno pondrá bajo control a todos los buques
de ultramar de su propia bandera. Es responsabilidad de cada
gobierno establecer los acuerdos correspondientes con los

CAPITULO II

CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO

2.1 PRINCIPIOS BASICOS RELATIVOS AL EMPLEO DE BUQUES MERCANTES

En 1950, el Consejo del Atlántico Norte (NAC), al advertir que en caso de guerra el Tráfico Mercante constituiría un factor crítico en el apoyo del esfuerzo común y que sin duda el número de buques sería escaso, creó una junta de planeamiento del Tráfico Marítimo Oceánico, con la misión fundamental de planificar en tiempo de paz el organismo civil de la OTAN para la guerra, responsable del manejo de un banco de buques mercantes de ultramar en tiempo de guerra, conociéndose esta organización como Autoridad para la Defensa del Tráfico Marítimo (DSA).

En caso de una guerra que involucre a la OTAN, la DSA asumirá

Se han fijado ciertos principios básicos atinentes a la constitución y empleo del banco de buques mercantes de la OTAN y de banderas neutrales amigas. Estos principios y las estructuras de la DSA han sido aceptados por todos los países miembros. Entre los más importantes de estos principios se cuentan los siguientes:

1. Inmediatamente de producirse el estallido de las hostilidades o cuando exista una situación de emergencia máxima, cada gobierno pondrá bajo control a todos los buques de ultramar de su propia bandera. Es responsabilidad de cada gobierno establecer los acuerdos correspondientes con los

2.2 Armadores de sus buques. TRAFICO MARITIMO

2. Un organismo oficial ejercerá en cada país la Dirección Civil del Tráfico marítimo. Ordinariamente se le mencionara como Autoridad Nacional del Tráfico Marítimo (NSA), la que no será ^{USUARIA?} demandante por sí de servicio de buques mercantes.

3. Todos los buques de ultramar sujetos al control de sus respectivos gobiernos serán incorporados por ellos al banco común para su empleo por la DSA. Quedarán exceptuados aquellos buques respecto de los cuales la junta de planeamiento haya

2.3 D convenido que pueden retenerse para fines militares nacionales inmediatos.

4. Cada gobierno asegurará que a los buques sujetos a su control se les impartan instrucciones concordantes con las directivas de la DSA.

En caso de una guerra que involucre la OTAN, la DSA asumirá cuanto antes el control del empleo de todos los buques de ultramar que se hallen a disposición de los países aliados; dicho control lo ejercerá a través de sus dos componentes: DSA (este) y DSA (oeste). La DSA tendrá que asegurarse que el Tráfico Marítimo de ultramar sea controlado y organizado de tal modo que permita lograr la máxima economía posible en su empleo y tenerlo rápida y efectivamente disponible para hacer frente a las necesidades de las autoridades militares y civiles de los países participantes, conforme a un orden de prioridades aprobado.

Aunque el empleo de los buques es cuestión que atañe a la

2.2 AUTORIDAD DE DEFENSA DEL TRAFICO MARITIMO (DSA), su

administración y operación. coligadas son de incumbencia

La Autoridad de Defensa del Tráfico Marítimo (DSA), entrará en funcionamiento en la iniciación de una guerra o de una situación de emergencia, como resultado de una decisión adoptada por el consejo del Atlántico Norte. La DSA no podrá estar subordinada a otros organismos militares o civiles que sean demandantes de buques mercantes

2.3 DIRECCION NACIONAL DEL TRAFICO MARITIMO (NSA)

a. Obligaciones

En el seno de cada gobierno aliado, la dirección de sus buques mercantes estará a cargo de una autoridad del Tráfico marítimo, que por sí misma no hará demanda de prestación de servicios de buques mercantes. La organización y título dado a esta autoridad variará según los distintos gobiernos, aunque generalmente se la conoce como Autoridad Nacional del Tráfico Marítimo.

Cada uno de los gobiernos, por conducto de la NSA, adoptará las medidas necesarias para asegurarse de que sus buques incorporados en el banco común con arreglo a los requerimientos de la Autoridad de Defensa del Tráfico Marítimo, hasta el momento en que esta autoridad pueda encargarse de la distribución de los buques aliados.

b. Administración de los buques

Aunque el empleo de los buques es cuestión que atañe a la

2.4 CONTROL NAVAL MUNDIAL DEL TRÁFICO MARITIMO A PRINCIPAL

El Control Naval del Tráfico Marítimo sería ejercido, según fuera necesario, mediante acuerdos establecidos por el Alto Comando Aliado con los Gobiernos Aliados, según el organigrama siguiente:

1. Establecer una política de conjunto para el control naval del tráfico marítimo.
2. Establecer un ALTO COMANDO ALIADO para la política de movimientos del tráfico marítimo con el fin de poner en ejecución la dispersión de buques mercantes de las rutas oceánicas y COMANDANTE DE AREA PRINCIPAL conservando así el máximo nivel de acción nuclear, o eventualmente otra acción si así lo requiere un desastre natural.
3. Formular una política general respecto de la formación y operaciones de COMANDANTE DE AREA.
4. Ordenar la constitución de ciertos convoyes militares y salidas especiales COMANDANTE DE SUBAREA para expediciones de importancia de tropas y de suministros especiales.
5. Ejercer AUTORIDAD DE CONTROL OPERATIVO (OCA) respecto de la conducción de operaciones de control operativo.
6. Ejercer autoridad de control operativo naval para la protección de buques mercantes en navegación.
7. NCSO guardar a las diversas REPTOF autoridades buques y CONSACATE de guerra, reabastecedores, buques de apoyo y petroleros de escolta.

2.5 RESPONSABILIDADES DE LOS COMANDANTES DE AREA PRINCIPAL para convoyes y buques independientes.

Con el objeto de ejercer un Control Naval Mundial del Tráfico Marítimo, los comandantes de Areas Principales asumirán las siguientes responsabilidades: delegadas por el Alto Comando

1. Establecer una política de conjunto para el control naval del tráfico marítimo. Ejecutar las funciones siguientes en sus
2. Establecer una orientación de conjunto para la política de movimientos del Tráfico Marítimo, con el fin de poner en ejecución la dispersión de buques mercantes de las rutas oceánicas y la evacuación de puertos, conservando así el máximo número de buques durante una acción nuclear, o eventualmente otra acción hostil o desastre natural.
3. Formular una política de carácter general respecto de la formación y operación de convoyes.
4. Ordenar la constitución de ciertos convoyes militares y salidas especiales, tales como aquellos necesarios para expediciones de ultramar, movimientos importantes de tropas y de suministros especiales.
5. Emitir instrucciones de carácter general respecto de la conducción de convoyes y buques independientes.
6. Asignar fuerzas navales y aéreas a los comandantes navales para la protección de buques mercantes en navegación.
7. Asignar a las diversas autoridades buques de rescate especiales, remolcadores de salvamento y petroleros de escoltas.

8. Establecer y mantener un sistema mundial de rutas para convoyes y buques independientes.

9. Asegurar que los buques zarpen en convoy.

2.6 RESPONSABILIDADES DE LOS COMANDANTES DE AREA

En virtud de las facultades delegadas por el Alto Comando Aliado o los comandantes de Areas principales, ciertos comandantes de Areas, ejecutan las funciones siguientes en sus respectivas áreas:

1. Controlar el movimiento de buques mercantes.

2. Formular la política y emitir instrucciones atinentes al control general de convoyes oceánicos y buques independientes; designar las rutas que deberán seguir los convoyes oceánicos y buques independientes, designar puntos de separación para buques destacados, y delegar en el OCA que corresponda facultades para designar puntos de reunión.

3. Designar comandantes navales como OCAs (COLCO), a quienes incumbirá el control de ruteo de buques mercantes.

4. Establecer con otros comandantes aliados, programas coordinados para convoyes procedentes de otras áreas.

5. Establecer y poner en ejecución políticas respecto a la escolta a proporcionarse.

en puertos, fondeaderos y bases

2.7 RESPONSABILIDADES DE LAS AUTORIDADES DE CONTROL OPERATIVO

Corresponde a los OCAs la ejecución de las siguientes funciones, dentro de sus áreas de jurisdicción:

1. Mantener un sistema de comunicaciones, inteligencia y

2.8 ploteo que asegure la debida difusión de informaciones de carácter operativo.

