

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 6 de mayo de 2021
Ref: SMA 9/2021/AB

Asunto: Ejercicio MARSEC-21. Colaboración con la Armada.

Muy Sres. nuestros:

Entre los días **17 y 28 de mayo** de 2021, se va a celebrar una nueva edición del ejercicio marítimo avanzado **MARSEC** coordinado por la Armada Española, que concentra los esfuerzos de varios organismos y agencias civiles y militares con el objetivo de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos espacios marítimos. Adjuntamos en un **Anexo** los detalles del ejercicio.

Como en años anteriores, los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada **solicitan la colaboración voluntaria de los buques de las navieras asociadas**. De los 15 “Escenarios” que se van a poner en práctica, se ha solicitado la participación de las empresas en el **Escenario I**:

- **“Activación de la estructura *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) de la Armada”**. Se va a efectuar dentro de las aguas territoriales españolas y las aguas internacionales localizadas dentro del área geográfica limitada por los paralelos 53°00’N-20°00’N y los meridianos 020°00’W-010°00’E, que corresponde a las zonas del mar Mediterráneo, islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico. El día 17 de mayo se emitirá un Radioaviso invitando a los buques mercantes a participar en el ejercicio.

El **coordinador** del Escenario con quien pueden contactar para aclarar cualquier duda o consulta es:

Capitán de Fragata **Luis Perales Garat**
Oficial NCAGS
Tél.: 968 31 80 07
luperqa@fn.mde.es

Los buques mercantes que participen en el ejercicio **no sufrirán ningún retraso en sus rutas ni les supondrá coste alguno**. Deberán **remitir el formulario “Format Alfa”** cumplimentado, para registrar sus tránsitos, 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio a la dirección de correo: ncagscell@covam.es

Dicho formulario está disponible en la página “web” de la Fuerza de Acción Marítima (FAM): <https://encomar.covam.es/ncags>

Una vez recibido el “Format ALFA”, el COVAM monitorizará el tránsito utilizando el AIS, AIS-SAT, LRIT, etc.

Los días del ejercicio, el COVAM comprobará qué buques registrados están dentro de un área próxima a la simulación del incidente, seleccionarán algunos de ellos y les llamarán para actualizar la información en la mar.

Como recordarán, el COVAM, situado en Cartagena, es el centro neurálgico de la FAM de la Armada, donde se fusiona y analiza toda la información sobre los espacios marítimos de interés con el fin de conocer en todo momento lo que está ocurriendo en dichas zonas, lo que se conoce

como “Conocimiento del Entorno Marítimo”. Fruto de ese trabajo de fusión y análisis se obtiene una representación gráfica de la situación en la mar (en tiempo real o no), denominada “*Recognized Maritime Picture*” (RMP), información que se transmite a la Fuerza de la Armada en la mar y a las agencias civiles competentes que lo soliciten.

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



EJERCICIO MARSEC-21 (17-28 MAY 21)

INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN



INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN “MARSEC-21”

INDICE GENERAL

1 INTRUCCIONES DE COORDINACION “MARSEC 21”

- 1.1. ANEXO “A”.- CALENDARIO DE ESCENARIOS.
- 1.2. ANEXO “B”.- COMUNICACIONES.
- 1.3. ANEXO “C”.- SEGURIDAD.
- 1.4. ANEXO “D”.- COORDINADORES ESCENARIOS.

2. ESCENARIOS EJERCICIO “MARSEC 21”:

- 2.1. Escenario I.- Activación estructura NCAGS.
- 2.2. Escenario II.- Ejercicio de Ciberseguridad.
- 2.3. Escenario III.- Activación Plan Protección en Puerto de FERROL.
- 2.4. Escenario IV.- Activación Plan Interior Marítimo por contaminación en Puerto de MALAGA.
- 2.5. Escenario VI.- Emergencia y Buceo en aguas contaminadas en CARTAGENA.
- 2.6. Escenario VII.- Búsqueda y recuperación de restos de pesquero hundido.
- 2.7. Escenario VIII.- Contribución RACTA-4 en gestión RMP Nacional.
- 2.8. Escenario IX.- Actuación en granja de atunes en CARTAGENA.
- 2.9. Escenario X.- Contaminación química en Puerto de VALENCIA.
- 2.10. Escenario XI.- Búsqueda/localización embarcación traficantes hundida en LAS PALMAS.
- 2.11. Escenario XII.- Incidente en Buque de Pasaje y contaminación marítima en TENERIFE.
- 2.12. Escenario XIII.- Ejercicio Bilateral ESP-POR en Río Miño.
- 2.13. Escenario XIV.- Lucha contra el narcotráfico.

3. RELACION DE DESTINATARIOS.



ALMIRANTE DE ACCIÓN MARÍTIMA

Cartagena, a __ de mayo de 2021

INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN

“MARSEC-21”

REFER: a) Directiva 01/2020, del AJEMA de preparación y actividad de la Fuerza para el trienio 2020-2022.
b) Mensaje ALFLOT 13210 130903Z NOV 20 (EXSPEC MARSEC 21).
c) Mensaje ALMART 40333 081201Z ABR 21 (MARSEC 21. RESULTADOS FPC).

HUSO: BRAVO (ALFA en escenario de Canarias)

1. GENERALIDADES.

- Nombre del ejercicio: MARSEC 21.
- Tipo de ejercicio: LIVEX¹.
- Periodo: 17-28 MAY 21.
- Área del ejercicio: Aguas y puertos de interés nacional.
- OSE²: Almirante de la Flota (ALFLOT).
- OCE³: Almirante de Acción Marítima (ALMART).

2. ANTECEDENTES.

Por la Directiva de la “referencia a)”, el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada fija, para la programación de la actividad de la Fuerza, la ejecución de un ejercicio MARSEC.

Mediante el mensaje de la “referencia b)”, ALFLOT programa el ejercicio con el objeto de adiestrar a los estados mayores, estructura de mando y buques de la Flota, en colaboración con otras unidades de la Armada y otros organismos con responsabilidad o relación con la acción del estado en la mar, en la planificación y conducción de operaciones destinadas a proteger los espacios marítimos de interés.

Al ser un ejercicio para fomentar el conocimiento y la coordinación entre los diferentes actores envueltos en la acción del Estado en la mar, se buscará la colaboración, tanto en la planificación como en la conducción, de unidades de

¹ LIVEX: Live Exercise.

² OSE: Officer Scheduling Exercise (Autoridad que programa el ejercicio).

³ OCE: Officer Conducting Exercise (Autoridad que conduce el ejercicio).

la Armada, de los Ejércitos de Tierra y Aire, y organismos gubernamentales y no gubernamentales relacionados con la Seguridad Marítima.

El ejercicio estará basado en escenarios que simulen situaciones que afecten a la seguridad en el entorno marítimo.

Participan los siguientes organismos: Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), Puertos del Estado, Centros de Coordinación de Emergencias (112), Policías Locales, Protección Civil, distintos Ayuntamientos, Delegaciones del Gobierno en Canarias, Murcia, Valencia y Comunidad Autónoma de Galicia, Subdelegación del Gobierno en Tenerife, Cruz Roja Española, Autoridades Portuarias de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Cartagena, Valencia, Ferrol, y Málaga, Capitanías Marítimas de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Cartagena, Valencia, Ferrol y Málaga. Secretaria General de Pesca (SEGEPESCA), Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Clúster Marítimo Español, Colegio Nacional de Prácticos de Puerto, NAVANTIA y diversas Escuelas de Náutica.

Además, de buques y organismos de la FAM⁴, se contará con la participación del MOPS, MOCE, Arsenal Militar de Las Palmas, de la FIM⁵ (TERNOR, TEAR, FRUPO y FGNE), del Ejército de Tierra (RACTA-4, RNBQ-1 y REW-31) y del Ejército del Aire (Avión del Grupo 43 y Helo 802 SQN).

3. FINALIDAD.

Mejorar la coordinación de la Armada con los otros ejércitos y organismos gubernamentales y no gubernamentales, en el planeamiento y conducción de operaciones de seguridad marítima en espacios marítimos de interés nacional.

4. DESCRIPCIÓN DEL EJERCICIO.

4.1. CONCEPTO DEL EJERCICIO.

Desarrollo de escenarios planificados en el periodo 17-28 MAY 21⁶ en coordinación con otras agencias, ofreciendo a los organismos participantes actuar como OCS (conductor del escenario), asumiendo cada participante las competencias que legalmente le corresponden.

⁴ FAM: Fuerza de Acción Marítima

⁵ FIM: Fuerza de Infantería de Marina

⁶ El escenario II (CIBERSEGURIDAD) se efectuará entre los días 04-07 MAY, Original

4.2. OBJETIVOS GENERALES.

- a. Comprobar la capacidad de coordinación y colaboración de la Armada con otros organismos para afrontar incidentes de Seguridad Marítima.
- b. Mejorar los procedimientos de coordinación del COVAM con centros dependientes de otros organismos durante incidentes relacionados con la seguridad marítima (SAFETY y SECURITY).
- c. Mejorar la coordinación en la mar y en puerto entre las unidades de la Armada y las unidades de la SMGC, SASEMAR, DAVA, SEGEPESCA y Cruz Roja.
- d. Poner en práctica los procedimientos operativos y protocolos de actuación existentes para la coordinación en la lucha contra tráfico ilícitos y otras acciones delictivas.
- e. Conseguir coordinación fluida entre organismos involucrados en operaciones SAR⁷.
- f. Incrementar el adiestramiento de la estructura NCAGS⁸ nacional.
- g. Adiestrar al Estado Mayor de ALMART en la conducción de operaciones, así como en el conocimiento del entorno marítimo e intercambio de información con otros organismos. Empleo del portal “Entorno de Colaboración Marítima”.
- h. Cualquier otro considerado de interés relativo a la Seguridad Marítima y a la Acción del Estado en la Mar con competencias en el ámbito del ALMART.

4.3. ESCENARIOS.

En el ejercicio, se desarrollarán los escenarios que se detallan a continuación, con indicación de los objetivos particulares perseguidos en cada uno de ellos.

a. **Escenario I:** Activación Estructura NCAGS.

Avanzar en adiestramiento organización entre los diferentes niveles de la estructura NCAGS NACIONAL.

Fomentar el conocimiento de los sistemas NCAGS en la comunidad marítima.

Difundir las actividades NCGAS de la Armada/OTAN y el conocimiento del uso Portal colaborativo “ENCOMAR” en comunidad marítima.

⁷ Search and Rescue.

⁸ Naval Coordination and Guidance for Shipping.

Original

b. **Escenario II.** Ejercicio de Ciberseguridad.

Concienciar de los riesgos cibernéticos y demostración de posibles incidentes, así como la necesidad de mejorar las capacidades de ciberseguridad de las unidades.

Contribuir a desarrollar la respuesta ante distintos incidentes cibernéticos.

Difundir los conocimientos de la normativa y pautas de actuación de ciberseguridad en la comunidad marítima.

c. **Escenario III.** Activación del plan de protección del Puerto de Ferrol.

Activación del Plan de Protección del Puerto exterior e interior de Ferrol ante amenaza de tráfico ilícito y aparición de un artefacto explosivo (histórico) en el Puerto de Ferrol.

Actuación coordinada Armada-DAVA ante actividades ilícitas relacionadas con contrabando.

Mejorar la coordinación entre Administraciones de respuesta y colaboración ante este tipo de amenazas.

d. **Escenario IV.** Activación del Plan Interior Marítimo por contaminación en el puerto de Málaga.

Lucha contra la contaminación en zona portuaria, activándose el Plan Interior Marítimo y Plan Anticontaminación del buque.

Definir y mejorar la coordinación entre la Autoridad Portuaria, CN. Málaga y buques militares que recalán en el Puerto de Málaga.

e. **Escenario VI.** Emergencia y buceo en aguas contaminadas en Cartagena.

Adecuar la coordinación y colaboración entre todas las administraciones públicas, además de entidades privadas competentes, ante el naufragio de una pontona al entrar en la dársena del muelle de cruceros del puerto de Cartagena.

Activación del Plan Interior Marítimo (PIM) y Plan de Emergencia Interior (PEI).

Realizar un ejercicio de buceo en aguas contaminadas del Puerto de Cartagena.

f. **Escenario VII.** Búsqueda y recuperación de restos de pesquero hundido.

Mejorar la coordinación entre las unidades implicadas en labores de localización, inspección y recuperación de restos de pesquero hundido tras colisionar a la salida de puerto (sonda 35/40 mts).

- Puesta en práctica de corte con herramientas submarinas para excarcelación y posterior recuperación de cuerpos.
- g. **Escenario VIII.** Contribución RACTA-4 a la RMP Nacional.
- Garantizar y contribuir a la Seguridad del Tráfico Marítimo.
- Activación e integración de medios del RACTA-4 conforme a SOP conjunto en vigor.
- Establecimiento y mantenimiento RMP en zona de despliegue para detección de buques que puedan afectar a la seguridad de la navegación (No TX AIS, discrepancias, contaminación marítima, etc..) y de embarcaciones que puedan estar involucradas en tráficos ilícitos o inmigración irregular.
- h. **Escenario IX.** Actuación en granja de atunes en Cartagena.
- Actuación ante la situación de desanclaje de una granja de atunes provocada por causas naturales.
- Detectar tiempos de respuesta y desarrollos de coordinación ante la detección de daños que conlleven un perjuicio para el recurso pesquero y para la concesionaria de la instalación.
- Realizar operaciones de buceo en la inspección y práctica de procedimientos entre equipos de buceo.
- i. **Escenario X.** Contaminación química en el Puerto de Valencia.
- Coordinación ante el derrame químico a bordo de buque mercante y posterior descontaminación.
- Actualización y mejora de los protocolos de actuación, flujo de información y toma de decisiones entre organismos implicados.
- Valoración de actuación descontaminación en puerto o en mar abierto, con entrada y descontaminación en puerto.
- Integrar capacidades del Regimiento NBQ "Valencia-1" (ET) y la Sección NBQ del TEAR.
- j. **Escenario XI.** Búsqueda/localización de embarcación traficantes hundida en Las Palmas.
- Coordinación entre las distintas administraciones en la lucha contra el narcotráfico, así como en la búsqueda y salvamento de accidentes en la mar.
- Intervención para la búsqueda y localización de una embarcación hundida.
- Recuperación de fallecidos y carga, así como salvamento y evacuación de heridos.

- k. **Escenario XII.** Incidente en buque de pasaje y contaminación marítima en Tenerife.

Coordinación de incidente de seguridad marítima por derrame de combustible en las proximidades del puerto de Los Cristianos (Sur de Tenerife).

Establecimiento de los distintos planes de autoprotección del Puerto y PIM.

Coordinación entra las distintas administraciones en la lucha contra la contaminación marina en zona de especial conservación y en la búsqueda y salvamento en accidentes en la mar.

Coordinación y comprobación de protocolos de evacuación.

- l. **Escenario XIII.** Ejercicio Bilateral ESP-POR en Río Miño.

Reforzar la cooperación y coordinación entre la CN. del Miño y las Autoridades de la Marina Portuguesa, además de los organismos civiles españoles y portugueses con competencia en la materia, mediante un ejercicio en la frontera fluvial entre ambos países.

Activar Plan de Salvamento y Rescate por embarcación hundida y posterior reflote.

Activar el Plan de Actuación de Control de la Contaminación por derrame de combustible.

Puesta en marcha del protocolo Contra incendios con hidroaviones.

- m. **Escenario XIV.** Lucha contra el Narcotráfico.

Garantizar y contribuir a la Seguridad Marítima ante detección, localización, seguimiento e interdicción de embarcaciones sospechosas de narcotráfico.

Realizar operación conjunta de medios de la Armada/DAVA para la interdicción de embarcaciones relacionadas con el narcotráfico.

5. MANDO Y CONTROL.

El ALMART mantendrá el OPCON⁹ (delegado por el Almirante de la Flota, ALFLOT) de las unidades de la FAM participantes, delegando el TACOM¹⁰ según corresponda.

Las unidades pertenecientes a otros organismos mantendrán el OPCON que tengan establecido según organización propia, delegando su TACOM al conductor del escenario, durante el desarrollo del mismo.

⁹ OPCON: Control Operativo.

¹⁰ TACOM: Mando Táctico.

Los Mandos con responsabilidad de emisión de las órdenes de ejercicios incluirán en el apartado misión: “participación en el ejercicio MARSEC-21”, quedando a juicio del Comandante el ajuste de movimientos los días de salida a la mar, así como sus movimientos posteriores, de conformidad con las instrucciones recibidas.

El ALMART ha designado coordinadores¹¹ para cada uno de los escenarios, tal y como queda reflejado en el “Anexo D”, con el fin de que los participantes puedan efectuar cualquier tipo de coordinación.

Durante el planeamiento y ejecución del ejercicio, ALMART emitirá oportunamente instrucciones a los buques objetivo o blancos participantes. Estas instrucciones serán dirigidas en exclusividad a la unidad o unidades implicadas.

6. COSTAS DE LA PARTICIPACIÓN

El ejercicio MARSEC-19 no tiene financiación adicional para su ejecución. Cada Mando u organismo participante correrá con los gastos derivados de la participación de sus unidades en el mismo.

7. POLÍTICA INFORMATIVA. RELACIONES CON LA PRENSA

La Política de Comunicación Externa de la Armada será activa. El objetivo será dar a conocer a la opinión pública el esfuerzo y la aportación permanente de la Armada a la seguridad y defensa de nuestros espacios marítimos, así como la voluntad y capacidad para apoyar a otras agencias con competencias en el entorno marítimo.

La coordinación general la realizará la ORP¹² de CARTAGENA bajo la dirección de la OCS¹³ de AJEMA. La ORP de CARTAGENA remitirá al OCS un borrador de nota de prensa general dando a conocer el comienzo del ejercicio. En ella se hará referencia al objetivo que este persigue, contendrá una breve referencia de cada uno de los escenarios que se van a simular, el entorno en el que se desarrollará y las agencias que participan en cada uno de ellos.

Dicha nota de prensa una vez autorizada por la OCS del AJEMA, se remitirá al resto de agencias para su conformidad y se distribuirá a MCS locales a través de las distintas ORPs y oficinas de prensa.

¹¹ Persona de Contacto.

¹² Oficina de Relaciones con la Prensa.

¹³ Oficina de Comunicación Social.

Original

Para el seguimiento y gestión de los aspectos de Información Pública con motivo de los ejercicios "MARSEC-21", las ORP de CARTAGENA, ROTA, LAS PALMAS y FERROL ejecutarán, en sus respectivas zonas de influencia, lo dispuesto en el Plan de Comunicación MARSEC-21.

Para ello todas las unidades de la Armada, participantes en el MARSEC-21, remitirán el día que finalice su participación en cada escenario, vía correo electrónico, a OCS AJEMA (comunicacion@fn.mde.es), con copia a la ORP correspondiente, fotografías con pie de foto del desarrollo de los ejercicios en los que hayan estado implicados, al objeto de preparar posibles noticias para la página web de la Armada y/o borradores de notas de prensa.

POC: CC. D. José Antonio Rodríguez Durán (ORPCARTAGENA)/
orpalmart@fn.mde.es / 968127472)

No obstante todo lo anterior, prevalecerá el Plan de Comunicación Estratégica promulgado por el OCS AJEMA.

8. EVALUACIÓN Y ANÁLISIS.

Con el fin de mejorar la programación y ejecución de futuros ejercicios, se considera muy importante el análisis posterior de cada escenario.

A la finalización de cada uno de los escenarios, las unidades de la Armada, emitirán un informe de primeras impresiones que se ajustará en la medida de lo posible a lo especificado en el "anexo B".

Cada uno de los coordinadores de escenario solicitará la emisión de los informes necesarios a las unidades participantes para desarrollar su análisis.

Se ruega asimismo, al resto de organismos participantes en el Ejercicio, que emitan el informe antes reseñado mediante correo electrónico a los coordinadores de Armada de cada escenario.

Una vez concluidos los escenarios se tratará de convocar reuniones para desarrollar juicios críticos parciales y extraer las primeras impresiones, independientemente de que con posterioridad se efectúe la evaluación preceptiva de los ejercicios, que permita conocer el grado en el que los objetivos perseguidos han sido alcanzados.

ALMIRANTE DE ACCIÓN MARÍTIMA

- Juan L. Sobrino Pérez-Crespo -

CALENDARIO DE ACTIVIDADES

[illegible]

COMUNICACIONES

1. GENERALIDADES.

Este anexo pretende dar unas normas de comunicaciones y tratamiento de mensajes, a tener en cuenta durante el planeamiento y la ejecución del ejercicio MARSEC-21.

2. INSTRUCCIONES GENERALES.

- a. A todos los efectos de comunicaciones se empleará el huso horario BRAVO (excepto en Canarias que será ALFA).
- b. Se empleará el idioma español en los circuitos tácticos y en la redacción de documentación y mensajes.
- c. Los medios de comunicación empleados serán los establecidos para cada escenario en sus instrucciones particulares.
- d. El CHAT del portal “Entorno de Colaboración Marítima” (ENCOMAR) de la página web www.covam.es será considerado un medio primario de coordinación entre el Centro de Operaciones de la Fuerza de Acción Marítima (COVAM) y el resto de participantes.
- e. La interrupción o cancelación del ejercicio, o de un escenario total o parcialmente, será responsabilidad del ALMART, previa comunicación de la autoridad u organismo encargado de dirigir el escenario, quién lo comunicará a los implicados por los medios que considere oportunos, indicando si el escenario o ejercicio:
 - Se detiene y cancela definitivamente,
 - Se detiene temporalmente con la intención de continuar posteriormente.
 - Si tras una interrupción temporal, el ejercicio, o el escenario indicado, continúa.

3. COORDINACION.

Durante la fase de ejecución de cada escenario se podrá establecer contacto con los POC's de ALMART (según anexo D) designados para la coordinación o a través del COVAM (guardia 24 horas):

- Teléfono 968127380/8257380 (primario)
- Teléfono 968127032/8257032 (secundario)
- covam@mde.es
- FAX 968127033

4. INSTRUCCIONES PARA LAS UNIDADES DE LA ARMADA.

a. Para la tramitación de mensajes.

Los mensajes relacionados con el ejercicio incluirán como ASTO el siguiente: "MARSEC-21. ESCENARIO X", incluyendo "EJERCICIO EJERCICIO EJERCICIO" tras las referencias, al objeto de que puedan ser diferenciarlos claramente de cualquier actividad real que se realice simultáneamente.

b. Frecuencias de trabajo.

Durante la ejecución de los distintos escenarios, las unidades de la Armada emplearán los circuitos y frecuencias incluidos en la IPAMAR 3.02.

Los distintos Mandos Subordinados, los directores de los escenarios, incluirán en la documentación operativa preceptiva todos aquellos circuitos y frecuencias que estimen necesarios para establecer enlace entre las unidades participantes.

c. Intercambio de información buques/COVAM.

Los patrulleros dotados de sistema de comunicaciones vía satélite SECOMSAT, se mantendrán permanentemente conectados al Sistema de Mando Naval con la aplicación "Chat SPARK" operativa, al objeto de establecer un enlace inmediato con el COVAM.

Aquellas unidades que no dispongan de sistema de comunicaciones SECOMSAT, actualizarán la información durante el desarrollo de cada escenario en el que participen, mediante ENCOMAR/SIRDEE

5. INFORMES.

A la finalización cada una de los escenarios, las unidades de la Armada emitirán un informe de primeras impresiones, donde quedará reflejado al menos la siguiente información:

- Resumen de los hechos acaecidos.
- Aspectos más destacados
- Adecuación y realismo del escenario establecido.
- Coordinación con otros Organismos Gubernamentales implicados.
- Lecciones aprendidas.
- Conclusiones, recomendaciones y propuestas para futuros ejercicios.

Se ruega, asimismo, a las Agencias participantes en MARSEC, **que emitan el informe antes reseñado mediante correo electrónico a los coordinadores de Armada de cada escenario** de cara a avanzar en la programación de futuros ejercicios.

SEGURIDAD

1. GENERALIDADES.

Este anexo proporciona una guía general de precauciones de seguridad a tener en cuenta durante la realización del ejercicio MARSEC-21.

Durante todo el ejercicio, se mantendrá como norma principal que: LA SEGURIDAD DEL PERSONAL Y MATERIAL ES PRIORITARIA SOBRE CUALQUIER OTRO TIPO DE CONSIDERACIÓN DE ASPECTO OPERATIVO.

2. INSTRUCCIONES GENERALES.

- a. Durante la realización del Ejercicio, se mantendrán todas las medidas de prevención y seguridad establecidas para el COVID-19.
- b. En todas las fases donde esté previsto efectuar ejercicios de abordaje, tanto por medio de embarcaciones como de helos, los buques blancos gobernarán de tal forma que se ofrezcan a estos últimos las mejores condiciones para las maniobras.
- c. Todo el personal involucrado en maniobras de abordaje las realizarán dotados de los elementos de seguridad necesarios (chalecos salvavidas, arneses de seguridad, cascos, etc.).
- d. Antes de efectuar cualquier tipo de maniobra de abordaje, tanto por medio de embarcaciones como de helos, se observarán las condiciones meteorológicas reinantes, y dichas maniobras no comenzarán si no existe acuerdo entre los Comandantes de las unidades implicadas sobre la realización segura de las mismas.
- e. Al objeto de evitar abordajes entre unidades, se mantendrán en todo momento una distancia mínima de 300 yardas.

Ningún buque se aproximará a otro sin que exista previamente una comunicación directa entre sus comandantes/capitanes y sin asegurar que el enlace se mantiene de forma ágil y seguro durante el desarrollo del ejercicio.

- f. Durante los ejercicios de abordaje, puede que un número determinado de miembros de las dotaciones de los buques objetivo actúen de figurantes. Será exclusivamente sobre ellos, sobre los que actúen las fuerzas de abordaje, no estando autorizado en ningún caso el perturbar el normal desarrollo de la actividad a bordo del buque objetivo, que pudiese derivar en accidentes durante la navegación por falta de atención a la misma.
- g. Durante los ejercicios de visita y registro a buques mercantes o de pasaje, se extremarán las medidas encaminadas a no perturbar la actividad de la tripulación o del pasaje. Antes de iniciar el ejercicio, será

responsabilidad del Comandante del patrullero establecer comunicación radio con el Capitán del mercante, informándole de sus intenciones y recabando de él todas aquellas limitaciones al ejercicio que estime oportunas (zonas del buque no accesibles, existencia de carga peligrosa, etc.). El personal de los trozos de visita y registro extremarán el trato cordial y respetuoso con la tripulación, quedando absolutamente prohibido el contacto físico o las amenazas verbales, aún tratándose de un simulacro.

- h. Las fuerzas de abordaje actuarán con su armamento reglamentario, siempre con los cargadores vacíos.
- i. Caso de que las condiciones meteorológicas, u otro motivo tales como averías, impidan la realización segura de algún escenario, el Comandante del buque implicado lo pondrá en conocimiento del COVAM (CON Canarias en escenarios de Canarias) a la mayor brevedad vía telefónica/SIRDEE, al objeto de facilitar el replanteamiento del escenario si fuese factible.

COORDINADORES ESCENARIOS

ESCENARIO	TITULO	COORDINADOR ARMADA	CORREO ELECTRÓNICO	TELÉFONO
	Coordinador General.	CF. LUIS A. MANCHA LOPEZ	imanlop@fn.mde.es	968127530-8257030
	Auxiliar Coordinador General.	STTE. Miguel A. Pazo Pereira	mpazper@fn.mde.es	968127196-8257196
I	Activación estructura NCAGS.	CF. Luis Perales Garat.	luperga@fn.mde.es	968318007-8258007
II	Ejercicio Ciberseguridad	CF. Luis Perales Garat.	luperga@fn.mde.es	968318007-8258007
III	Activación Plan de Seguridad Puerto de FERROL.	CC. Juan José González Daza TN. Rubén Mira Abelleira	jdondaz@fn.mde.es rmirabe@fn.mde.es	981338920-8702920 8702718
IV	Activación Plan Interior Marítimo por contaminación en puerto de MALAGA.	TN. Jorge Valero Asensio Berges	jaseber@fn.mde.es	952061253-8232242
VI	Emergencia y buceo aguas contaminadas en CARTAGENA.	TN. José Joaquín García Delgado	jgarcdel@fn.mde.es	968127821-8252018
VII	Búsqueda y recuperación de restos de pesquero hundido.	CF. José María Liarte Ros	jliaros@fn.mde.es	968127170-8257170
VIII	Contribución RACTA 4 a RMP Nacional.	CF. Pablo J. Gilabert Agote.	pgilago@fn.mde.es	968127031-8257031
IX	Actuación granja atunes en CARTAGENA	CF. Pablo J. Gilabert Agote.	pgilago@fn.mde.es	968127031-8257031
X	Contaminación química en puerto de VALENCIA	CC. Celso José Martínez Blasco	Cmarbl1@fn.mde.es	963670861-8256113
XI	Búsqueda y localización de embarcación de traficantes hundida en LAS PALMAS.	TN. Diego Ron González	drongon@fn.mde.es	928443022-8233022
XII	Incidente buque pasaje y contaminación en marítima en TENERIFE.	TN. Diego Ron González	drongon@fn.mde.es	928443022-8233022
XIII	Ejercicio Bilateral ESP-POR en MIÑO.	TN. Francisco Jesús Burgos Martos	fburmar@fn.mde.es	968607089-8242224
XIV	Lucha contra el Narcotráfico.	CF. Pablo J. Gilabert Agote.	pgilago@fn.mde.es	968127031-8257031

ESCENARIOS EJERCICIO “MARSEC 21”

Escenario I.- Activación estructura NCAGS.