2. Asegurar que los buques zarpen en convoy o independientemente, de acuerdo con la política que esté en vigor.

3. Integrar los programas y operaciones de convoyes costeros y de los que se incorporan/destacan (Joiner/Leaver) en los programas y operaciones de convoyes oceánicos.

4. Coordinar los movimientos del Tráfico Marítimo con las autoridades de comandos navales contiguos.

5. Efectuar arreglos para la protección del tráfico marítimo.

6. Designar rutas y puntos de separación (Brek-off) para convoyes costeros y buques independientes que partan de puertos ubicados en sus áreas, designar puntos de reunión (Rendezvous) y rutas para buques que deban incorporarse y zarpen de puertos situados en sus áreas. Empero, cuando el punto de reunión designado se halle en área de otro OCA (COLCO) que controle esa área, dicho OCA podrá ordenar un cambio de punto de reunión, lo que podrá exigir un ajuste de la ruta.

7. Mantener un control operativo de los NCSOs (Oficial Control Nval Tráfico Marítimo), en puertos, fondeaderos y bases situados en su comando.

8. Informar diariamente a los Comandantes de área sobre el estado de los puertos bajo su jurisdicción.

2.8 OBLIGACIONES DE LOS OFICIALES DE CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO. NCSOs.

La fase de puerto del control del tráfico marítimo es administrada por el Oficial de Control Naval del Tráfico Marítimo (NCSO). Estos oficiales pueden ser asignados a puertos y fondeaderos; pueden también encomendárseles el control del tráfico marítimo que se desarrolle a lo largo de las costas, en las proximidades de la ubicación que se les haya asignado. De ordinario el NCSO de un puerto será de la nacionalidad del país en que se encuentra el puerto.

El NCSO (OCONTRAM) será responsable ante su OCA (COLCO) del desempeño de las tareas mencionadas a continuación:

a. Preparar la ^{el zape} zarpada y ^{la ruta} ruteo de buques mercantes.

1. Determinar el destino próximo de cada buque mercante que llegue a su puerto o área, mediante consultas celebradas con el representante más cercano de la Autoridad Nacional del Tráfico Marítimo de la bandera del buque, o ante la imposibilidad de hacer esto, comunicandose con su OCA (COLCO).

2. Emitir órdenes de zarpada e instrucciones de ruteo, a convoyes y buques independientes, de acuerdo con las ordenes del OCA o autoridad delegada.

3. Preparar y organizar los buques en convoyes oceánicos y costeros.

4. Elegir comodoros de convoyes cuando aún no hayan sido asignados por las autoridades pertinentes.
5. Instruir y poner en situación a Capitanes de buques mercantes independientes.
6. Efectuar gestiones para la preparación de planes de comunicaciones del convoy y la celebración de conferencias de comunicaciones del convoy.
7. Distribuir indicativos de llamada y extractos de señales de reconocimiento e identificación a convoyes y buques independientes.

2.9 b. Control e Informes de Buques Mercantes. E. DE CONTROL NAVAL

- DEL TRAFICO 1. Informar acerca de la llegada y ^{Zarpe} zarpada de convoyes y buques independientes incluyendo neutrales, mediante la remisión al OCA (COLCO) de mensajes PORTSTATE.
2. Informar sobre buques mercantes retrasados.
 3. Informar a su OCA (COLCO) acerca de cualquier reducción de capacidad de puertos y fondeaderos de los cuales es responsable.

- 7.10 COMOD 4. Mantener ^{graficacion} ~~plotes~~ y registros que muestren las posiciones de los buques mercantes y de las fuerzas de escolta en su área de responsabilidad, llevando registros de buques esperados o retrasados.
5. Adoptar medidas pertinentes acerca de mensajes relativos al control naval del tráfico marítimo en su Buque área. (Buques mercantes que naveguen integrados al convoy).

c. Tareas de carácter general. Se entre los Capitanes de los buques.

1. Examinar los registros secretos entregados por los navegantes y retenerlos hasta que se disponga su destino final.
2. Preparar y proveer información a los comandos, dependencias y organismos autorizados, sobre movimientos presentes y previstos de los buques mercantes bajo control naval.
3. Entrevistar e interrogar a los sobrevivientes de los buques mercantes perdidos.

b. Obligaciones del Comodoro del Convoy.

2.9 RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES DE ENLACE DE CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO.

El Oficial de Enlace de Control Naval del Tráfico Marítimo (NCSLO) es un oficial naval designado para prestar servicios en el Estado Mayor de un NCSO aliado. Es el representante de los intereses de su país en cuestiones atinentes al control naval del tráfico marítimo.

2.10 COMODORO DEL CONVOY

a. Selección del Comodoro del Convoy.

Por regla general se designa Comodoro de un Convoy a un oficial naval. Empero cuando no se cuente con un oficial que reúna las cualidades necesarias para desempeñarse como Comodoro (sin excluir los comandantes de Buques de guerra o Buques auxiliares navales que naveguen integrados al convoy),

la elección del Comodoro se hace entre los Capitanes de los buques del convoy, en cuyo caso se le suministrará la necesaria información clasificada.

Por regla general la elección y asignación de oficiales navales, designados como Comodoros, la hace el OCA (COLCO) a quien corresponda. Cuando esta función sea asignada a Capitanes, la selección la realizara generalmente el NCSO. Para esta selección se tendrá en cuenta la capacidad y experiencia del Capitán y las características y destino de su buque.

b. Obligaciones del Comodoro del Convoy.

El Comodoro ocupará uno de los buques del convoy. Se lo designará para que dirija la navegación y la organización interna del convoy mientras dure la travesía. Para el cumplimiento de estas obligaciones tendrá plena autoridad sobre los capitanes y comandantes de todos los buques integrantes del convoy, mientras permanezcan en el mismo, pero no responderá de la seguridad de la navegación o el manejo de cada uno de los buques. A su vez estará subordinado a la autoridad del OCT. Cuando no exista escolta de superficie, el comodoro asumirá el comando total.

Las responsabilidades del Comodoro incluyen las siguientes:

1. La Organización interna del convoy.
2. Control Táctico del convoy, sujeto a las ordenes del OCT.
3. Asignación de buques a estaciones del convoy, cuando fuere necesario hacerlo, despues de zarpar de puerto.

4. Emitir instrucciones al convoy para su seguridad en la navegación, a esos efectos consultará al OCT. MARÍTIMO

5. Preparación para la acción y conducción del convoy durante

3.1- la misma. VAL. ALIADO TOTAL

3.1.1 Control Naval al Comienzo de la Guerra

2.11 CONTROL NAVAL ALIADO EN PUERTOS DE PAISES NEUTRALES Situación

Las funciones de control naval del tráfico marítimo en puertos de países neutrales, serán asignadas a oficiales navales agregados a los asesores de las autoridades consulares aliadas. Al momento instantáneo de la declaración de un estado de

No es factible formular un conjunto uniforme de instrucciones para los consejeros consulares de tráfico marítimo, dado que sus tareas variarán según el puerto en que se hallen establecidos. Empero, en términos generales, las funciones de estos oficiales se ajustarán con la mayor exactitud posible a los de los oficiales de Control Naval del Tráfico Marítimo (NCSO). del Aliado

En principio, el representante del país que tenga asignado el comando naval aliado del área en la cual está situado el puerto, coordinará el control de los movimientos del tráfico marítimo aliado que utilice el puerto. Todos los mensajes relacionados con el Control Naval del Tráfico Marítimo Aliado tendrán por destinatario o promotor al representante coordinador, quien trabajará en estrecha cooperación con cualquier otro representante de países aliados que se encuentre en el puerto. En caso de emergencia quedarán sujetos al

control de sus propios nacionales. Para ello se

CONCEPTOS SOBRE EL CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO

Cualquier otra orden que quedará recibir por radio de sus

3.1 CONTROL NAVAL ALIADO TOTAL

3.1.1 Control Naval al Comienzo de la Guerra

En tiempo de paz, las instrucciones para uso en una situación de emergencia serán dictadas por los gobiernos y observadas por los buques, de manera tal que no existan dudas acerca de la fuente de la que pueden esperar órdenes e instrucciones desde el mismo instante de la declaración de un estado de emergencia.

a. Control Nacional

En situación de emergencia, los gobiernos aliados asumirán individualmente el Control Naval de su propio tráfico marítimo. En las instrucciones nacionales se detallarán los medios por los cuales se asume este control.

b. Control Aliado

Desde el instante en que los distantes gobiernos asumen el control, los movimientos de los buques mercantes aliados estarán también sujetos al control de las autoridades navales aliadas.