Escenario II.- Ejercicio de Ciberseguridad.

Escenario III.- Activación Plan Protección en Puerto de FERROL.

Escenario IV.- Activación Plan Interior Marítimo por contaminación en Puerto de MALAGA.

Escenario VI.- Emergencia y Buceo en aguas contaminadas en CARTAGENA.

Escenario VII.- Búsqueda y recuperación de restos de pesquero hundido.

Escenario VIII.- Contribución RACTA-4 en gestión RMP Nacional.

Escenario IX.- Actuación en granja de atunes en CARTAGENA.

Escenario X.- Contaminación química en Puerto de VALENCIA.

Escenario XI.- Búsqueda/localización embarcación traficantes hundida en LAS PALMAS.

Escenario XII.- Incidente en Buque de Pasaje y contaminación marítima en TENERIFE.

Escenario XIII.- Ejercicio Bilateral ESP-POR en Río Miño.

Escenario XIV.- Lucha contra el narcotráfico.

ESCENARIO I: Activación estructura NCAGS

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM ALMART.

1.2. Objetivo:

- Avanzar en el adiestramiento de la organización NCAGS/AWNIS nacional.
- Fomentar el conocimiento de los sistemas NCAGS/AWNIS en la comunidad marítima.
- Difundir las actividades NCAGS de la Armada/OTAN y el conocimiento del portal colaborativo ENCOMAR en la comunidad marítima.

1.3. Participantes:

- Mandos subordinados del ALMART, incluyendo todas las comandancias ayudantías navales.
- TERLEV y FGNE para incidentes en buques (TBD).
- COMCGMAD como observador.
- Escuela de Especialidades *Antonio de Escaño*, como observador.
- DGMM, OPPE (Organismo Público Puertos del Estado), SASEMAR, ANAVE, CONPP (Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto).
- Buques mercantes en la zona, en respuesta a radioaviso (formato ALFA).
- Universidad de Cantabria.

1.4. Área:

Área geográfica definida por los paralelos 53°N - 20°N y los meridianos 020°W - 010°E.

1.5. Fecha:

17 - 28 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

De acuerdo a EXPLAN.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

El escenario supone la materialización de una serie de amenazas genéricas, dirigidas por el EXCON (a través de la aplicación JEMM), que dan lugar a la reacción por parte de las unidades participantes.

Esta reacción implica la generación de toda la documentación NCAGS, y el manejo de dichas interacciones en el entorno ENCOMAR (además de otras aplicaciones descritas en la EXPLAN).

El día 17 MAY se emitirá un radioaviso, invitando a los buques mercantes a participar en el ejercicio; posteriormente se emplearán para la generación y respuesta a incidentes (ej. Ejercicio de canal dragada).

3.2. Secuencia:

La secuencia transcurre a través de las dos semanas de ejercicio, controlada por el EXCON.

La participación de las CCNN y AANN que no tienen personal reservista voluntario activado se realizará la segunda semana del ejercicio 24 – 28 MAY.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- El ejercicio es casi específico de la Armada, con limitada participación de otros organismos. Ésta se circunscribe principalmente a la interacción (más o menos puntual) con los equipos de los DNE, y la remisión de buques de interés por parte de la DGMM.
- El CONPP participará en Cartagena en los incidentes de secuestro de Práctico previstos para TERLEV y FGNE.
- La DGMM remitirá y actualizará los buques designados, en función de la evolución de la situación, a través del CECOM del EMA.

5. Artificialidades ejercicio.

El escenario es sintético, con amenazas ficticias que afectan a todas las áreas de seguridad marítima.

6. Otros asuntos.

Se elaborará un EXPLAN aparte para este escenario que se remitirá a los participantes en el escenario y estará disponible en ENCOMAR.

ESCENARIO II: Ejercicio de CIBERSEGURIDAD

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM ALMART.

1.2. Objetivo:

Concienciar de riesgos cibernéticos y demostración de posibles incidentes.

1.3. Participantes:

- EM ALMART, patrulleros “Infanta Cristina” (TBC) y “Toralla”
- CMOPS
- MCCE
- REW-31 del ET
- DGMM, OPPE, SASEMAR, ANAVE, Capitanía Marítima y Torre de Control de Cartagena; AP Bahía de Algeciras (PENTEST)
- Embarcaciones *Abanto* y *SAR Mastelero*.
- ISEN
- Empresas SGS, OSS, Fred Olsen (PENTEST), BeOneSec (BOS), GRAFINTA y INTEGRASYS-SA.

1.4. Área:

Aguas de Cartagena

1.5. Fecha:

4 - 7 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

De acuerdo a instrucciones particulares.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

El escenario consta de unas pruebas en la mar, seguida de un seminario web. Con anterioridad se realizarán una serie de test de penetración (PENTEST) en determinados sistemas.

El día 7 se realizará un seminario en red (webinar). Los resultados de los PENTEST se presentarán durante el seminario.

3.2. Secuencia:

Las pruebas siguen el siguiente calendario:

- 04 AM – Perturbación radio y AIS
- 04 PM - Perturbación/decepción radar
- 05 AM - Perturbación GNSS
- 05 PM - Multi-perturbación
- 06 AM - Ataque Wifi WLAN. Decepción AIS.
- 06 PM – Explotación redes telefonía móvil no declaradas

La agenda del seminario está disponible en <https://marsec.isen.es/>.

Las fichas de cada prueba serán remitidas a los participantes en ellas..

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- El REW-31 participa con los perturbadores, salvo los equipos de decepción AIS, que los aportará SGS.
- Las siguientes empresas participan con los medios indicados:
 - o GRAFINTA, con un receptor GNSS
 - o INTEGRASYS-SA, con un sistema de detección de redes de telefonía no declaradas
 - o BeOneSec, realiza los PENTEST sobre APBA
 - o SGS realiza PENTEST (junto con MCCE) sobre *Fred Olsen*, y participa con medios spoofing AIS y ataque WiFi WLAN.
 - o OSS presta auxilio al despliegue de los medios en zona
- El ISEN pone los medios de transmisión del ejercicio, a través del portal web y canal Youtube.
- La patrullera *Abanto* y el *SAR Mastelero* participan en las pruebas en la mar, decepción AIS y redes de telefonía, respectivamente.

5. Artificialidades ejercicio.

NQR.

6. Otros asuntos.

- Se ha solicitado la publicación de un NOTAM y se emitirá un radioaviso.
- Se solicitará el embarque de personal civil y militar en los medios necesarios.
- Se dispone de un procedimiento de seguridad (y página web) con todas las precauciones para los ejercicios.
- Las instrucciones detalladas de cada ejercicio se remitirán a los participantes en ellos por vía aparte.

ESCENARIO III: Activación del Plan de Seguridad FERROL.

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

COMARFER (Comandante de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima en Ferrol).

1.2. Objetivo:

Fomentar la colaboración entre organismos e instituciones implicados en la Acción del Estado en la Mar, para mejorar la capacidad de reacción y la coordinación entre éstos. Poner en práctica los mecanismos de coordinación entre Administraciones para dar respuesta a posibles incidentes que afecten a la seguridad de los buques y de los Puertos.

1.3. Participantes:

- Armada Española
 - o Patrullero clase “Serviola”
 - o COMARFER
- Autoridad Portuaria (AP) de Ferrol-San Cibrao
- Capitanía Marítima de Ferrol
- “Containerships”, empresa consignataria del buque portacontenedores y posible buque objetivo.
- Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia
- Subdelegación del Gobierno en A Coruña
- Dirección adjunta de vigilancia aduanera (DAVA).
- Prácticos de Ferrol
- Factoría de Navantia en Ferrol.
- Pendiente de confirmar el buque objetivo del escenario.

1.4. Área:

El escenario se desarrollará en la zona NW peninsular en dos localizaciones diferentes:

- En la mar durante la primera fase (seguimiento, detección y abordaje) sin que ello interfiera en las líneas de tráfico o DST y sin influir en la derrota prevista del buque objetivo.
- En puerto, durante la segunda fase del escenario, dentro de la zona de servicio de la AP de Ferrol-San Cibrao. Previsiblemente en el Puerto exterior, zona I y en el Muelle Espigón Exterior y en el puerto de Curuxeiras.

1.5. Fecha:

En función del buque objetivo seleccionado, se realizaría entre el 24 y el 28 de mayo.

2. Objetivos parciales:

- Puesta en práctica del Plan de Protección del buque objetivo y Plan de Protección del Puerto de Ferrol.
- Comprobación del grado de coordinación entre las administraciones e instituciones involucradas en el escenario.
- Puesta en práctica coordinaciones para activación de DAVA y Armada para colaborar en la actuación ante una alerta de buque implicado en actividades ilícitas relacionadas con contrabando.
- Puesta en práctica del procedimiento para un abordaje cooperativo de un buque en alta mar (Armada-DAVA). Activación del buque de la Armada clase “Serviola” para realizar un abordaje al buque objetivo con embarque de personal del DAVA.
- Comprobación de los procedimientos operativos para el intercambio de información en el ámbito de la Vigilancia y Seguridad Marítima.
- Inspección del muelle en el puerto de Curuxeiras, para atraque del buque objetivo y del buque de la clase “Serviola” participante en la operación y descubrimiento de artefacto explosivo, posiblemente artefacto histórico.
- Cambio de atraque del buque objetivo y patrullero clase “Serviola” al puerto exterior de Ferrol.
- Puesta en práctica del procedimiento de coordinación ante un descubrimiento de un artefacto explosivo histórico en las proximidades del muelle.
- El establecimiento del plan de protección del puerto de Ferrol.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

El escenario se desarrollará durante un día en el período 24-28 MAY conforme a lo siguiente:

- Inicio del escenario mediante la activación del acuerdo interdepartamental entre el Ministerio de Defensa e Interior, con la designación del patrullero Servio para efectuar la misión.
- Equipo EOS (TERNOR) y dotación de presa del DAVA embarcarán en patrullero clase “Serviola” para salir desde el Arsenal de Ferrol.
- Abordaje del buque durante orto pero sin provocar retrasos en llegada real buque a puerto de Ferrol, ETA 0900 Hora Local (pendiente de confirmar con buque). A continuación, actividades descritas en puerto y finalización del escenario

3.2. Secuencia:

Tras un trabajo de integración y tratamiento de la información, en el ámbito de la lucha contra el narcotráfico, se tiene constancia del tránsito de un buque

mercante, en el que se encuentra a bordo un cargamento de sustancias ilícitas previsiblemente con intención de ser desembarcadas en alta mar para ser conducidas por otros medios a la costa gallega.

Los investigadores determinan que ante la posibilidad del desembarco a otras embarcaciones de menor porte, el asalto al mercante se debe de realizar en alta mar, en aguas de jurisdicción española, antes de que ocurra este posible traspaso de la carga.

Al requerir medios de otras agencias, DAVA traslada las necesidades de medios a CITCO que activa el acuerdo interministerial con Defensa para la lucha contra el tráfico de estupefacientes, para realizar una operación en cooperación para el abordaje y búsqueda del cargamento de drogas que se sospecha transita a bordo del buque objetivo.

A través del MOPS se recibe la petición en MOM que designa a un patrullero con base en Ferrol (clase “Serviola”) que se encuentra atracado en el Arsenal Militar de Ferrol, transferido al plan permanente Marco, en NFC-1. Buque deberá embarcar personal perteneciente al Equipo Operativo de Seguridad - EOS y personal de la dotación de presa del DAVA, encargado de realizar el abordaje del buque y el registro del mismo.

Tras la activación, desde el COVAM se monitorizando al buque objetivo durante su navegación, trasladando la posición actualizada al Patrullero designado y para apoyo en el planeamiento de la operación en curso.

Una vez que el patrullero sale a la mar, desde el Arsenal de Ferrol, inicia tránsito hacia la posición estimada de interceptación y tras detectar al buque objetivo, contacta con su Capitán para coordinar un abordaje cooperativo y proceder con el “Equipo de Registro” a la inspección del mismo.

Tras el acceso al buque objetivo, se realiza procedimiento para dar el buque por seguro embarcando a continuación TVR del buque y dotación de presa del DAVA para realizar registro e inspección de documentación de mercancía y tripulación del buque objetivo.

Se localizan unos 10 fardos de lo que pudiera ser una sustancia estupefaciente en una zona común del buque.

Se recibe la Orden de dirigir el buque hacia el puerto de Ferrol, para continuar con el control del pasaje, realizar un registro más exhaustivo y aseguramiento del buque.

El personal del EOS durante el tránsito al puerto de Ferrol, permanece a bordo del buque objetivo como célula de seguridad y el personal de la dotación del DAVA realiza la custodia de las pruebas hasta su desembarque en el puerto.

Tras comunicar la orden de diversión al Capitán del buque, éste arrumbará en demanda al Puerto de Ferrol escoltado por el patrullero de la Armada.

Desde CITCO se traslada la necesidad de punto atraque para el barco detenido y el Patrullero a la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.

Para poder atender esta necesidad, desde la Capitanía Marítima se notifica a la Autoridad Portuaria prioridad de atraque para ambos buques y solicita al consignatario del buque/armador que proporcione la relación del pasaje para la comprobación de antecedentes por parte de FCSE.

La Autoridad Portuaria activa los planes de protección (Pprot) para la escala prevista, intensificando por ese motivo la Policía Portuaria los controles de acceso a la zona de servicio y restringida del puerto, elevándose a nivel 2 mientras se eleva esta solicitud al Ministerio de Interior.

Así mismo, por estar previsto el atraque del patrullero de la Armada, junto con el buque objetivo, en el puerto de Ferrol, se solicita la realización de la inspección del muelle por parte de buceadores, siendo designada por parte de la Armada la Unidad de Buceo de Ferrol (UBUFER), detectando un artefacto explosivo, posiblemente, un artefacto histórico, siendo comunicado a la Autoridad Portuaria de Ferrol.

La Autoridad Portuaria notifica el incidente, activando el Plan de Emergencia, realizando una evacuación parcial de la zona cercana al hallazgo del artefacto.

Tras esta detección se procede a solicitar cambio de atraque, asignando muelle en el Puerto Exterior de Ferrol.

Por otro lado, y al ser informada de la llegada prevista del buque y el incidente del puerto de Curuxeiras, la Delegación/Subdelegación Gobierno cursa los avisos correspondientes al Servicio Gallego de Salud (SERGAS) para alistar personal ante la necesidad de posibles atenciones médicas y alistamiento de personal médico ante posibles daños en la desactivación y en el buceo.

Tras atracar ambos buques en el puerto, se producirán las siguientes acciones:

- La naviera del buque procede al desembarco ordenado del pasaje.
- Policía Portuaria: apoyo en labores de vigilancia y prevención, de cara a anticipar la respuesta ante la eventualidad de una irrupción o aproximación sospechosa de vehículos y/o personas, y generación de un perímetro de seguridad en torno al área restringida.
- Policía Local de Ferrol: Colaboración con FCSE, y con Policía Portuaria.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia.
 - o Funciones genéricas de dirección y coordinación con resto Organismos, Instituciones y Administraciones del Estado (Local, Autonómico y Estatal).
- Subdelegación del Gobierno en A Coruña.
 - o Funciones genéricas de dirección y coordinación con resto Organismos, Instituciones y Administraciones de ámbito local.
- Capitanía Marítima de Ferrol
 - o Notificación Autoridad Portuaria necesidad de atraque tras diversión buque.
 - o Examen técnico del buque.
 - o Coordinación con COMARFER de todos los aspectos referentes a los medios desplegados por la Armada.

- o Acceso al entorno web “ENCOMAR” para intercambio de información durante el ejercicio.
- Autoridad portuaria de Ferrol-San Cibrao
 - o Aprobación necesidad de atraque tras diversión buque.
 - o Establecimiento medias incluidas en Plan de Protección del Puerto.
 - o Facilitará las comunicaciones y el asesoramiento pertinente de cara a habilitar el emplazamiento que se considere más idóneo para el arribo y amarre del buque en el Puerto.
 - o En coordinación con COMARFER, gestionar las acciones necesarias con los Medios de Comunicación Sociales para la adecuada cobertura del escenario dentro del recinto portuario.
 - o Coordinación con COMARFER, todos los aspectos referentes a los medios desplegados por la Armada.
 - o Acceso al entorno web “ENCOMAR” para intercambio de información durante ejercicio.
 - o Policía Portuaria: para apoyar en labores de vigilancia y prevención, de cara a anticipar la respuesta ante la eventualidad de una irrupción o aproximación sospechosa de vehículos y/o personas, y generación de un perímetro de seguridad en torno al área restringida.
 - o También colaborarán en la redirección del tráfico rodado tras el hallazgo del artefacto explosivo en la zona interior del puerto adyacente a la zona pública de la amenaza.
- Armada Española
 - o Comandancia Naval de Ferrol: representante de la Armada durante la coordinación y ejecución del escenario y realizará la coordinación del escenario con el resto de Organismos participantes. Además convocará todas aquellas reuniones en ámbito local que considere para la preparación del ejercicio, en coordinación con la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.
 - o COVAM: Detección y seguimiento buque objetivo, durante su tránsito en aguas internacionales y en los espacios marítimos nacionales. Enlace entre buque y CITCO a través CMOPS.
 - o Patrullero clase “Serviola”: Actúa como plataforma de abordaje cooperativo del buque por parte personal DAVA y EOS TERNOR y escolta del buque objetivo hasta aguas interiores con el embarque del práctico.
 - o COVAM, Comandancia Naval y Patrullero clase “SERVIOLA”: acceso al entorno web “ENCOMAR” para intercambio de información durante ejercicio.
 - o Infantería de Marina: Equipo EOS TERNOR para abordaje buque. Realizar aseguramiento del buque abordado.
- NAVANTIA
 - o Activación de su Plan de Seguridad para comprobación. No afectará al escenario activándose únicamente a efectos de coordinación.

5. Artificialidades ejercicio.

- Se simulará la activación del “Acuerdo interdepartamental” para iniciar la operación “HOTEL” con el objetivo de abordar el buque.
- Se simulará la emisión de documentación operativa como consecuencia de la activación del “Acuerdo interdepartamental” para iniciar la operación “HOTEL”.

6. Otros asuntos.

NQR.

ESCENARIO IV: Activación del Plan Interior Marítimo por contaminación en el Puerto de MÁLAGA.

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

Comandante Naval de Málaga.

1.2. Objetivo:

Establecer un marco general de actuación ante un suceso de contaminación marina a nivel local, en materia de cooperación y coordinación de acciones entre la Armada, y la Autoridad Portuaria, fijando los medios y sistemas de relación que garanticen la información recíproca, la homogeneidad técnica y la acción conjunta, de tal modo que se logre la integración de actos parciales en una respuesta unificada ante un suceso de contaminación marina.

1.3. Participantes:

- Autoridad Portuaria de Málaga
- Armada Española (Comandancia Naval de Málaga y Patrullero TAGOMAGO)

1.4. Área:

Puerto de Málaga.

1.5. Fecha:

18 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Activación por parte de la Autoridad Portuaria del Plan Interior Marítimo del Puerto de Málaga por colisión de buque pesquero en maniobra de atraque con P22 TAGOMAGO que provoca en este primero un derrame de combustible.
- Comprobar la coordinación y colaboración en el incidente del P22 TAGOMAGO a petición del Director de la Emergencia del incidente dentro del Puerto de Málaga.
- Establecer dispositivo de cierre Dársena Heredia y Dársena Guadiaro por Autoridad Portuaria, con colaboración Remolcadores y Amarradores de Málaga.
- Establecer dispositivo de cierre Dársena Exterior del Puerto de Málaga por Autoridad Portuaria, para evitar el escape de la contaminación fuera del puerto.
- Realización de Ejercicios de Seguridad Interior P22 TAGOMAGO.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

- El barco pesquero “BIEN PAGA” durante la maniobra de atraque dársena pesquera se queda sin gobierno por un fallo en la planta de propulsión, abatiendo hacia el muelle 8 donde colisiona con el P22 TAGOMAGO que está atracado.
- La colisión provoca al P22 TAGOMAGO una vía de agua y otra en el Barco Pesquero “BIEN PAGA” a la altura de uno de los tanques de almacenaje de hidrocarburo, lo que provoca un derrame de combustible masivo.
- El P22 TAGOMAGO se pone en contacto con Málaga Port Control (MPC) informando de la incidencia.
- MPC notifica el incidente al Centro de Coordinación de Servicios (CCS), el cual realizará los procedimientos establecidos que ocasionan a la activación del Plan Interior Marítimo (PIM) y el Plan de Emergencia Interior (PEI) del Puerto de Málaga por parte de la Autoridad Portuaria, quedando este último en suspenso al no haber daños en personas ni daños en los buques que revistan gravedad suficiente.
- El barco pesquero “BIEN PAGA” consigue recuperar el gobierno y finaliza maniobra de atraque dejando una importante mancha de hidrocarburo.
- El Director de la Emergencia, declara FASE de EMERGENCIA (Situación 0) y se aplica la técnica de lucha contra la contaminación indicadas en el Plan Operativo (despliegue de cercos de contención, barreras absorbentes...).
- El P22 TAGOMAGO consigue controlar vía de agua con medios propios.
- Un incremento en la velocidad y dirección del viento produce que el derrame salga de la dársena interior y sea necesario cerrar el puerto con barreras anticontaminación entre puntas.
- Una vez controlado el vertido se procede a la recogida del mismo.

3.2. Secuencia:

- A 0930, el barco pesquero “BIEN PAGA” entra en puerto entre puntas (simulado).
- “BIEN PAGA” colisiona contra el patrullero “Tagomago” atracado en muelle 8 por fallo de gobierno (simulado).
- “Tagomago” tras evaluar los daños se pone en contacto con Málaga Port Control (MPC) comunicando incidente, vía de agua en casco y derrame de Fuel Oil por parte barco “BIEN PAGA”.
- MPC se pone en contacto con el Centro de Coordinación de Servicios (CCS) informando incidente.
- El Coordinador de la Emergencia acude al lugar para evaluar la situación y magnitud y propone al Director Emergencia la Fase de Emergencia Situación 0 del Plan Interior Marítimo. Una vez autorizado comienza a solicitar los medios de apoyo necesarios del Grupo de Orden y Seguridad. Cada Unidad dentro del organigrama (Grupos de Respuesta, Grupos de Apoyo y Centro de Operaciones) de la Emergencia asumirá sus funciones en el Plan.
- “BIEN PAGA” consigue recuperar gobierno y finaliza atraque en dársena pesquera, dejando importante derrame combustible.

- “Tagomago” comunica CCS que su vía de agua está controlada y procede a evaluar daños.
- Se despliegan de las barreras anticontaminación en dársena interior al objeto de acotar el derrame.
- El Director de la Emergencia de la AP, ante el aumento del viento y posibilidad de que el vertido atravesase la barrera de la dársena interior, ordena cerrar el puerto mediante el despliegue de una barrera entre puntas.
- A 12:30, se procederá a retirar barreras de contención, dando por finalizado el ejercicio una vez estén retiradas las barreras anticontaminación.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- “Tagomago” notifica la emergencia y pone sus medios a disposición del Director de Emergencias del PIM.
- Prácticos y remolcadores del Puerto de Málaga.
- Amarradores del Puerto de Málaga.
- Policía Portuaria.

5. Artificialidades ejercicio.

- Se simulará la colisión del barco pesquero ficticio “BIEN PAGA” y el derrame masivo hidrocarburo en el puerto de Málaga.
- Se simulará vía de agua y ejercicios de seguridad interior a bordo del “Tagomago”.

6. Otros asuntos.

NQR.

ESCENARIO VI: Emergencia y Buceo en aguas contaminadas en CARTAGENA

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

Comandancia Naval de Cartagena.

1.2. Objetivo:

Adecuar la coordinación y colaboración entre todas las administraciones públicas, además de entidades privadas competentes, ante un naufragio por vía de agua y posterior derrame de residuos al mar, producido en una pontona entrando en la dársena del muelle de cruceros del puerto de Cartagena, con el fin de activar los siguientes Planes:

- Plan Interior Marítimo (PIM).
- Plan de Emergencia Interior (PEI).

1.3. Participantes:

- Armada: ALMART-COVAM, Comandancia Naval de Cartagena, Centro de Buceo de la Armada (CBA) y Tercio de Armada (TEAR).
- Capitanía Marítima de Cartagena.
- Autoridad Portuaria de Cartagena (APC)
- SASEMAR. (CCS-Cartagena)
- Delegación del Gobierno.
- Cruz Roja.
- Cartago Marpol.
- 112-061.
- Ayuntamiento de Cartagena (Bomberos).
- NAVANTIA.

1.4. Área:

Cartagena, dársena y muelle de cruceros.

1.5. Fecha:

20 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Comprobar los protocolos de actuación al activar los Planes de emergencia e interior PIM y PEI, además de la coordinación entre los diferentes organismos.
- Efectuar labores de taponamiento, búsqueda y rescate de un naufragio por los buceadores del CBA en aguas contaminadas.

- Poner en común procedimientos de empleo y manejo de estaciones de descontaminación de CBA, TEAR y Bomberos del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

- Una pontona de la empresa “Cartago Marpol” regresando a su lugar de atraque (muelle de cruceros) en el puerto de Cartagena tras efectuar labores de recogida de sustancias contaminantes de un buque mercante, sufre una vía de agua.
- Al llegar a la dársena interior del puerto de Cartagena la pontona queda a la deriva y comienza a hundirse, permaneciendo el patrón a bordo, el resto de la tripulación, (dos personas) abandonan el buque saltando al mar.
- Se activa PEI para el rescate de náufragos y auxiliar a la pontona. Embarcaciones Cruz Roja y SASEMAR.
- A consecuencia del hundimiento se descubre una mancha en el mar correspondiente a un escape de residuo contaminante, presuntamente algún tipo de IFO FUEL.
- Se activa PIM para contener y recoger el vertido. Embarcaciones de amarradores.
- Entrada en escena de buceadores del Centro de Buceo de la Armada para taponamiento de la vía de agua y posterior rescate de patrón hundido en el interior de la pontona.
- Tercio de Armada, Bomberos y CBA despliegan estaciones de descontaminación.
- 061 despliega un hospital de campaña donde se atenderá a un buceador que simulará haberse contaminado con combustible.
- Durante el ejercicio, NAVANTIA activará también su plan de emergencia

3.2. Secuencia:

- A 0900B el Patrón de la pontona da la voz de alarma a Cartagena Port Control (CPC) comunicando que tiene una vía de agua y que intentará llegar a puerto.
- CPC alista una embarcación de SASEMAR/Cruz Roja para prestar apoyo y remolque en caso necesario.
- El Patrón de la pontona comunica al CPC que el agua ha alcanzado la sala de máquinas provocando la parada del motor y que comienza a hundirse. Además informa que sus dos tripulantes han saltado al agua abandonando el buque.
- La Autoridad Portuaria/Capitanía Marítima activan el Plan de emergencia Interior (PEI) desde CPC se destaca una embarcación de Cruz Roja para rescatar a los dos náufragos, asimismo Cruz Roja establece una zona de triaje en el muelle de cruceros para atender a los náufragos.