3.1.2 Situación de los Buques Mercantes cuando se declara una emergencia.

a. Control de Buques en Navegación.

Los buques mercantes aliados que se encuentren en navegación al declararse una situación de emergencia quedarán sujetos al

control de sus propias autoridades nacionales. Para ello se regirán por las instrucciones dictadas en tiempo de paz y por cualquier otra orden que puedan recibir por radio de sus gobiernos o de autoridades navales de sus propios países. Pasarán a estar sujetos al Control Naval Aliado desde el momento en que establezcan el primer contacto con cualquiera de las autoridades de la NCSORG aliada.

b. Preaviso de Peligro a Buques en Navegación.

Puede ocurrir que solo las autoridades navales locales lleguen a enterarse de la existencia de áreas en las que la presencia de submarinos enemigos, precipitaciones radioactivas o minas recién sembradas entrañen un peligro para el tráfico marítimo propio. Estas autoridades recurrirán a los medios disponibles para desviar a los buques mercantes de la zona de peligro; los capitanes serán responsables de hacer cuanto esté a su alcance para observar las instrucciones autenticadas que les imparta cualquier buque de guerra, aereoave o estación terrestre aliada.

c. Control de Buques en Puerto.

Declarada una situación de emergencia, todo buque que se halle en puerto quedará sujeto al Control Naval Aliado no bien su gobierno haya asumido el control naval de su tráfico marítimo. No obstante el manejo de todos los buques mercantes que se encontraran en puerto será dirigido por la autoridad nacional de ese puerto. De ahí que, en caso de preaviso de alarma o alerta de la defensa local, los buques mercantes que se hallen

en puertos amenazados pueden esperar ser dispersados o evacuados hacia el mar para su propia e inmediata seguridad.

d. Permiso para Navegar. *time. Los programas de convoyes se*
Tras la situación del Control Naval Nacional y Aliado, ningún buque mercante aliado navegará si su capitán no ha recibido permiso para hacerlo, el que será expedido por la autoridad naval aliada o en ausencia de ésta, por su propio consúl o el consúl aliado que se haya designado.

3.2 ACEPTACION VOLUNTARIA DEL CONTROL NAVAL.

3.1.3 Fases de las Operaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo. *lada, con la amenaza o iniciación de acciones contra*

El concepto general de las operaciones de Control Naval del Tráfico Marítimo queda incluido en las fases que se explican a continuación: *área amenazada, originar una amenaza en otra*

a. Fase no planeada de Convoyes. *on de las tres posibilidades.*

Es el período de los primeros días de guerra, cuando la organización se cueve improvisada antes de la implementación de los programas de convoyes en la fase de convoyes regulares. La duración de esta fase estará condicionada a cómo evolucione la situación de guerra, la disponibilidad de abastecimiento y buques y la capacidad de recepción de los puertos en las áreas afectadas. *mercantes dependerá de la voluntad de sus armadores*

b. Fase regular de convoyes. *lo que estas autoridades deberán*

En esta fase el movimiento de los buques es un flujo regular que se ajusta a programas establecidos de antemano y sucederá a la fase no planeada. La elaboración de los programas de

3.3 Los convoyes estarán a cargo de los comandantes de áreas principales, en consultas celebradas con las Autoridades Aliadas de Tráfico Marítimo. Los programas de convoyes se darán a conocer y se los pondrá en ejecución siguiendo un orden de ruta por ruta, según la situación lo permita. En ciertas partes del mundo no será apropiada la aplicación de programas de convoyes durante esta fase. En tales casos, la responsabilidad de la dirección y control del

3.2 ACEPTACION VOLUNTARIA DEL CONTROL NAVAL.

El hostigamiento o la guerra en el mar puede suceder, en un área limitada, con la amenaza o iniciación de acciones contra el tráfico marítimo aliado. Posteriores acciones enemigas pueden intensificar la amenaza en esa misma área, ampliar las dimensiones del área amenazada, originar una amenaza en otra

3.4 área o darse cualquier combinación de las tres posibilidades.

Será preciso que los comandantes de áreas principales estén preparados para establecer medidas para el Control Naval del Tráfico Marítimo cuando hayan sido autorizados para hacerlo por el Alto Mando Aliado, pero procurando provocar el menor trastorno posible al movimiento mercante en tiempo de paz.

En estas circunstancias, la aceptación del Control Naval por los buques mercantes dependerá de la voluntad de sus armadores y autoridades nacionales, por lo que estas autoridades deberán obtener facultades en una situación de emergencia para ordenar a su tráfico mercante que acepte el Control Naval Nacional o Aliado.

3.3 VIGENCIA DEL CONTROL NAVAL .

En tiempo de paz, los armadores y operadores de buques mercantes dirigen y controlan el movimiento de sus buques en el mar. Durante los periodos de grave tensión, los gobiernos nacionales tomarán las medidas preliminares para asumir el control de los buques mercantes de su bandera en caso de guerra o establecimiento de emergencia nacional. En tales casos, la responsabilidad de la dirección y control del Tráfico Marítimo recaerá sobre dos organizaciones:

- a. La Organización para la Dirección Civil del Tráfico Marítimo (ORGDICONTRAM).
- b. La Organización para el Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGCONTRAM).

(b) Precauciones anti-sabotaje.

3.4 ORGANIZACION PARA LA DIRECCION CIVIL DEL TRAFICO MARITIMO.

En caso de establecerse una emergencia nacional o iniciarse las hostilidades, la organización para la dirección civil del tráfico marítimo asumirá la custodia y control de todo el tráfico marítimo de bandera nacional, y será responsable por todo lo relacionado con el empleo y operación de los buques mercantes, por ejemplo, asignación del tráfico, itinerario, carga y descarga, mantenimiento y reparación, conversión, depósitos y abastecimientos, movimientos de puerto, etc. Estas operaciones son similares a las cumplidas en tiempo de paz por los armadores pero en tiempo de guerra el esfuerzo nacional apunta a satisfacer plenamente los requerimientos aliados para

el transporte oceánico que surgen de la situación de conflicto. El buque debe salir hacia su próximo puerto de destino.

3.5 INSTRUCCIONES PARA BUQUES MERCANTES BAJO CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARITIMO.

a. Cuando una Nación implanta el control naval del tráfico marítimo, sus buques mercantes pasarán a ser controlados por la ORGCONTRAM, la que podrá disponer instrucciones para los buques referidos a:

- (1) Fecha y hora ^{de zarpada} zarpada. y órdenes para la navegación;
- (2) Ruta a seguir;
- (3) Velocidad de convoy;
- (4) Disposición sobre oscurecimiento u ocultación de luces;
- (5) Precauciones anti-sabotaje;
- (6) Procedimientos de comunicaciones;
- (7) Manejo y utilización del armamento;
- (8) Evasiones;
- (9) Normas para el convoy.

3.6 CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO

b. El OCONTRAM es el oficial naval que, en su puerto, controla y ^{la ruta} coordina el ruteo y movimiento de convoyes mercantes y buques independientes, extendiendo su responsabilidad hasta los puertos adyacentes a aquel bajo su directa responsabilidad. El OCONTRAM trata directamente con los capitanes de los buques a partir de su presentación y les emite órdenes, hasta que arriban a un fondeadero para convoyes

en espera de su incorporación al mismo, o si es independiente, hasta que el buque deje el puerto hacia su próximo puerto de destino. al mismo tiempo un cambio de área MERCANT-SHIFT en la

Los deberes operativos del OCONTRAM cubren diversos aspectos como impartir órdenes a los capitanes, obtener y verificar los datos e información preparatoria para rutear a los buques, el exámen y corrección de publicaciones reglamentarias, la adecuada organización de los convoyes en función de los buques, la inspección de los equipos de comunicaciones, la preparación de permisos y órdenes para la navegación, la notificación a los capitanes de la fecha y hora de las conferencias de convoy, las instrucciones a capitanes y oficiales de radio respecto a procedimientos de comunicaciones y uso de sistemas de cripto, la instrucción a practicos respecto a planes de salida, instrucciones sobre fondeo del convoy y temas relacionados con los procedimientos de movimiento de buques.