- El Patrón de la Pontona comunica al CPC que hay una mancha en el agua que podría ser un derrame de algún residuo contaminante.
- La Capitanía Marítima/ Autoridad portuaria a consecuencia del posible vertido activan el Plan Interior Marítimo (PIM). Se solicita a la Armada el apoyo de buceadores del CBA para poder taponar la salida del residuo.
- Se activan embarcaciones de Amarradores para contener el vertido.
- Tras finalización labores de contenido del vertido, el Patrón de la pontona cae al mar. Desde CPC, se solicita a los buceadores del CBA efectúen labores de búsqueda para rescatarlo.
- De 1200B a 1330B, el equipo de los buceadores de CBA, localiza y rescata el cuerpo del patrón, y taponan la fuga del residuo.
- De 1330B a 1345B, junto a la zona de triaje (Cruz Roja) y hospital de campaña (061), se establecen tres estaciones de descontaminación: TEAR y Bomberos del Ayto. Cartagena en tierra, y CBA sobre pontona propia al objeto de atender a los buceadores.
- El ejercicio está previsto que finalice a 1345B.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- APC.
 - o Dirección del ejercicio.
 - o Amarradores: empleo de embarcaciones menores para control del vertido.
 - o Policía Portuaria: acotar zona del ejercicio, establecer perímetro de seguridad en tierra y control de acceso a lugar de despliegue de medios.
- Capitanía Marítima
 - o Capitán Marítimo. Ejecución del ejercicio desde CPC. Activación diferentes planes (PIM/PEI)
- Armada:
 - o Comandancia Naval: Coordinador del ejercicio. Un Oficial estará presente en CPC durante el desarrollo del mismo.
 - o CBA: despliegue de estación de descontaminación sobre pontona propia y buceadores.
 - o TEAR: despliegue de estación de descontaminación.
- Ayuntamiento de Cartagena
 - o Bomberos: despliegue de estación de descontaminación.
- 112
 - o 061: Despliegue de hospital de campaña y servicio de atención médica.
- Cartago MARPOL
 - o Proporciona la pontona objeto de la incidencia

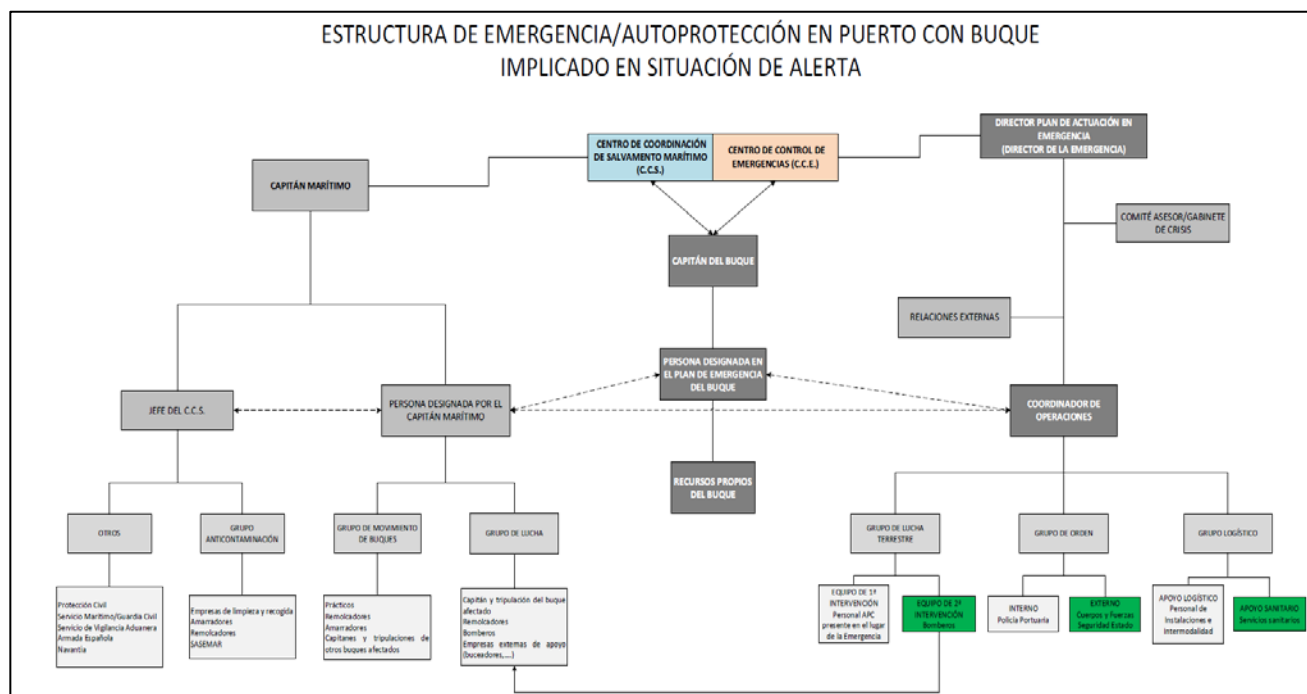
5. Artificialidades ejercicio.

- El perímetro de seguridad en tierra será efectuado por la policía portuaria de la APC, y el perímetro de seguridad en la mar lo establecerá el Capitán Marítimo.
- La tripulación de la pontona estará compuesta por tres personas, los dos naufragos serán simulados por dos muñecos “Oscar” con flotabilidad positiva que serán rescatados por la embarcación de Cruz Roja, y otro muñeco “Oscar” sin flotabilidad será el que simule al Patrón y será rescatado por CBA.
- No se desplegarán barreras fijas de contención del vertido (acceso a Navantia-Arsenal)
- No participarán los medios del Arsenal de Cartagena recogidos en PIM.
- Se hará clara diferenciación entre labores de contenido de vertido y labores de taponamiento y rescate así como de los medios para cada actividad. No coincidiendo en las inmediaciones de la pontona las embarcaciones de amarradores y del CBA.

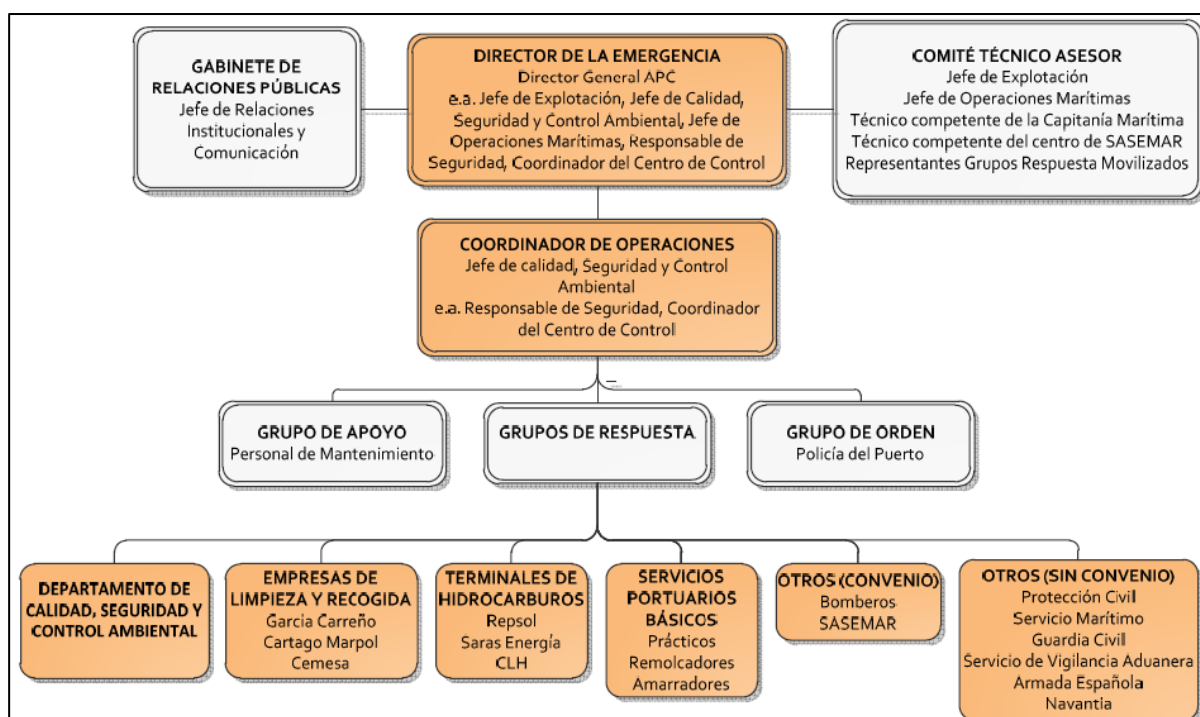
6. Otros asuntos.

6.1. Coordinación entre Organismos.

- **PEI:**



- **PIM:**



6.2. Comunicaciones:

Entre pontona, Cartagena Port Control, embarcaciones SASEMAR/ CBA y Cruz Roja serán a través del canal 72/ ALT 68 de VHF.

El chat ENCOMAR será la herramienta de comunicaciones que se utilizará entre Cartagena Port Control y la ARMADA (ALMART-COVAM, CN-Cartagena y CBA).

ESCENARIO VII: Búsqueda y Recuperación pesquero hundido en las proximidades del puerto de Cartagena

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

Comandante Centro de Buceo de la Armada.

1.2. Objetivo:

Adecuar la coordinación y colaboración entre la Administración Marítima (Capitanía Marítima/SASEMAR) y la Armada, ante el hundimiento de un pesquero en las proximidades del puerto de Cartagena.

1.3. Participantes:

- Administración Marítima.
 - o Capitanía Marítima: Capitán Marítimo/ Área de Seguridad Marítima
 - o SASEMAR: CNCS/CCS de Cartagena/BS Clara Campoamor¹/Equipo de Operaciones Especiales de la B.E.C de Cartagena.
 - o Cofradía de pescadores: Patrón Mayor.
- Armada:
 - o ALMART. COVAM.
 - o COMTECBA. Equipo Operativo de Buceo (EOB) compuesto por personal del CBA y el Neptuno, personal de sanidad y oficial de enlace en CCS durante transcurso operaciones.
 - o COMTEMECOM. Un cazaminas (MHC “Duero”).

1.4. Área:

Cartagena y proximidades (proximidades isla de las Palomas)..

1.5. Fecha:

26 y 27 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- En las operaciones de búsqueda.

Planeamiento y asignación de áreas de búsqueda empleando el cazaminas “Duero”, el B/S Clara Campoamor y EOB del CBA con medios desplegados en embarcaciones auxiliares.
- Rescate del pesquero hundido.

¹ Condicionada su participación a la salida de su varada.

Coordinación y empleo de los medios de intervención subacuática asignados por la Administración Marítima y la Armada.

- Acción en la mar.
 - o Comprobar la eficacia y fluidez de las comunicaciones entre las unidades desplegadas en la mar.
 - o Comprobar la interoperabilidad de unidades de SASEMAR y ARMADA en operaciones de buceo Intervención subacuática y sanidad hiperbárica.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

- El 26 de mayo se recibe en el CNCS aviso de activación de radiobaliza de localización de siniestros de un pesquero en las proximidades de Cartagena.
- Tras confirmación de hundimiento del pesquero y de la zona aproximada del siniestro, bajo la dirección del Capitán Marítimo, el CCS de Cartagena solicita al CNCS que active el Equipo de Operaciones Especiales de la B.E.C. de Cartagena y requiera medios a la ARMADA (ALMART/COVAM) para ayudar en la búsqueda y rescate del pesquero hundido.
- Asignados los medios por la ARMADA, bajo la coordinación del CCS de Cartagena, se iniciarán las operaciones de búsqueda del pesquero en coordinación con el B/S Clara Campoamor. Una vez localizado el pecio, se balizará e identificará positivamente con ROV desde el cazaminas y desde el B/S Clara Campoamor.
- El 27 de mayo se procederá a la recuperación de los cuerpos empleando buzos del EOB del CBA y del Equipo de Operaciones Especiales de la B.E.C. de Cartagena y adiestrándose en técnicas de corte y excarceación.
- El ejercicio se dará por concluido una vez se rescate al último cuerpo del pesquero, o cuando así se determine por razones de seguridad.

3.2. Secuencia:

Día 26 Mayo.

- A 0800 del día 26 se da el aviso del pesquero hundido, se confirma su desaparición y siguiendo instrucciones del Capitán Marítimo de Cartagena, desde CCS de Cartagena se solicita al CNCS que se requieran medios a la Armada.
- ALMART remite pretendo a ALFLOT (simulado para los efectos del ejercicio) proponiendo la asignación de medios.
- Una vez recabado conformidad ALFLOT, ALMART/COVAM comunica al CCS de Cartagena las unidades de Armada asignadas en la operación de búsqueda y rescate.
- Se realiza reunión previa de coordinación.
- De 0930 a 1800, bajo la dirección del Capitán Marítimo de Cartagena, y coordinadas a través del CCS de Cartagena, las unidades desplegadas en la

mar ("Duero", EOB y BS Clara Campoamor) realizarán la búsqueda mediante Sonar de Barrido Lateral y sonar de casco. Tras la localización se realizarán intervenciones con ROV para la identificación positiva del pesquero hundido y la localización de los tripulantes.

- Tras la intervención con ROV y reconocimiento del pecio, se informará de un compartimento al que no se puede acceder y donde posiblemente hayan quedado atrapados los miembros de la tripulación. Se accede al pesquero hundido tras realizar cesárea.

Día 27 de Mayo:

- 0900 a 1700. Bajo la dirección del Capitán Marítimo de Cartagena, y coordinadas a través del CCS de Cartagena, el EOB y el Equipo de Operaciones Especiales de la B.E.C de Cartagena desde el B/S Clara Campoamor, realizan operaciones de intervención subacuática para recuperación de los cuerpos atrapados en el interior del pesquero.
- 1800. Una vez finalizada la última inmersión e informado el Capitán Marítimo, el CNCS y el COVAM se dará por finalizado el ejercicio.

Se mantendrá en todo momento informado a COVAM de los hitos acaecidos durante la operación de rescate.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- CAPITANÍA MARÍTIMA DE CARTAGENA
 - o Dirección de la emergencia (Capitán Marítimo).
 - o Enlace con la Armada para la coordinación y organización del escenario.
- CNCS
 - o Solicitud de medios a la Armada.
- CCS CARTAGENA
 - o Solicitud de medios al CNCS.
 - o Coordinación de las operaciones en la mar.
 - o Coordinación con ALMART – COVAM durante ejercicio.
 - o Informar al Patrón Mayor de la cofradía de pescadores de Cartagena.
- B/S CLARA CAMPOAMOR
 - o Fondeo de la maqueta en la zona de operaciones (mismo día o día anterior).
 - o Intervención buzos y buceadores.
- EQUIPO DE OPERACIONES ESPECIALES DE LA B.E.C. de Cartagena
 - o Intervención subacuática durante las operaciones de búsqueda y rescate.
- ALMART-COVAM:
 - o Mantener seguimiento sobre desarrollo operación en curso.
 - o Responder y tramitar (simulado) la petición de medios de rescate de la administración marítima.

- COMTEMECOM
 - o Cazaminas designado (búsqueda sónar, intervención ROV orgánico y "NAVAJO"
- CBA
 - o Coordinación escenario.
 - o Designación EOB y oficial de enlace presente en CCS.
 - o Intervención buzos/buceadores.
 - o Intervención Sonar de Barrido lateral.
 - o Intervención con ROV "Navajo".

5. Artificialidades ejercicio.

Orientado a la consecución de los objetivos (principales y parciales) marcados para al ejercicio, se introducen las siguientes artificialidades:

- Aunque el ejercicio se va a desarrollar en aguas portuarias, se supone que el hundimiento se produciría fuera de estas aguas.
- No se van a seguir los protocolos de comunicación con el juzgado.
- No se va a seguir el protocolo de actuación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- No se requerirá petición de medios al ALFLOT.
- El pesquero hundido será representado por la maqueta de SASEMAR que habrá sido fondeado previamente al ejercicio por el CLC.

6. Otros asuntos.

6.1. Seguridad

CBA elaborará un plan de emergencia y evacuación en caso de accidente de buceo.

ESCENARIO VIII: Contribución RACTA-4 a la RMP Nacional

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM. ALMART.

1.2. Objetivo:

Adiestramiento conjunto con participación de elementos del RACTA4, COVAM de ALMART y unidades navales de la FAM con el fin de mejorar en el conocimiento marítimo y el levantamiento de la RMP-NACIONAL.

1.3. Participantes:

- ARMADA:
 - o COVAM
 - o PSO "Infanta Elena"
 - o PSO "Infanta Cristina"
 - o PB "Toralla"
- RACTA-4:
 - o Despliegue COACTA y sensores en área Cartagena.
- Escenario XIV Narcotráfico:

Durante ventana 192000B-200100B RACTA-4 participara junto a unidades DAVA, "Infanta Elena", "Toralla" y "Formentor" en Escenario XIV.

1.4. Área:

Aguas territoriales entre meridianos de 001° 30' W (Águilas) y 000° 40' W (Cabo de Palos).

1.5. Fecha:

Período entre 182000B y 210100B mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

NQR.

3. Instrucciones ejecución.

3.1. Infanta Cristina.

UNIDAD	PERIODO	INSTRUCCIONES
INFANTA CRISTINA	191200 – 200100	NOTA + ESCENARIO XV)

NOTA:

Durante esta ventana realizara tránsitos de Cabo Palos a Punta del Cerro pudiendo alternar rol BLUE u OPFOR conforme directrices RACTA-4 hasta la hora de reposicionamiento para el Escenario de narcotráfico que determine el buque (NMT 191900), en donde pasara a realizar la participación en dicho Escenario.

3.2. Infanta Elena.

Colaborar  durante su MSO en el Mediterráneo, el día 19-20 en el levantamiento de la RMP nacional.

3.3. Toralla

Actuaran como BLUE/OPFOR conforme directrices RACTA-4 en zona de ejercicios asignada conforme a siguientes ventanas:

UNIDAD	PERIODO	INSTRUCCIONES
TORALLA	190900 – 191300	NOTA 1
TORALLA	192000 – 200100	NOTA 2

NOTA 1:

Durante ventanas sealadas con esta NOTA realizara tránsitos de Cabo Palos a PTA del CERRO y viceversa pudiendo alternar rol BLUE u OPFOR entrar en  guilas o en Cartagena en periodos OFF.

NOTA 2:

Participación en Escenario XIV Narcotráfico  rea Cartagena

3.4. Instrucciones de coordinación

- Unidades que operen como OPFOR tendrán con finalidad realizar el paso por zona ejercicios evitando ser detectado.
- Unidades que operen como bando BLUE, realizarán misiones de vigilancia marítima levantado RMP y procurando maximizar intercambio de información sobre identidad trazas con RACTA-4.
- COVAM (donde se encontrará desplegada COACTA-D perteneciente al RACTA-4) actuará como coordinador intercambio de información RMP.
- RACTA-4 emitirá instrucciones adicionales para INFANTA CRISTINA Y TORALLA, para cada ventana especificando rol de actuación (OPFOR/BLUE) y detalles ejecución.

3.5. Comunicaciones:

- Método para intercambio de información sobre trazas y otras instrucciones será a través de ENCOMAR método primario.
- Método secundario enlace será SIRDEE.

4. Ejercicios tipo RACTA-COVAM a efectuar durante MARSEC.

4.1. Artificialidades.

Para poder efectuar los ejercicios, se seleccionarn buques de oportunidad que vayan a transitar por la zona de vigilancia de la UDACTA, o por buques de la Armada.

Siempre que sea posible (proximidad, otras actividades, etc.), se empleará al buque en MSO para que participe en las reacciones. Su participación consistirá en apoyar UDACTA/COVAM en el seguimiento, identificación, etc. COVAM deberá indicarle que se trata de un ejercicio y las artificialidades del mismo (cual es el blanco y que simula, etc.)

4.2. Ejercicios simulados

- MS-1: Buque sospechoso de actividad ilícita (tráfico armas, personas, etc)
- MS-2: Embarcación sospechosa de actividades relacionadas con el narcotráfico.
- MS-3: buque de guerra de países no OTAN transitando por la zona.
- MS-4: Detección de pesqueros faenando en el dispositivo de separación de tráfico del Estrecho/ Zona protegida.

ESCENARIO IX: Actuación en granja de atunes en Cartagena

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM ALMART.

1.2. Objetivo:

- Se persigue detectar tiempos de respuesta y desarrollos de coordinación ante la detección de daños que conlleven un perjuicio para el recurso pesquero y para la concesionaria de la instalación.
- Operaciones de buceo consistentes en la inspección y práctica de procedimientos por parte de grupo EOB del CBA y de BUCEADORES de la empresa concesionaria de las jaulas engorde de atunes, auxiliando a los inspectores SEGEPESCA que estarán presentes en la escena.

1.3. Participantes:

- Capitanía Marítima
- Armada:
 - o COVAM
 - o PSOH "Tarifa"
 - o EOB CBA / Embarcación propia.
- SEGEPESCA.
 - o 1/2 inspectores. (a bordo Tarifa)
- Empresa Concesionaria.
 - o Equipo buceo.
 - o Embarcaciones propias.
- I.O "HESPERIDES (observadores)"
 - o Alumnos Ciclo grado medio Buceo CIFP. "HESPERIDES"
 - o Buque "CIUDAD DE CARTAGENA"

1.4. Área:

Aguas circundantes a la granja de engorde de atún rojo en El Gorguel (Cartagena) entre Cabo Palos y Punta Carbonera, así como el interior de la propia concesión acuícola.

1.5. Fecha:

24 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

NQR.

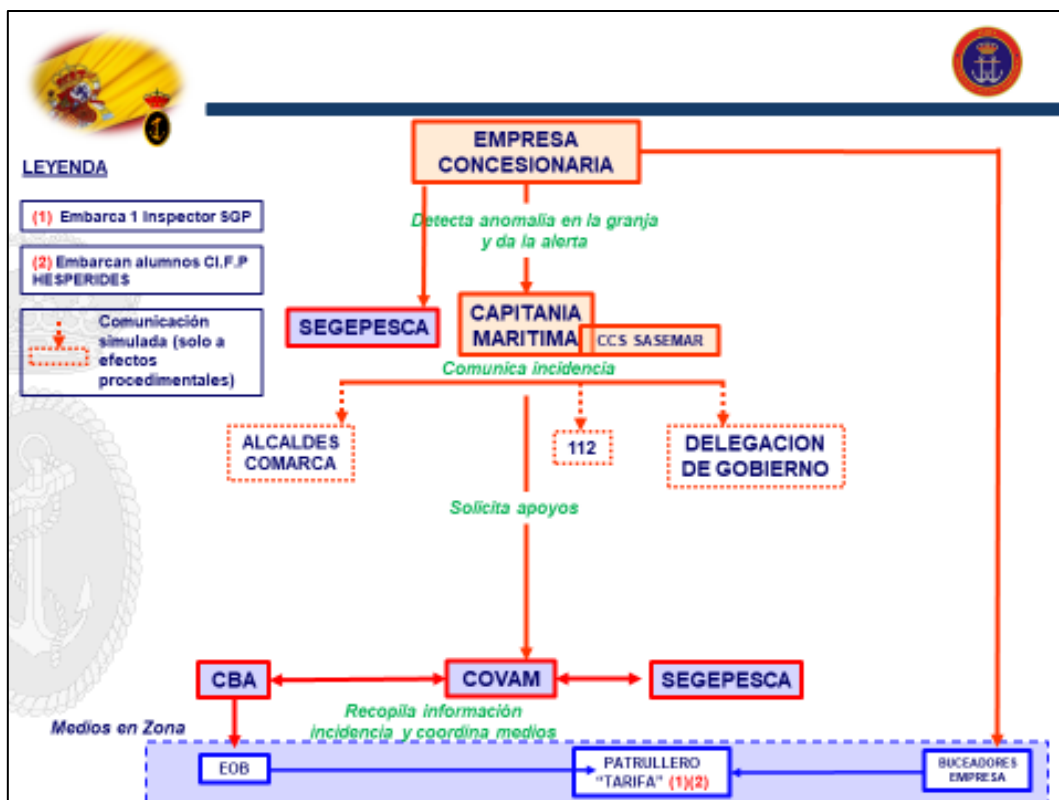
3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

Ante una situación de desanclaje de una granja de atunes provocada por causas naturales, se solicita la colaboración de la Armada para la inspección de la jaula.

3.2. Secuencia:

- Una vez dada la alerta por parte de la empresa concesionaria a Capitanía Marítima, esta se lo comunicará a las autoridades pertinentes para que finalmente llegue al COVAM, que solicitará la conformidad de las autoridades de la Armada. El COVAM actuará como coordinador de medios e intercambio de información durante todo el escenario.
- Una vez recopilada/evaluada la Información en COVAM, se procederá a solicitar el apoyo de embarque de inspectores de pesca para evaluación/asesoramiento de la situación y el alistamiento del CBA (Barracuda y EOB) para proporcionar apoyo a las operaciones de buceo.
- Los inspectores de pesca se presentarán en el COVAM para recibir la información recopilada hasta ese momento y posteriormente se coordinará su embarque en los medios previstos. (SIMULADO-embarcarán a bordo "Tarifa")
- El patrullero actuará como buque de apoyo a la operación y vigilancia en zona para despejar el área y evitar intrusiones de buques navegando en las proximidades.
- Una vez gestionados todos los medios, en zona se encontrarán, además del patrullero "Tarifa":
 - o Tres grupos de buceadores: EOB CBA, alumnos I.O "Hespérides" y buceadores de la empresa concesionaria con sus propias embarcaciones,
 - o Embarcación "Ciudad de Cartagena" y una embarcación del CBA.
- Se realizarán operaciones conjuntas de buceo que servirán para conocimiento y aplicación de procedimientos en este tipo de ambientes, debiéndose mantener un flujo de comunicación continuo entre buceadores – Tarifa – COVAM (canal VHF) para actualizar las novedades pertinentes y los procedimientos aplicados en la resolución de las incidencias.
- Finalmente, una vez dadas por finalizadas las operaciones de buceo, medios y participantes del escenario se dirigirán a puerto y una vez atracados se celebrará debriefing de conclusiones a bordo del patrullero "Tarifa" en donde se sacarán a relucir las lecciones aprendidas y recomendaciones para futuros escenarios.



4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- PSOH "Tarifa".

Se hará a la mar el día 24 a partir de 0930 con los alumnos del CIPF "Hesperides" y 1/2 inspectores de SEGEPESCA que procederá a zona de ejercicios asignada en aguas de Cartagena. Será la primera unidad destacada en zona para efectuar vigilancia y levantamiento RMP en coordinación con COVAM además de una primera evaluación por parte del inspector de SEGEPESCA.

- CIPF HESPERIDES/ Embarcación "Ciudad de Cartagena".

En caso que esté disponible, los alumnos del CIPF "Hespérides" embarcarán en su propia embarcación.

- EOB CBA.

Embarcará en el patrullero Tarifa para proporcionar apoyo de operaciones de buceo con la empresa concesionaria una vez en zona. En caso disponer embarcación propia, realizarán R/V en zona con el "Tarifa".

5. Comunicaciones.

- Método para intercambio de información sobre instrucciones y novedades COVAM- Tarifa será a través de ENCOMAR.
- Método de coordinación entre medios participantes será canal VHF a determinar.

6. Otros asuntos.

NQR.

ESCENARIO X: Contaminación química en el puerto de Valencia

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

Comandante Naval de Valencia.

1.2. Objetivo:

Coordinación de procedimientos de contención y descontaminación tras derrame químico a bordo buque mercante y posterior contaminación sin vertido al mar y posterior entrada en el Puerto de Valencia.

1.3. Participantes:

- Delegación/Subdelegación del Gobierno.
- Capitanía Marítima.
- SASEMAR.
- Comandancia Naval.
- Autoridad Portuaria.
- Buque FAM.
- Regimiento Defensa NBQ "Valencia 1" (ET).
- Sección NBQ TEAR.

1.4. Área:

Aguas exteriores e interiores del Puerto de Valencia.

1.5. Fecha:

18 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Comprobación y mejora de coordinación y procedimientos interagencias.
- Empleo coordinado de medios de descontaminación.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

- El ejercicio consistirá en simular una fuga de un agente químico (tiodiglicolruro) a bordo de un buque navegando en aguas territoriales (no portuarias) españolas. El agente químico se derrama a bordo, sin vertido al mar.
- El buque comunica al centro de control de salvamento marítimo la emergencia, que tras avisar a capitanía marítima y demás actores, pone en prealerta al regimiento NBQ Valencia 1 y a la sección NBQ del TEAR.

- Se activa el plan marítimo nacional, se decide enviar un equipo de evaluación al buque, enviar el buque a una zona de fondeo clara y convocar el órgano de crisis. Tras la toma de datos del equipo de evaluación y el posterior análisis de los mismos se decide la evacuación buque, excepto la imprescindible para su maniobra y la entrada del buque a una zona delimitada y restringida del puerto para su descontaminación. Una vez en puerto se procede a la descontaminación.