3.6 CAMBIO DE CONTROL OPERATIVO

En el curso de una travesía, un buque o convoy puede atravesar dos o más áreas operativas. Cuando ello ocurra, cada COLCO involucrado tendrá la información completa, a través de un sistema de informes de movimiento del buque, basado en los mensajes originados por los correspondientes OCONTRAMs. Esta información incluye la fecha y hora en que se espera que el buque cruce la línea divisoria de áreas operacionales

contiguas. En tal ocasión, el buque o convoy cambia de control operativo y pasa a depender de un nuevo COLCO, pudiéndose producir al mismo tiempo un cambio de área MERCAST-SHIFT en la guardia de radio. Las horas de CHOP y SHIFT serán indicadas en las órdenes de ^{zape} zarpada para permitir al nuevo COLCO comunicarse con el buque al ingresar a su área de responsabilidad.

Un sistema de convoyes satisfactorio no significa solamente la fijación de un grupo de buques en las cuales los buques son convoyados, sino que requiere además una organización en detalle donde en la medida de lo posible todas las zarpadas y arribos estén interrelacionados. Se prestará cuidadosa atención a esta organización a fin de asegurar el mantenimiento del máximo flujo de tráfico marítimo y el mejor uso de las fuerzas de escolta disponibles.

4.2 VENTAJAS DEL SISTEMA DE CONVOCES

Las principales ventajas del sistema de convoyes, las cuales han sido confirmadas durante las dos guerras mundiales, son:

1. Puede efectuarse la protección del tráfico marítimo con el empleo más económico de las fuerzas disponibles.
2. Se reduce el número de buques separados disponibles para el enemigo.
3. El principio de concentración de fuerzas proporciona la mayor probabilidad de éxito en ataques.

CAPITULO IV

EL SISTEMA DE CONVOYES

4.1 EL SISTEMA DE CONVOYES

Cuando la amenaza del tráfico marítimo mercante aliado sea tal, que se vea la necesidad de protegerlo directamente, esto se logrará mejor, instituyendo el sistema de convoyes. Un sistema de convoyes satisfactorio no significa solamente la fijación de un grupo de derrotas en las cuales los buques son convoyados, sino que requiere además una organización en detalle donde en la medida de lo posible todas las zarpadas y arribos estén interrelacionados. Se prestará cuidadosa

atención a esta organización a fin de asegurar el mantenimiento del máximo flujo de tráfico marítimo y el mejor uso de las fuerzas de escolta disponibles.

4.2 VENTAJAS DEL SISTEMA DE CONVOYES

Las principales ventajas del sistema de convoyes, las cuales han sido confirmadas durante las dos guerras mundiales, son:

1. Puede efectuarse la protección del tráfico marítimo con el empleo más económico de las fuerzas disponibles.
2. Se reduce el número de blancos separados disponibles para el enemigo.
3. El principio de concentración de fuerzas proporciona a la escolta una mayor probabilidad de dañar o destruir al

enemigo, si el mismo atacara al convoy. que un buque

4. El equipo de radio de la escolta cercana garantiza comunicaciones seguras y de confianza entre tierra y

4.4 PLANEA buques, y permite un mejor control general y dirección

del movimiento de un gran número de buques a través del mundo. Planificación de los sistemas de convoyes se hará en

5. La presencia de la escolta levanta la moral de los tripulantes de los buques mercantes. Otras áreas, como

6. Aún cuando se navegue sin escolta cercana, se puede considerar un apoyo mutuo.

La decisión de instituir el sistema de convoyes recaerá en el

4.3 DESVENTAJAS DEL SISTEMA DE CONVOYES. decisión, así como la

La desventaja histórica del sistema de convoyes es que reduce la capacidad efectiva de carga del tráfico marítimo por las siguientes razones:

1. La velocidad de todos los buques del convoy se reduce a

la velocidad del buque más lento. redistribución de las

2. Después de completar su carga algunos buques deberán esperar en puertos o fondeaderos de reunión, la zarpada

del convoy. de áreas principales hayan impartido

3. La frecuencia de carga o descarga disminuye debido a la congestión que se produce en los puertos y fondeaderos

cuando un número grande de buques llega o zarpa en el mismo día. Además, el agrupamiento de varios buques

mercantes podrá ser blanco atractivo, a la vez que podrá

4.5 DIFER ser detectado a mayores distancias que un buque
Los independiente. aron de conveniencia, se clasifican por
tipo de acuerdo a la clase del viaje a efectuarse (oceánico

4.4 PLANEAMIENTO Y ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE CONVOYES.

En aquellas áreas donde la amenaza potencial enemiga sea grande, el planeamiento de los sistemas de convoyes se hará en tiempo de paz, de modo tal de poder disponer de su pronta utilización cuando sea necesario. En otras áreas, estos sistemas se establecerán en respuesta a las exigencias de la guerra. oceánico (leaver o convoy costero (oíner)).

4.6 La decisión de instituir el sistema de convoyes recaerá en el Comandante de Area principal. Esta decisión, así como la determinación de los parámetros de velocidad y tamaño de los buques que habrán de ser incluidos en los convoyes, se adoptará sólo después de analizar todos los factores, ventajas y desventajas del sistema de convoyes, forma e intensidad de los ataques probables, medios de protección y el grado que pueda aceptarse en la derrota y redistribución de las operaciones del tráfico marítimo. en para fines especiales y

cuyo control e informaciones sobre el se emitan como el
Cuando los Comandantes de Areas principales hayan impartido instrucciones para la formación de convoyes y establecido los parámetros de rumbo y velocidad a ser incluidos, la responsabilidad de la operación del sistema de convoyes de acuerdo con los planes previamente emitidos recae en el OCA (COLCO).

4.5 DIFERENTES TIPOS DE CONVOYES

Los convoyes, por razones de conveniencia, se clasifican por tipos de acuerdo a la clase del viaje a efectuarse (oceánico o costero). Otra subdivisión, refleja los componentes del convoy, convoy principal (main), convoy que se incorpore (joiner) y convoy que se destaque (Leaver). Estas subdivisiones se usan en conjunto para describir la naturaleza del convoy (por ejemplo: convoy oceánico principal, convoy oceánico Leaver o convoy costero joiner).

4.6 SALIDAS ESPECIALES

Algunos movimientos de buques mercantes especiales tendrán lugar fuera de la jurisdicción de la NCSORG. Estos buques despachados y controlados como buques de guerra, son los siguientes:

1. Convoy militar: convoy integrado por buques mercantes y/o auxiliares que se constituyen para fines especiales y cuyo control e informaciones sobre él se emitan como si fuera una unidad militar.
2. Buque independiente Militar: Buque mercante o auxiliar que es despachado individualmente, y cuyo control e informes sobre él se emiten como si fuera una unidad militar.

4.7 INTERVALO DE ZARPE DE CONVOYES

El intervalo de zarpe es el lapso en días entre los zarpes de convoyes sucesivos de designación similar. La planificación del intervalo de zarpe dependerá principalmente de la disponibilidad de escoltas, de los requerimientos de autoridades civiles y militares, la velocidad de los convoyes y de las necesidades de intercalar las navegaciones en las diferentes rutas y áreas.

a. Planificación: Al planificar intervalos de zarpada, será de gran importancia reducir el tiempo muerto por espera efectuando arreglos en las fechas de zarpada y, en lo posible, sincronizando las fechas de llegada de los convoyes costeros y convoyes joiners, con las de los convoyes principales. La responsabilidad de la planificación de los intervalos de zarpada recaerá en el Comandante de Area principal, en consulta con las autoridades aliadas del tráfico marítimo y otros comandantes responsables del control general del tráfico marítimo.

b. Programación de convoyes: Teniendo en cuenta la determinación de los intervalos de zarpadas en las rutas más densamente navegadas, se establecerá la programación regular de convoyes, según las diferentes categorías de velocidad. Los buques que no estén listos para incorporarse a un convoy podrán ser demorados para el día siguiente.

4.8 VELOCIDADES DEL CONVOY

Existen los siguientes tipos de velocidades de un convoy: Velocidad Programada, Velocidad de avance, Velocidad Declarada y Velocidad Critica; las dos primeras son propias del convoy y las dos últimas corresponden a cada buque.