3.2. Secuencia:

El ejercicio se divide en tres fases,

- Buque en aguas exteriores. Donde se produce la llamada, y se toman las primeras decisiones, como mandar el buque a zona libre (zona de fondeo), se solicita el apoyo de la Armada y Ume, se activa el equipo de reconocimiento y se activa el órgano de Crisis.
- Buque en zona de fondeo. Se realiza la toma de datos, se elabora un informe y se toman las siguientes decisiones. Entrada en puerto.
- Buque atracado en puerto. Se procede a la descontaminación.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- Armada:
 - o Coordinación general.
 - o Aportación de los buques
 - o Equipo de reconocimiento del TEAR.
- Capitanía Marítima
 - o Dirección de la emergencia
 - o Sala de Crisis.
- Autoridad Portuaria Valencia
 - o Establecer la zona de fondeo
 - o Establecer la zona de atraque limpia para el ejercicio.
- Salvamento marítimo
 - o Medios de transporte de personal reconocimiento.
- Regimiento NBQ
 - o Preparación de personal y equipo NBQ
 - o Preparación de la estación de descontaminación.
 - o Descontaminación en zona de atraque.

5. Artificialidades ejercicio.

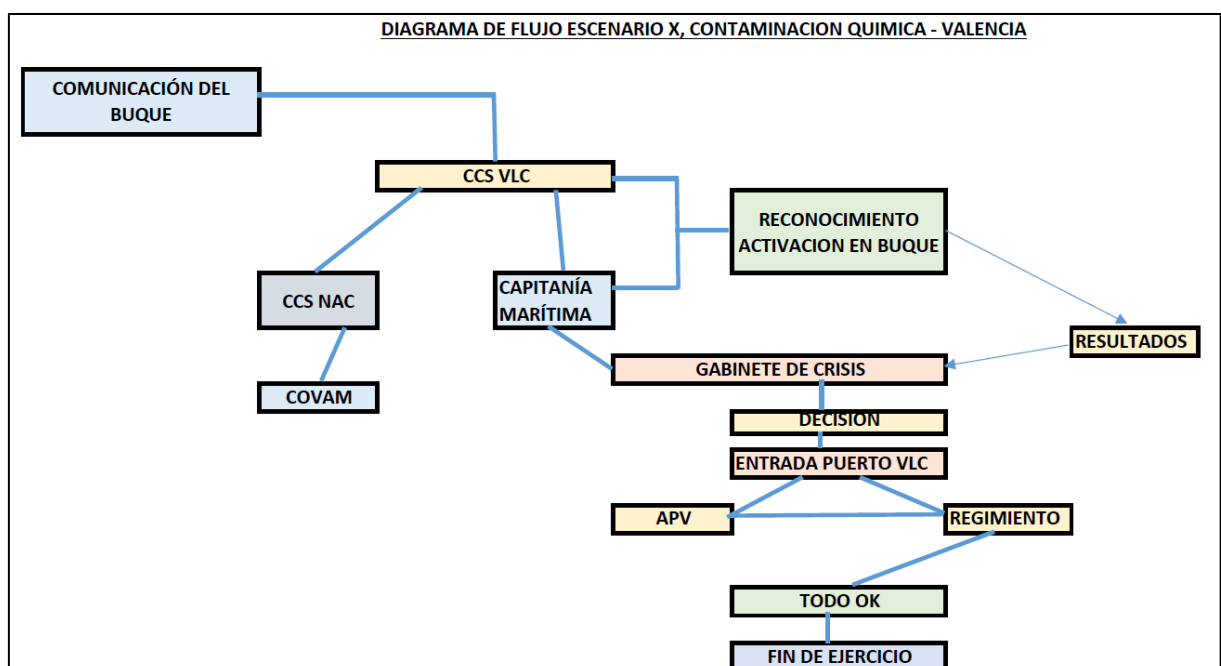
- El derrame del material químico.
- La evacuación del personal del barco afectado.

6. Otros asuntos.

6.1. Coordinación operativa TEAR – Regimiento NBQ Valencia.

- Será coordinada directamente por las dos partes implicadas, de acuerdo al plan general establecido para el ejercicio.
- El TEAR se encargará del equipo de reconocimiento a bordo del barco, y el Regimiento NBQ del análisis técnico de los datos del reconocimiento, del apoyo a la decisión del órgano de Crisis, y de la descontaminación una vez atracado en puerto el buque.

6.2. Diagrama de flujo del escenario.



ESCENARIO XI: Búsqueda/Localización de embarcación traficantes hundida en Aguas de GRAN CANARIA

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM ALCANAR.

1.2. Objetivo:

Cooperación entre Instituciones/Organizaciones/Agencias.

1.3. Participantes:

- Delegación del Gobierno.
- Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias.
- DAVA.
- SASEMAR.
- Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN).
- Servicio de Urgencias Canario (SUC).
- Armada:
 - o Comandancia Naval de Las Palmas
 - o BAM "Tornado",
 - o UBUCANAR
- Ejército del Aire: MACAN (802 SCDN).

1.4. Área:

SW de la isla de Gran Canaria.

1.5. Fecha:

28 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Depurar procedimientos entre Armada y DAVA.
- Colaboración entre Armada y PLOCAN para el uso del sonar de barrido lateral de la PLOCAN.
- Colaboración del BAM en búsqueda y localización de buques hundidos, y en salvamento de naufragos.
- Colaboración de la Unidad de Buceo en recuperación de personal y material de un pecio.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

Embarcación de narcotraficantes que resulta hundida en una operación de la DAVA contra el tráfico de estupefacientes. Posterior localización del buque hundido, personal y material incautado.

3.2. Secuencia:

- DAVA comunica a Salvamento Marítimo que se ha producido el hundimiento del buque objetivo sobre el que se viene llevando a cabo una operación antidroga desde aguas internacionales por parte del Patrullero de Altura "SACRE".
- Otra embarcación de la DAVA se desplaza a la zona para dar cobertura de seguridad y que no se acerque ningún barco civil a la zona además de realizar labores de búsqueda y rescate en caso de ser necesario.
- Se activa el Plan Nacional por el Capitán Marítimo (Director de la Emergencia). El director de la Emergencia da aviso al SUC para establecer un punto de atención de posibles náufragos/heridos en el muelle de Arguinegín.
- "Tornado" comunica que se encuentra en las proximidades, proponiendo colaborar en búsqueda y/o salvamento de posibles náufragos.
- DAVA solicita al Mando Naval de Canarias el apoyo de la Unidad de Buceo para colaborar en la búsqueda del buque hundido y comprobar existencia personas y carga.
- UB Canarias solicita el sonar de barrido lateral de la PLOCAN para localizar.
- ALMART autoriza colaboración "Tornado" y UB. Canarias. Se comunica por parte Mando Naval canarias a la Capitanía Marítima la colaboración.
- El Director de la Emergencia activa también la búsqueda aérea con unidades de SASEMAR y del Ejército del Aire.
- "Tornado" localiza un náufrago y lo traslada al muelle de Arguinegín.
- Se produce un accidente de un funcionario DAVA en el patrullero "Sacre" solicitándose la aeroevacuación del funcionario. Es evacuado por HELIMER de Salvamento Marítimo.
- Se localiza un náufrago herido en superficie por el 802 Escuadrón.
- La unidad de buceo verifica el hundimiento del buque con el sonar de barrido lateral, se procede a comprobar la existencia de heridos a bordo. DAVA DAVA que los buceadores comprueben la carga del buque hundido.
- Se localiza un cadáver en el buque hundido por la unidad de buceo y es trasladado al "Tornado". Además se encuentran bultos con posibles ilícitos que son trasladados al Patrullero "Sacre" para su custodia.
- Se efectúa la aeroevacuación desde el "Tornado".
- Una vez finalizadas las operaciones salvamento y extracción de posibles ilícitos, manteniendo las cadenas de custodia y comprobando que no hay

contaminación por el hundimiento del objetivo, las unidades designadas en la zona de repliegan a sus bases.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- Armada:
 - o Localización del buque hundido.
 - o Salvamento de náufragos.
 - o Evacuación de Heridos.
 - o Coordinación del escenario.
- Capitanía Marítima:
 - o Dirección Emergencia.
- DAVA:
 - o Colaboración en localización de buque y salvamento de náufragos/heridos.
- Ejército del Aire:
 - o Localización y evacuación de náufragos/heridos.
- Servicio de Urgencias Canario (SUC):
 - o Puesto Médico Avanzado en muelle y atención de heridos.

5. Artificialidades ejercicio.

NQR.

6. Otros asuntos.

Se pretende que SASEMAR, DAVA, Mando Naval de Canarias y “Tornado” gestionen incidencia en ENCOMAR.

.

ESCENARIO XII: Incidente de contaminación marítima en Tenerife

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM ALCANAR.

1.2. Objetivo:

- Cooperación entre Instituciones/Organizaciones/Agencias.

1.3. Participantes:

- Delegación del Gobierno.
- Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias.
- SASEMAR.
- Autoridad Portuaria de Tenerife.
- Servicio de Urgencias Canario (SUC).
- Armada:
 - o Comandancia Naval de Tenerife.
 - o BAM "Relámpago"
 - o UBUCANAR.
- Ejército del Aire: MACAN (802 SCDN).

1.4. Área:

Sur de la isla de Tenerife. Los Cristianos.

1.5. Fecha:

24 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Depurar procedimientos entre Armada y Autoridad Portuaria de Tenerife y SASEMAR.
- Colaboración de la Armada en Auxilio en la Mar, Lucha contra la Contaminación.
- Colaboración de la Unidad de Buceo en comprobación de daños en buques y estabilización de buques mercantes.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

Buque de carga y pasaje que sufre un incidente en las proximidades del puerto de Los Cristianos que le motiva un incendio a bordo y un vertido de combustible. El BAM “Relámpago” envía trozo de Auxilio Exterior para luchas contra el incendio y realiza contención y recogida del vertido de combustible.

3.2. Secuencia:

- Notificación por parte de buque “Coriander” (nombre simulado para el buque de “ARMAS” participante) de que presenta una incidencia por posible colisión con objeto semisumergido que le provoca vía de agua e incendio a bordo, en la Zona II de las aguas competencia de la Autoridad Portuaria. El buque viene procedente de La Estaca con pasaje, vehículos y mercancía con destino Los Cristianos.
- Se activaría el Plan de Emergencia interior y Autoprotección, (PEIA). La Dirección de la emergencia corresponde al Director del Puerto y al haber un buque implicado el Capitán Marítimo actúa como asesor del Director.
- BAM “Relámpago” comunica vía ENCOMAR que se encuentra en las proximidades y que está listo para prestar auxilio, con posibilidad de enviar al trozo de seguridad interior (equipo contra incendios de personal y material).
- Tras recibir autorización, el “Relámpago” comunica con el Director del Puerto su disponibilidad para prestar auxilio.
- El Director de la Emergencia solicita a “Relámpago” que coordine con “Coriander” la ayuda y que empiece con las reacciones iniciales hasta la llegada del buque de Salvamento Marítimo.
- “Relámpago” empieza trasbordo de personal y material a “Coriander” con embarcaciones propias. Embarcación de SASEMAR, una vez en zona, apoya el traslado de personal y material.
- El “Coriander” comunica que aprecia rotura en un tanque de combustible con vertido al mar.
- El Director de la Emergencia (sigue siendo el Director del Puerto), pide colaboración al Capitán Marítimo para valoración del vertido y posible evolución en función de viento y corriente. La valoración es realizada por la embarcación de SASEMAR.
- La valoración indica que una mancha, la más importante, se dirige hacia la mar y otra mancha de menor proporción se dirige hacia el interior del puerto.
- La Dirección de la Emergencia en la mar pasa al Capitán Marítimo, quién activaría en la fase que estime necesario el Plan Nacional.
- El Director del Puerto seguiría siendo el Director de la Emergencia en lo que afecta estrictamente a la lámina de agua del puerto y zona terrestre,
- “Relámpago” informa que puede auxiliar en el control, dispersión, recogida del vertido que deriva mar a dentro y que es posible realizar una inspección submarina del casco por parte del equipo de la unidad de Buceo de Canarias que tiene a bordo, y que equipo de buceo a bordo puede realizar una

inspección de casco del “Coriander” para evaluar posibles daños y zonas de vertido.

- Un miembro del trozo de auxilio exterior resulta un herido, y se solicita su evacuación.
- Una vez controlado el incendio y se inicia el repliegue del Trozo al BAM.
- El médico del BAM informa de la necesidad de aeroevacuación del herido a tierra por no ser posible su tratamiento a bordo. Esta se realiza por medio del 802 SCDN del EA desde cubierta del “Relámpago”.
- Finalmente se inicia la de maniobra para despliegue de barrera y recogida con Skimmer de la mancha en la mar.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- Armada:
 - o Auxilio Exterior.
 - o Lucha contra la contaminación.
 - o Evacuación de Heridos.
 - o Coordinación del escenario.
- Autoridad Portuaria de Tenerife – Director Puerto de Los Cristianos:
 - o Dirección Emergencia en la Mar.
- Capitanía Marítima:
 - o Dirección Emergencia en puerto.
- Ejército del Aire:
 - o Localización y evacuación de náufragos/heridos.
- Servicio de Urgencias Canario (SUC):
 - o Puesto Médico Avanzado en muelle y atención de heridos.

5. Artificialidades ejercicio.

Disposición del contenedor de lucha contra la contaminación a bordo del “Relámpago”.

6. Otros asuntos.

Se pretende que Autoridad Portuaria de Tenerife, SASEMAR, Mando Naval de Canarias y “Relámpago” gestionen incidencia en ENCOMAR.

ESCENARIO XIII: Ejercicio bilateral ESP-POR en Rio Miño

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

Comandante Naval del Miño.

1.2. Objetivo:

- Comprobar la capacidad de coordinar incidencias de seguridad marítima entre los organismos competentes.
- Proporcionar un enfoque integral en las incidencias relacionadas con la seguridad marítima.
- Comprobar los protocolos de conducción de operaciones de Seguridad Marítima aplicables a este tipo de incidencias.
- Adiestramiento para FCSE y agencias civiles.
- Reforzar la Comunidad Marítima.