Aquellos buques cuya velocidad esté fuera de los límites determinados por los Comandantes de Area Principal para navegar en convoy, podrá hacerlo en forma independiente según órdenes del OCA, o en el caso de buques de baja velocidad ser retenidos en puerto.

VELOCIDAD PROGRAMADA: La velocidad programada de un convoy es la que determina su clasificación por velocidad. Normalmente la velocidad programada será por lo menos un nudo y medio menor que la velocidad declarada del buque más lento.

VELOCIDAD DE AVANCE: La velocidad de avance de un convoy es la velocidad que puede desarrollar a lo largo de la ruta y es la base sobre la cual será planteado su movimiento. Deberá ser manifestada mediante los mensajes de zarpe, en informes de los convoyes en el mar y en los informes emitidos por los OCA u otras autoridades.

VELOCIDAD DECLARADA: La velocidad declarada es la velocidad sostenida que un Capitán declara puede mantener su buque durante una próxima travesía, en condiciones moderadas de tiempo, de acuerdo con las condiciones presentes del buque

(asiento, calado, estado del casco, estado de las máquinas y calidad del combustible).

4-10 VELOCIDAD CRITICA: La velocidad crítica es una velocidad o rango de velocidades que un buque puede mantener debido a vibraciones u otros fenómenos análogos. Un buque no podrá mantener su estación si la velocidad programada del convoy es igual a la crítica del buque.

4.9 IDENTIFICACIONES DE LOS CONVOYES

Las identificaciones de los convoyes deben ser asignados para cada sección del mismo, incluyendo al principal (main convoy); están compuestos por un campo de 6 caracteres, 4 de ellos corresponden al código identificador del OCA, y los 2 restantes al número de serie. La utilización y asignación de identificadores de convoy se establecerán a nivel de OCA's. Los designadores de tres letras, para la mayor parte de los puertos, figuran en la publicación AAP 8. Las tres letras siguientes se asignan a las categorías de velocidades relativas:

H : convoy de alta velocidad (superior a 21 nudos).

F : Convoy rápido (entre 17 y 21 nudos).

M : Convoy de media velocidad (entre 11 y 17 nudos).

S : Convoy lento (inferior a 11 nudos).

EJEMPLOS: Si el designador del puerto de Nueva York es NYO, y

el de Southampton es SOU, el convoy NYOSOUF-03 será el tercer (03) convoy rápido (F) del programa Nueva York- Southampton.

4.10 GRADOS DE CONTROL

Para el grado de control que se requiera en el control de navegación de los buques mercantes, se prevén tres grados de control marítimo. La determinación del grado de control a imponer, se hará considerando la información disponible acerca de la severidad de los ataques que razonablemente se esperen.

a. El grado de control ALFA se establecerá en aguas peligrosas donde el peso de los ataques esperados por diferentes medios sea muy considerable, incluyéndose aviones, submarinos, proyectiles, unidades de superficie, minas, o una combinación de cualquiera de ellos. Este grado de control exigirá un máximo de protección de las fuerzas de escolta.

b. El grado de control BRAVO se establecerá en aguas peligrosas donde sólo se esperan ataques esporádicos. Los

buques particularmente valiosos deben navegar escoltados bajo este grado de control.

c. El grado de control CHARLIE se establecerá donde la amenaza del enemigo adquiera mínimo valor y donde se pueda otorgar poca protección al tráfico marítimo. Los buques que naveguen en áreas bajo este grado de control pueden requerir ciertas instrucciones para conseguir alguna protección en el caso de un ataque repentino.

(1) Obtener CAPITULO V.

SITUACION LEGAL DE BUQUES MERCANTES ejercicios.

(3) Desconocer el principio de libertad de las

5.1 GENERALIDADES es y la resolución de las naciones.

La ley internacional concierne solo a los períodos de paz y de guerra declarada. Los períodos de tensión internacional o guerra no declarada son considerados como tiempo de paz. Un buque mercante debe considerar que existe estado de guerra cuando es notificado por su gobierno. en cada caso específico, Durante los períodos de paz y los períodos anteriores a una guerra declarada, los buques mercantes están obligados a cumplir las reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar. El buque mercante es considerado como parte integrante del territorio de la nación en que se halla registrado. El capitán debe cumplir las leyes internacionales que su país reconoce, además de sus propias leyes nacionales. mercantes o

pesqueros a áreas que son normalmente consideradas

5.2 ASPECTOS LEGALES DURANTE UN PERIODO DE TENSION. como aguas

a. El derecho de libre tránsito en alta mar de buques mercantes y pesqueros es reconocido por todas las naciones. Durante períodos a la declaración de guerra, una nación puede desear provocar a otra perturbando su tráfico mercante y pesquero. La razón para iniciar tácticas de hostilidad variarán de país a país y de lugar en lugar. En general diversas tácticas pueden ser utilizadas para: bajo su custodia tripulantes o

(1) Obtener inteligencia.

(2) Interferir con las operaciones y ejercicios.

5.3- REGISTRO

(3) Desconocer el principio de libertad de las El capitán naves y la resolución de las naciones. completo del b. c. d. A pesar de la provocación es necesario que cualquier eventbuque hostilizado cumpla con la ley internacional. Sin sea embargo el alcance con que cualquier buque cumpla con la inci ley internacional ante una acción supuestamente agresiva propi dependerá de las circunstancias en cada caso específico, Despu será determinado por las instrucciones dadas al capitán el di por su gobierno. n, y registros de señales y fotografías c. ber Los métodos de hostilización a un buque mercante o perti pesquero pueden manifestarse:

(1) Maniobrando de tal manera de provocar una colisión

5.4 COMUNICACION próximo a provocarla. A- BUQUE

- a. (2) Restringiendo la entrada de buques mercantes o una pesqueros a áreas que son normalmente consideradas contiaguas internacionales o reclamándolas como aguas operacionales o porque se están efectuando ejercicios serán militares en dichas áreas. los cambios normales en
- (3) Utilizando armas en las proximidades de buques b. de mercantes o pesqueros. entar planes para el Control
- (4) Cortando redes de pesca. será comunicada a todos los
- (5) Abordando y/o secuestrando buques mercantes o iost pesqueros. particulares que hayan entido
- (6) Reteniendo a bajo sus custodia tripulantes do

comunicaciones para pasajeros. En tiempo de guerra las comunicaciones para buques mercantes serán cursadas por el sistema

5.3 REGISTRO (Art. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

El capitán del barco debe llevar un registro completo del

5.5 INCIDENTE (Art. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

incidente en el ^{libro} cuaderno de bitácora con un detalle de los eventos y el registro de todas las señales enviadas. Cuando sea factible deberán tomarse fotografías documentales del incidente incluso incluyendo alguna parte reconocible del propio buque, a modo de punto de referencia. ~~Los~~ otros buques

Después de llegar a puerto los extractos de los registros en el diario de navegación, y registros de señales y fotografías deberán enviarse al armador o a la autoridad nacional pertinente. ~~El enemigo no tiene derecho a hundir el buque mercante como respuesta a la~~

5.4 COMUNICACIONES BUQUE-TIERRA/TIERRA-BUQUE

- a. Durante los períodos de tensión internacional próximos a una guerra o actos hostiles, los buques mercantes continuarán siendo controlados por sus propietarios o sus operadores. Todas las comunicaciones con buques mercantes serán dirigidas a través de los canales normales en tiempo de paz. ~~El nombre y el puerto de registro del~~
- b. La decisión nacional de implantar planes para el Control Naval del Tráfico Marítimo, será comunicada a todos los buques mercantes de bandera nacional, de acuerdo con las instrucciones ~~o~~ particulares ~~que~~ hayan emitido oportunamente, a través de los canales normales de

5.6 EMPLEO de comunicaciones. En tiempo de guerra las comunicaciones para buques mercantes serán cursadas por el sistema Mercast (Allied Naval Merchant Ship Broadcast). El uso de este sistema de comunicaciones es un elemento defensivo en contra de un enemigo que intente

5.5 ASPECTOS LEGALES DURANTE LA GUERRA

a. A un buque mercante se lo considera no combatiente y no pierde este estado ante el uso de la fuerza para resistir a una eventual captura. Un buque mercante no puede interferir con el libre tránsito de otros buques mercantes o pesqueros.

b. Al resistir, el capitán acepta necesariamente los riesgos que emergen del uso de la fuerza para vencer su resistencia y capturar el buque. El enemigo no tiene derecho a hundir el buque mercante como respuesta a la resistencia o ante intento de huida.

c. Se permite utilizar banderas falsas y enmascaramiento tendientes a impedir la captura. Generalmente un buque mercante no debe usar bandera falsa a menos que sea autorizado por su país. Algunas formas de enmascaramiento son:

- (1) Cambiar el nombre y el puerto de registro del buque.
- (2) Alterar la apariencia general del buque mediante la instalación de falsas superestructuras.
- (3) Exhibir pabellones neutrales.
- (4) Ocultar el armamento defensivo.