1.3. Participantes:

- España:
 - o CN Miño, PVI Cabo Fradera, UBUFER, AXEGA, Parques comarcales de Bomberos y Servicio de Urgencias-061, avión Grupo 43 Ejército del Aire, SASEMAR, Confederación Hidrográfica Miño-Sil y Guardacostas de Galicia.
- Portugal:
 - o NRP "Rio Minho", Autoridade Marítima Nacional y PM de Caminha, Unidad Mergulhadores Forenses da PM, Bomberos de Valença y Protección Civil.

1.4. Área:

Los tres ejercicios se desarrollan en el Tramo Internacional de Rio Miño en las zonas que señalan a continuación:

- El ejercicio de salvamento y LCC: En ambas orillas en zona próxima a Tuy entre la isla de San Pedro y el rio Louro.
- El tercer ejercicio se realizará en zonas adecuadas que serán determinadas por el Grupo 43 del EA.

1.5. Fecha:

19 y 20 de mayo 2021.

2. Objetivos parciales:

- Activar Plan de Salvamento y Rescate por embarcación hundida y posterior reflote.

- Activar Plan de Actuación de Control de la Contaminación por derrame combustible.
- Puesta en marcha Protocolo Contra incendios con hidroaviones.

3. Desarrollo del escenario.

3.1. Descripción:

- El Tramo Internacional del río Miño por sus condiciones climatológicas se ha convertido en los últimos años en una zona excepcional para las actividades de náutica de recreo, en un entorno aparentemente seguro, que ha derivado en un gran incremento de las actividades náuticas.

Por este motivo y por las particularidades del río como pueden ser los bajos de piedra o troncos a la deriva, es común que embarcaciones cuyos patrones tengan poca experiencia sufran pequeños accidentes.

En este caso, un tronco de grandes dimensiones arrastrado por la corriente impacta en una embarcación de recreo provocando una vía de agua incontrolable que deriva en su hundimiento.

- Escenario 1 y 2. Hundimiento embarcación eslora 7 m. con 4 pax. (19 Mayo)
 - Zona: Tuy – San Pedro de la Torre (3.2 MN) (tiempo de actuación).
 - Tripulación: 4 pax (2 desaparecidos).
 - Incidencia: Vía de agua fuera de control por impacto de tronco en la obra viva.
 - Motor: 150CV y depósito 150 l. gasolina.
 - Sonda: 3m / fango.
 - Desplegar medios SAR y LCC para controlar la incidencia.
- Para el escenario del día 20, se dará aviso de un incendio forestal para el cual es necesario tomar agua en el río por parte de los aviones del Grupo 43. El gran tráfico del río en épocas estivales hace necesario que se tengan que desplegar medios para el control del tráfico fluvial y hacer seguras las operaciones de SCOOPING.

3.2. Secuencia:

Periodo: de 0900B a 1400B del 19 de mayo (ejercicio 1 y2).

- A 0900B se produce la colisión de una embarcación de recreo a alta velocidad con un árbol a la deriva con varias personas a bordo en aguas del TIRM (4 PAX), a su paso por las localidades de Tuy (Pontevedra - España) y Valença (distrito de Viana do Castelo – Portugal), frente al Embarcadero del club de remo Miño. Realizan llamada de socorro por CH 8 SMM al Puesto de Guardia de la CNM.
- Según la información proporcionada por el patrón, la embarcación estaba ocupada por 4 personas (patrón +3 acompañantes). El patrón y un acompañante han regresado a nado a la orilla dando como novedad que otros dos acompañantes están desaparecidos.

- Una vez se tiene conocimiento del accidente, la CNM destaca una embarcación para confirmar la información, y notifica la alerta al 112-Galicia y al CCS de Vigo.
- Contrastada la información se procede a realizar la búsqueda y rastreo por las márgenes e interior del río, para tratar de rescatar con vida a los 2 desaparecidos.
- El Comte Naval del Miño, como OSC, solicita medios adicionales a las agencias participantes a través del 112-Galicia y el CCS de Vigo. Así mismo, el Comandante Naval, solicita apoyo a su homólogo portugués el Capitán de Puerto de Caminha que a su vez coordina la movilización a la Policía Marítima de Caminha, Bombeiros Voluntários de Valença, Equipa de Mergulhadores Forenses da PM.
- Se informa a la Presa Hidráulica de Frieira del dispositivo de búsqueda para que reduzca, si es posible, el caudal de agua de la presa mientras dure el dispositivo de rescate (simulado).
- La CNM será el centro de mando de la emergencia y punto de reunión de los medios activados de ambos países. Así mismo, asumirá la distribución de sectores para búsqueda aérea.
- Objetivos:
 - o Rescate de 2 PAX.
 - o Rastreo subacuático dirigido por COMUBUFER.
 - o Rastreo aéreo por medios aéreos de las diferentes agencias.
 - o Control del vertido de combustible si fuera necesario.
 - o Reflote de embarcación.

Periodo: 20 de mayo (AM) (ejercicio 3).

- Durante la mañana del día 20, se recibirá un aviso del Grupo 43 indicando su activación para operaciones de SCOOPING en el TIRM solicitando apoyo y canal de coordinación para el control del tráfico fluvial.
- Se desplegarán dos embarcaciones con SMM Ch.8 que servirán de comunicaciones con el avión del grupo 43.
- Una vez establecidas comunicaciones y despejado de embarcaciones el tramo para la toma de agua, se dará la novedad al hidroavión del Grupo 43 para que comience la maniobra.
- Una vez finalice las operaciones de SCOOPING se procederá a reabrir el tráfico fluvial.

4. Principales acciones a llevar a cabo por agencias.

- Armada CNM:
 - o Coordinar medios y distribuir zonas de búsqueda por sectores.

o Alistar instalaciones CN. del Miño para despliegue puesto de mando avanzado AXEGA.

- Resto de agencias:

Aportar medios materiales y personales para maximizar la eficiencia en las diferentes zonas de búsqueda.

5. Artificialidades ejercicio.

Fondeo de estructura para simular embarcación hundida junto a un muñeco para realizar rescate de cuerpo sin vida.

6. Otros asuntos.

NQR.

ESCENARIO XIV: Lucha contra el narcotráfico

1. Generalidades.

1.1. Coordinador:

EM. ALMART.

1.2. Objetivo:

- Primera prioridad: Adiestramiento conjunto ARMADA-DAVA con vistas a desarrollar procedimientos comunes de actuación durante futuras operaciones reales para la detección y seguimiento de embarcaciones lanchas rápidas dedicadas al narcotráfico.
- Segunda prioridad: Adiestramiento básico en la mar consistente en ejercicios marineros, de abordaje y de auxilio ante emergencias en la mar. Con el fin de mejorar la integración e interoperabilidad entre unidades ARMADA y DAVA.

1.3. Participantes:

- ARMADA:
 - o COVAM
 - o PB “Toralla” (actuando como lancha narcotráfico).
 - o PSO “Infanta Cristina” (actuando como unidad de vigilancia)
 - o Embarcación CBA (actuando como lancha narcotráfico)
 - o EOS (a bordo I. CRISTINA)
 - o Unidad cinológica TERLEV.
- DAVA
 - o CECOP
 - o Embarcación “Abanto”.
 - o Helo
 - o Dotación presa (a bordo Abanto)
 - o Personal enlace COVAM.

1.4. Área:

Zona de Cartagena entre Punta del Cerro (Águilas) y Cabo de Palos.



1.5. Fecha:

19 - 20 de mayo 2021.

2. Desarrollo del escenario.

2.1. FASE I. Reunión preoperativa (Ventana 190900B-191100B)

- Reunión en CG FAM de los POCS designados de las unidades/medios participantes para discutir detalles ejecución de las siguientes fases.
- A esta reunión deben asistir comandantes buques Armada, patrones embarcaciones DAVA y piloto HELO. (Reunión se podrá realizar en fechas previas)
- “Infanta Cristina” emitirá calendario de ejercicios detallado e instrucciones para cada ejercicio.

2.2. FASE II. Adiestramiento básico e integración. (Ventana 191100B-191500B)

- “Infanta Cristina”, Buque DAVA, y “Toralla” realizan ejercicios marineros que incluyan:
 - o Ejercicios de abordaje (alternado buque blanco)
 - o Ejercicio de auxilio emergencia en la mar
 - o Intercambio dotaciones.
 - o Procedimientos comunicaciones.

2.3. FASE III. Adiestramiento avanzado. (Ventana 192000B-200100B)

Durante esta fase se pretende practicar el diseño de una operación para localizar, identificar y asaltar embarcaciones que transitan desde Cabo de Palos a Punta del Cerro.

2.4. Unidades.

- Unidades que simulan embarcaciones relacionadas con el narcotráfico (OPFOR):

UNIDADES OPFOR	POC	PARTICIPACION
Toralla	TN. BARO MARTINEZ	FASE I, FASE III y RACTA (1) (2)
Embarcación CBA	TN. ZARAGOZA RUIZ	FASE I y FASE III (2)
(1) TORALLA participa además en Escenario RACTA periodo 190900-191300		
(2) ALMART dará instrucciones separadas a Embarcación CBA y Toralla para que durante el periodo de la FASE III efectúen transito Cabo de Palos – Punta del Cerro.		

- Unidades **BLUEFOR** que llevarán el control y coordinación medios, vigilancia marítima y apoyo aéreo para detección y localización bando OPFOR:

UNIDADES BLUEFOR	POC	PARTICIPACION
COVAM – ALMART	BWC/CF GILBERT	FASE I y FASE III (1)
INFANTA CRISTINA	CC. ABELLA	FASE I, FASE II y FASE III (2)
BUQUE/S DAVA	PATRULLERO “ABANTO”	FASE I, FASE II y FASE III
(1) ALMART dará instrucciones separadas a Infanta Cristina y embarcación DAVA para el periodo de la FASE III.		
(2) “Infanta Cristina” actuará como Jefe de Escena (ALMART dará instrucciones generales para unidades BLUE): - Coordinara medios DAVA/ARMADA conforme al plan de búsqueda - Emitirá detalles ejecución búsqueda HELO y frecuencia coordinación		

2.4. Instrucciones de coordinación.

- COVAM (con personal de enlace RACTA y DAVA pendiente de confirmar) actuará como coordinador de intercambio de información.
- La Información de la posición de las trazas será remitida por coordenadas polares (demora y distancia) respecto a siguientes puntos de referencia:
- FARO CABO PALOS:GRADOS/YARDAS
- PUNTA DEL CERRO: ...GRADOS/YARDAS
- La Información sobre trazas se remitirá vía ENCOMAR/SIRDEE/ seguirá siguiente formato:
 - o Traza núm. 01, 02,.../pesquero, mercante, embarcación de recreo, velero.../demora-distancia/rumbo componente. EJEMPLO:
 - o “TRAZA 01 – embarcación desconocida – al 120-1200 yardas CERRO/PALOS – rumbo SW”

2.5. Comunicaciones.

- El método para intercambio de información con CECOP sobre trazas y otras instrucciones será a través de ENCOMAR método primario.
- Método enlace entre buques será VHF.
- Canal de Ejercicios y seguridad CH 77 SMM

3. Seguridad.

- Se deberá respetar siempre el RIPAM
- No deberán acercarse los barcos a menos de 100 yds uno de otro.
- No deberá cortarse la proa deliberadamente
- Para parar un barco se dirá por CH 77 SMM (DETENIDO) y/o pantallazos foco.

4. Otros asuntos.

NQR.

DESTINATARIOS:

- Excmo. Sr. Almirante de la Flota.
- Excmo. Sr. Teniente General, Jefe del Mando Aéreo de Combate (MACOM).
- Excmo. Sr. Teniente General, Comandante del Mando de Operaciones.
- Excmo. Sr. Comandante General de Infantería de Marina.
- Excmo. Sr. General de División, Comandante del Mando Operativo Ciberespacial.
- Excmo. Sr. Contraalmirante, Comandante del Mando Naval de Canarias.
- Excmo. Sr. General de Brigada Jefe del Mando de Artillería de Campaña (MACA).
- Excmo. Sr. General de Brigada Jefe de la Fuerza de Protección de I.M.
- Excmo. Sr. Director General de la Marina Mercante.
- Excmo. Sr. Secretario General de Pesca.
- Sr. Director Adjunto de Vigilancia Aduanera.
- Sr. Presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- Sr. Presidente del Clúster Marítimo Español.
- Sr. Presidente de Cruz Roja Española.
- Sr. Presidente de la Asociación Nacional de Navieros Españoles.
- Sr. Presidente de Organismo Público de Puertos del Estado.
- Sr. Delegado del Gobierno de Canarias.
- Sr. Delegado del Gobierno de Murcia.
- Sr. Delegado del Gobierno de Valencia.
- Sr. Subdelegado del Gobierno de A Coruña.
- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Valencia.
- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Cartagena.
- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Ferrol.
- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga.
- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas.

- Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Tenerife.
- Sr. Capitán Marítimo de Valencia.
- Sr. Capitán Marítimo de Cartagena.
- Sr. Capitán Marítimo de Ferrol.
- Sr. Capitán Marítimo de Málaga.
- Sr. Capitán Marítimo de Las Palmas.
- Sr. Capitán Marítimo de Tenerife.
- Sr. Presidente del Colegio Nacional de Prácticos de Puerto.
- Sr. CN., Comandante de Unidades de Acción Marítima en Cartagena.
- Sr. CN., Comandante de las Unidades de Acción Marítima en Ferrol.
- Sr. CN., Comandante de las Unidades de Acción Marítima en Cádiz.
- Sr. CN., Comandante de las Unidades de Acción Marítima en Canarias.
- Sr. CN., Comandante del CBA.
- Sr. CN., Comandante Naval de Valencia.
- Sr. CN., Comandante Naval de A Coruña y Ferrol
- Sr. CN., Comandante Naval de Cartagena.
- Sr. CN., Comandante Naval de Las Palmas G. Canaria.
- Sr. CN., Comandante Naval de Málaga.
- Sr. Coronel Jefe de la Sección SAR (SAO PR) del MACOM.
- Sr. Coronel Jefe del Regimiento de Artillería de Costa nº 4 (RACTA-4).
- Sr. Coronel Jefe del Regimiento de Guerra Electrónica nº 1 (REW-1).
- Sr. Coronel Jefe del Regimiento Defensa NBQ nº1 (RNBQ-1)
- Sr. CF., Comandante Naval de Sta. Cruz de Tenerife.
- Sr. CC., Comandante Naval del Miño.