5.6 EMPLEO DEL ARMAMENTO ~~uso escarbo + pique,~~

- a. Apertura del fuego: Para resistir la captura el capitán tiene el derecho, bien establecido, de emplear su armamento defensivo en contra de un enemigo que intente capturar o hundir su buque. ~~nidad para escapar enseguida~~
- b. Circunstancias en las cuales NO puede abrirse fuego. Nunca debe abrirse fuego a un buque que ya ha indicado su rendición, deteniendo su marcha al serle ello ordenado, arriando su pabellón o en cualquier otra forma. Análogamente, si un buque se defiende pero a renglón seguido se rinde, debe suspender de inmediato el fuego y no rebrirlo después. Sin embargo, esto no impide que un buque capturado pueda intentar posteriormente su huida.

5.7 OBLIGACIONES LEGALES DE Y HACIA UNA PRESA ~~QUE ESCOLTADO,~~

- a. Obligación legal del Capitán: El procedimiento que el Derecho internacional impone al Capitán que se ve precisado a rendirse, consiste en detener su buque y luego considerarse en carácter de presa. ~~no asump, bajo~~
- b. Posesión física por el enemigo: Corresponde al enemigo tomar posesión física del buque y asumir la responsabilidad de su navegación y segura custodia. En consecuencia, el Capitán no está obligado, en ninguna forma, a hacer navegar su buque cumpliendo órdenes de su captor, como tampoco a abstenerse de intentar recuperar el buque y luego escapar, si se presenta alguna ocasión

favorable, e incluso echarlo a pique.

c. Huida después de la captura: El capitán de un buque mercante, obligado por fuerzas superiores a permitir la

6.1 HAZON captura o a cumplir órdenes de un enemigo, debe

aprovechar cualquier oportunidad para escapar enseguida

si el enemigo desaparece y pierde con ello el control

continuo y eficaz del buque, o también si se le presenta

cualquier otra ocasión propicia para hacerlo. Si el

enemigo reaparece y en tales circunstancias, no se

encuentra facultado para emplear contra él la fuerza a

título de represalia, salvo únicamente en el caso de que

6.2 POLI dejara de cumplir una nueva orden de rendirse o gobernar

un rumbo determinado. En los tres elementos siguientes:

1. Un control combinado nacional y aliado de pesqueros según

5.8 RELACIONES ENTRE UNA ESCOLTA NAVAL Y UN BUQUE ESCOLTADO. de

a. Objeto de la escolta. El objeto de la asignación de

escolta es el dispensar protección militar y defensa

contra la acción enemiga. La función de la escolta es

proveer seguridad militar. La escolta no asume, bajo

ningún concepto, compromisos o responsabilidades por la

navegación o la conducción de los buques escoltados. Las

áreas marítimas pueden ser rápidamente despejadas de

pesqueros.

6.3 CONTROL NACIONAL Y ALIADO DE PESQUEROS

a. Control nacional de buques pesqueros. Cada nación

CAPITULO VI

CONTROL DE BUQUES PESQUEROS

6.1 RAZONES PARA EL CONTROL

Varios miles de buques pesqueros aliados y neutrales operan en áreas oceánicas. En tiempo de guerra o emergencia es necesario establecer el control de los pesqueros para que los comandantes aliados puedan impedir su interferencia con las operaciones militares, y facilitar su máximo empleo en la actividad pesquera.

6.2 POLITICA PARA EL CONTROL DE PESQUEROS EN TIEMPO DE GUERRA

La política aliada se basa en los tres elementos siguientes:

1. Un control combinado nacional y aliado de pesqueros según el cual puedan operar bajo instrucciones nacionales, de acuerdo con los requerimientos de los comandantes navales aliados.
2. Un control de rutas de tránsito de pesqueros, mediante el cual se regula el traslado de buques asignados a la pesca en zonas distantes.

6.3 CONTROL NACIONAL Y ALIADO DE PESQUEROS

3. Una política de despeje de pesca, según la cual ciertas áreas marítimas puedan ser rápidamente despejadas de los pesqueros.

6.3 CONTROL NACIONAL Y ALIADO DE PESQUEROS

a. Control nacional de buques pesqueros. Cada nación

6.5 COMANDO determinará las medidas de control civil y naval

necesarios para su flota pesquera con el objeto de :

1. Asegurar que sus pesqueros sean empleados de la mejor manera posible en tiempo de guerra.
2. Facilitar la protección de los pesqueros.
3. Evitar la pesca en aguas peligrosas.
4. Hacer posible la vigencia de las ordenanzas de seguridad de los pesqueros y el personal de su propia
5. Controlar a los pesqueros dentro de las áreas de defensa marítima del comandante del Área Aliado;

b. Control naval aliado de pesqueros. Los comandantes de área aliados son responsables de determinar las medidas especiales requeridas para:

1. Alejar a los pesqueros de zonas en las cuales es probable que se realicen operaciones importantes, especialmente antisubmarinas.
2. Alejar a los pesqueros de las rutas de los convoyes.
3. Controlar a los pesqueros en su travesía hacia y desde las zonas de pesca.

6.4 METODOS PARA EL CONTROL DE LOS PESQUEROS los pesqueros de su

El control ejercido por los comandantes navales aliados sobre el movimiento y dirección de los buques pesqueros amigos en el mar, estará en relación con el tipo de pesca en el cual se emplea el buque; puede tratarse de pesca a distancia o pesca en zonas adyacentes.

6.5 COMODOROS DE PESCA DE LOS OFICIALES DE CONTROL MARÍTIMO DEL

a. Autoridad

1. Los comodoros de pesca serán nombrados a nivel nacional, y como su autoridad derivará de fuentes nacionales, el alcance exacto de esta autoridad podrá diferir entre los diversos países.

Sin embargo, deben recibir facultades suficientes con respecto a los pesqueros y al personal de su propia nación para que puedan poner en práctica efectivamente las instrucciones del comandante del área aliado, respecto al movimiento y comportamiento de los pesqueros de su grupo, control del convoy y la lista de control de

2. Cuando se formen grupos de pesca multinacionales, las naciones involucradas deberán hacer los arreglos necesarios entre sí, para que la autoridad investida en los comodoros de pesca se aplique a todos los buques incluidos en el grupo.

b. Obligaciones

Un comodoro de pesca será responsable de las comunicaciones con las autoridades nacionales, retransmitiendo información a y desde los pesqueros de su grupo y dirigiendo los movimientos generales del mismo.

La navegación y el manejo de cada buque es responsabilidad de cada patrón.

Es probable que copias de la hoja patrón y detalles del buque sean solicitados por:

6.6 FORMULARIOS PARA USO DE LOS OFICIALES DE CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO.

a. Generalidades.

La tarjeta de datos del buque contiene la información requerida por el OCONTRAM al zarpar un buque en convoy o como independiente.

El OCONTRAM emplea la hoja patrón del convoy para incluir todos los buques de un convoy determinado y para resumir toda la información requerida para conformar la formación del convoy, y puede ser utilizada como hoja de análisis por el comodoro. El número de serie corresponde al

La lista de control del convoy y la lista de control de independientes están destinadas a servir como listas de verificación por el OCONTRAM, a fin de asegurarse de que se han adoptado medidas necesarias para la preparación del zarpe de convoyes e independientes.

b. Hoja patrón del convoy

La estructura patrón del convoy la completa el OCONTRAM. Los detalles de los buques necesarios para consolidar la información del convoy se obtienen copiando el anverso de la tarjeta de datos de cada buque que compone dicho convoy. Estas copias se disponen luego en orden alfabético y se agregan a la hoja patrón. Es probable que copias de la hoja patrón y detalles del buque sean solicitados por: lo para zarpe.

- El OCONTRAM y pasajeros, carga, calado.
 - El OCT y cada buque escolta, cifrados y señales de
 - El comodoro, vice y contracomodoros.
 - Los petroleros de reabastecimiento.
 - Los buques de recate especiales.
 - Los remolcadores especiales de salvamento de recepción
- c. Lista de control de buque independiente. el capitán

La lista de control de buques independientes normalmente deberá contener los siguientes detalles: mismo recibio

1. Número de serie. Habrá una lista aparte para cada independiente. El número de serie corresponde al número del legajo de zarpe.
2. Nombre del buque.
3. Indicativo de llamada internacional.
4. Puerto de partida si es distinto del puerto propio.
5. Fondeadero.
6. Ordenes locales. Anotar las órdenes locales, cuando se dicten.
7. Mensajes PORTSTATE o HAVREP. Anotar referencia que corresponda.
8. Certificado de equipamiento.
9. Publicaciones correctas.
10. Destino inmediato.
11. Destino final.
12. Velocidad dclarada.
13. Hora de listo para zarpe.

14. Dotación y pasajeros, carga, calado.

15. Indicativos de llamada, cifrados y señales de identificación.

7.1 COMUNICACIONES DE INSTRUCCIONES DE RUTA Y ENTRADA

17. Legajo de salida. En los buques mercantes en tiempo

18. Certificación de listo para navegar y de recepción de instrucciones. Anotar cuándo el capitán

certificó que el buque está listo para navegar en

19. Registrar todos los aspectos y cuándo el mismo recibió

instrucciones y su legajo de salida.

19. Notificación a las autoridades locales.

7.2 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIONES

Los procedimientos de comunicaciones utilizados por los buques mercantes, independientemente de su nacionalidad, son comparativamente similares a los procedimientos de la Armada pero menos formales, principalmente debido a las diferencias de idioma. Normalmente se emplea el método de recepción. Esto es, ambas estaciones, transmisora y receptora necesitan utilizar sus transmisores, una para enviar el mensaje y la otra para acusar recibo.

Los mensajes desde tierra se transmiten normalmente durante períodos programados que se publican y distribuyen entre los mercantes. Una lista de tráfico es enviada en primer término, ella contiene las características de llamada de los buques para los cuales hay mensajes; por ejemplo, LPD en Pachedo

CAPITULO VII

COMUNICACIONES DEL CONVOY

7.1 COMUNICACIONES DE BUQUES MERCANTES EN TIEMPO DE PAZ

Las comunicaciones que efectúen los buques mercantes en tiempo de paz se ajustarán a los reglamentos y nomenclaturas publicados por la UNION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES que se indican a continuación:

1. REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES.
2. NOMENCLATOR DE ESTACIONES COSTERAS.
3. NOMENCLATOR DE LAS ESTACIONES DE BARCO.

7.3 INFORME DE MOVIMIENTOS DE BUQUES MERCANTES

7.2 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIONES

Los procedimientos de comunicaciones utilizados por los buques mercantes, en independientemente de su nacionalidad, son comparativamente similares a los procedimientos de la Armada pero menos formales, principalmente debido a las diferencias de idioma. Normalmente se emplea el método de recepción. Esto es, ambas estaciones, transmisora y receptora necesitan utilizar sus transmisores, una para enviar el mensaje y la otra para acusarle recibo.

Los mensajes desde tierra se transmiten normalmente durante períodos programados que se publican y distribuyen entre los mercantes. Una lista de tráfico es enviada en primer término, ella contiene las características de llamada de los buques para los cuales hay mensajes; por ejemplo, LPD en Pacheco

transmitirá lo siguiente en 500 kcs:

CQ CQ CQ DE LPD LPD LPD de todos los convoyes y de todos los
QTC ANS 400 KDVI DKVU dependientes se informarán dentro del
KKIJ KKUV WKIJ WKKM QTC DE en tres categorías generales de
LPD ANS 400 K convoyes militares y ciertos tipos de buques que
Los buques de la lista entonces contestan por turno en 400
kcs. y cada uno recibirá su tráfico, dependiente de la banda
de frecuencia dentro de la cual una estación opera, existe una
frecuencia asignada para llamar y contestar al establecer el
contacto inicial. De para formar un convoy. Por intermedio del
MERCQ, la información naviera puede ser reunida y diseminada

7.3 INFORME DE MOVIMIENTOS DE BUQUES MERCANTES seguridad en las

El sistema MERCQ es el medio por el cual las autoridades aliadas pueden reunir y diseminar toda la información naviera mercante en el caso de cualquier emergencia futura. La decisión de activar el sistema MERCQ durante un período de tensión internacional será hecha por la más alta autoridad naval nacional o el Alto Comando Aliado, y cada autoridad naval nacional será responsable de la diseminación de esta información a su propia organización de control naval del tráfico marítimo. Al recibir el mensaje que pone en vigor el sistema MERCQ, los OCONTRAMs, CONCO y otros oficiales que cumplan misión similar comenzarán a informar los movimientos de todo el tráfico mercante.

Durante la transición al sistema MERCQ, se podrán usar las facilidades de informes de la organización de informes del

Lloyd's. hora de zarpe, el tamaño del convoy y la ruta a
MERC0 : Los movimientos de todos los convoyes y de todos los
buques mercantes independientes se informarán dentro del
sistema MERC0. Se exceptúan tres categorías generales de
buques: (1) convoyes militares y ciertos tipos de buques que
se rutean como buques de guerra; (2) embarcaciones de pesca
costeras y (3) buques mercantes enemigos o potencialmente
enemigos, que se informan por otros medios.

El sistema MERC0 fue diseñado para simplificar el número de
mensajes necesarios para formar un convoy. Por intermedio del
MERC0, la información naviera puede ser reunida y diseminada
en época de guerra manteniendo el máximo de seguridad en las
comunicaciones.

Los mensajes MERC0 son utilizados únicamente por las
autoridades militares responsables del control y de la
protección de convoyes o buques mercantes independientes. El
buque mercante no envía ni recibe mensajes MERC0, excepto
algunos muy especiales tales como DIVERTORD y DESCHA que se
comentan más adelante.

La principal ventaja del sistema MERC0 es que provee la
información necesaria de los movimientos en un formulario
conciso a las autoridades relacionadas con el tráfico
marítimo.

Tipos de Mensajes MERC0:

Los mensajes MERC0 son de dos tipos: operativos y
administrativos. Los operativos están relacionados con la

fecha y hora de zarpe, el tamaño del convoy y la ruta a navegar. Los administrativos tratan de la información necesaria para el manejo de los buques en puerto, tales como el tamaño y composición de las cargas, número de pasajeros y las fechas estimadas de arribo.

Mensajes de Diversión:

Un mensaje de diversión (DIVERTORD) es un tipo de mensaje MERCOR promulgado por el COLCO para que un convoy o buque independiente siga por una ruta especial a fin de evitar un peligro conocido o en sospecha. También se envía para modificar la hora y fecha estimada de arribada al puerto terminal, cuando éste por circunstancias imprevistas resulte temporalmente inoperable. Esta información debe cursarse a la Autoridad de destino de buques.

Normalmente este mensaje debe enviarse cifrado, solamente se cursará en claro cuando el buque no tenga ayudas de criptos o la urgencia exija un cumplimiento inmediato. Normalmente estos mensajes tienen alta precedencia.

Cambio de Destino:

El COLCO también es responsable de promulgar el mensaje DESCHA (Destination change) para ordenar un cambio de destino a un convoy o buque independiente. Los cambios de destino pueden ser iniciados por la Autoridad de Destino de Buques para ajustarse a modificaciones en los requerimientos logísticos. Asimismo un cambio de destino puede ocurrir en el caso de averías en un buque, cuando se determine que debe ir a otro

puerto para trasbordar su carga. Esta última decisión puede ser hecha por el COLCO u otra autoridad competente sin previa consulta con la autoridad de destino de buques; todas las personas interesadas deben ser informadas si se ordena un cambio de destino. En lo referente a la clasificación, la precedencia y el método de transmisión, se aplica el mismo criterio que en el DIVERTORD. de inmediato el COLCO por el comandante de la fuerza de escolta o por el comodoro en el

7.4 INFORMES Y RESUMENES escolta. El COLCO es responsable de Resúmenes de Movimientos Diarios autoridades que concierna.

Los resúmenes de movimientos diarios (movsum) proveen la

7.5 información del movimiento marítimo a las autoridades

nacionales, propietarios, agentes y agentes de seguros. Son preparados por el comandante de área o por el COLCO y en ellos se tabulan los zarpes y arribadas de todos los buques mercantes aliados o neutrales, dentro de los puertos de un área. Ciertas categorías de buques, que comparten la mayor parte del tráfico de cabotaje, pueden ser excluidas si existe un acuerdo previo dentro de un área determinada. Impreso por

Los resúmenes se dividen en partidas y arribadas. En los de partida hay espacio para asentar nombre de puerto, buque, nacionalidad, carga, pasajeros, puerto de arribada, hora estimada de arribo y puerto de destino si es que este difiere del puerto de arribo. La señalización visual entre los buques

Resumen de posiciones diarias estimadas.

El COLCO puede emitir un informe diario de la posición

estimada de todo el tráfico marítimo en su área de responsabilidad. Estos mensajes son enviados a las fuerzas navales en el mar y a los comandantes de las subáreas adyacentes. Buques averiados o hundidos.

Los informes de averías ó hundimientos de buques mercantes en convoy deben ser enviados de inmediato al COLCO por el comandante de la fuerza de escolta o por el comodoro en el caso de convoy sin escolta. El COLCO es responsable de informar esta novedad a todas las autoridades que concierna.

7.5 PLANES DE COMUNICACIONES

Los planes de comunicaciones son de dos tipos : para convoy y para buque independiente; cada buque mercante ruteado por la ORGCONTRAM estará provisto de uno y otro.

a. Plan de comunicaciones del convoy:

Lo primero que se establecerá en el plan de comunicaciones es la fecha y hora en que entrará en vigor. También se establece que estará impreso por duplicado; una copia se entregará al oficial naval de enlace de comunicaciones embarcado o al oficial radio más antiguo del buque, quien la mantendrá en la estación de radio para su consulta inmediata. La segunda copia es para su uso en la señalización visual entre los buques del convoy.

b. Plan de comunicaciones para buques independientes:

El plan de comunicaciones para buques ruidos como ORGANIZACION independientes es similar al de los buques que navegan en convoy. La única diferencia es la omisión de referencias

B.1 ORGANIZACION otros buques acompañantes y otros datos que indican la presencia de más de un buque.

Para la presencia de más de un buque, se debe mantener un núcleo efectivo de la organización del control naval del tráfico marítimo, capaz de expandirse en forma ordenada para afrontar oportunamente las operaciones en tiempo de guerra en el menor lapso posible, luego del estallido de un conflicto o la declaratoria del estado de emergencia nacional.

En tiempo de paz la Dirección Marítima y Portuaria, (DINATRAM) por intermedio de las capitanías de puerto ejerce el control de los buques tanto de línea como de cabotaje. Estas capitanías enviarán reporte diario del movimiento portuario a Dinatram quien informará a las autoridades navales de estos movimientos.

B.2 ORGANIZACION EN TIEMPO DE GUERRA

Al declararse las hostilidades o la emergencia nacional, la autoridad naval asume las funciones del Control Naval del Tráfico Marítimo en la forma siguiente:

a. Dirección General para el Control (JONAC)

(1) Ordena la organización dispuesta para el C.N.T.M.

(2) Ordena la implementación y funcionamiento del

Centro de Control Operacional del Tráfico Marítimo

en el Coa.

(3) En coordinación con el CAPITULO VIII MAR ejerce el control

ORGANIZACION DEL CONTROL NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO COLOMBIANO

(4) Ejerce el control operacional del tráfico marítimo

8.1 ORGANIZACION EN TIEMPO DE PAZ

Para los tiempos de paz debe establecerse y mantener un núcleo efectivo de la organización del control naval del tráfico marítimo, capaz de expandirse en forma ordenada para afrontar oportunamente las operaciones en tiempo de guerra en el menor lapso posible, luego del estallido de un conflicto o la declaratoria del estado de emergencia nacional.

En tiempo de paz la Dirección Marítima y Portuaria, (DINATRAM) por intermedio de las capitánias de puerto mantendrá el control de los buques tanto de línea como de cabotaje. Estas capitánias enviarán reporte diario del movimiento portuario a Dinatram quien informará a las autoridades navales de estos movimientos. Las Jurisdicciones, ordenando cambio de destino de los buques y asignación de rutas de seguridad.

8.2 ORGANIZACION EN TIEMPO DE GUERRA

Al declararse las hostilidades o la emergencia nacional, la autoridad naval asume las funciones del Control Naval del Tráfico Marítimo en la forma siguiente:

a. Dirección General para el Control (JONA) de puerto la

(1) Ordena la organización dispuesta para el C.N.T.M.

b. (2) Ordena la implementación y funcionamiento del

(1) Centro de Control Operacional del Tráfico Marítimo

en el Coa. con los Capipuertos poner en

- (3) En coordinación con DIMAR ejerce el control operativo general para el CNTM. ~~los~~ el mejor
- (4) Ejerce el control operativo del tráfico marítimo para tiempo de guerra. ~~de Capitancias de Puerto.~~
- (5) Coordina con Dimar el desvío del tráfico ^{de} acuerdo con las circunstancias que se presenten.

d. (6) Coordina con Dimar y Minobras la situación especial de los puertos para tiempo de guerra. ~~mensaje de~~

b. Comandantes Locales del Control Operativo (COLCO). (CFNA-CFNP). ~~Tráfico Marítimo.~~

- (1) Ponen en ejecución el CNTM para tiempo de guerra con base en los OCONTRAM de los diferentes puertos.
- (2) Supervisan que en los diferentes puertos ^{se} ~~es~~ cumplan las disposiciones especiales que se ordenen.
- (3) Ejercen control operativo en sus respectivas zonas jurisdiccionales, ordenando cambio de destino de los buques y asignación de rutas de seguridad.
- (4) Nombran oficiales para desempeñarse como OCONTRAM en las capitancias principales, y oficiales subalternos como Auxcontram en las capitancias secundarias.
- (5) Coordinan con los capitanes de puerto la implementación de las oficinas de OCONTRAM.

c. Oficiales de Control Naval de Tráfico Marítimo

- (1) ^{De} ~~De~~ acuerdo ^{con} instrucciones del respectivo COLCO y en coordinación con los Capipuertos ponen en

funcionamiento las oficinas de OCONTRAM.

- (2) Coordinan con los Capipuertos el mejor funcionamiento de la organización ^{de} CNTM.
- (3) Asumen el control de las Capitanías de Puerto.
- (4) Ejecutan las ordenes emanadas de los respectivos COLCOs.

d. Dirección General Marítima y Portuaria (DINATRAM) (NO).

- (1) Coordina con Jona la preparación del mensaje de emergencia del Comandante de la Armada para el tráfico Marítimo.
- (2) Notifica a los Capipuertos el suministro de información a los OCONTRAM y supervisa su cumplimiento.
- (3) Ordena a los Capipuerto el suministro de información a los OCONTRAM.
- (4) Actúa como principal agencia de asesoría de la Dirección General de CNTM.
- (5) Coordina con Colpuertos la situación especial que debe ordenarse para los puertos.

BIBLIOGRAFIA

- ARMADA EEUU..... MANUAL ALIADO PARA EL CONTROL
NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO.
- ARMADA ARGENTINA..... GUIA PARA CAPITANES DE BUQUES
MERCANTES ALIADOS.
- ARMADA ARGENTINA..... CONDUCCION DEL BUQUE MERCANTE EN
LA GUERRA.
- ESCUELA NAVAL..... OBJETIVOS DEL CONTROL NAVAL DEL
TRAFICO.
- ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA...CONFERENCIAS SOBRE CONTROL NAVAL
DEL TRAFICO MARITIMO.
- ARMADA DEL BRASIL.....CONTROL NAVAL DEL TRAFICO
MARITIMO.

↳ Editorial y año de edición

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.

"TOMAS RUEDA VARGAS"



201004975