

El Sistema Naval de Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo

Capitán de Fragata Luis Perales Garat, Fuerza de Acción Marítima

El objeto de este artículo es describir de forma breve y asequible el Sistema Naval de Cooperación y Guía del Tráfico Mercante (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping, NCAGS*). Se trata de un asunto poco tratado en los medios de comunicación civiles, incluso en los especializados en el ámbito marítimo, como lo demuestra el hecho de que la última vez que se publicó un artículo sobre este tema en una revista civil fue en 2008.

Creemos que hay motivos para reiterar la necesidad de un conocimiento mutuo y una estrecha colaboración en esta área. La siempre cambiante situación ha sufrido varias modificaciones: las amenazas al tráfico marítimo se han incrementado y las zonas de actuación han cambiado, produciéndose, por ejemplo, un éxodo masivo de inmigración por vía marítima en el Mediterráneo Central; las nuevas Estrategias de Seguridad Marítima nacional y de la Unión Europea consagran la necesidad de un esfuerzo concertado de todos los actores presentes en el entorno marítimo en las cuestiones que afectan a la seguridad; por último, la Armada ha adquirido una amplia experiencia y conocimiento, tanto en el apoyo a buques desde el Centro de Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), como con la participación en un elevado número de ejercicios nacionales e internacionales. Todo ello ha producido la necesaria actualización de la doctrina nacional y aliada en los temas relacionados con la NCAGS.

Puesto que NCAGS implica la cooperación con el tráfico mercante, hemos pensado que la mejor manera de darle divulgación no podía ser otra que las páginas de esta revista.

Un breve repaso histórico

La doctrina NCAGS de la OTAN y nacional ha sufrido un cambio importante desde el final de la guerra fría. De la obligatoriedad por parte de los buques de someterse a las órdenes de la Autoridad Naval, se ha pasado a un concepto -aplicable desde tiempo de paz hasta tiempos de crisis o conflicto- donde la participación de los buques es voluntaria. Sólo en el caso de que así lo decidiera el Estado del pabellón -y aún aquí podemos preguntarnos cuáles serían las consecuencias en este mundo de intereses transnacionales cruzados- se pondría en marcha un sistema de participación obligatoria de los buques mercantes.

En lo que respecta al desarrollo de las operaciones, se aplica un "enfoque integral" que se adecúa perfectamente a los objetivos de la política nacional y europea, y que reconoce la necesidad de contemplar a todos los actores como partes integrantes en el planeamiento y desarrollo de las operaciones. Así, desde la perspectiva NCAGS, resulta imposible hacer un planeamiento consecuente sin considerar las condiciones de tráfico, explotación, recursos,... existentes en una zona marítima concreta donde se desarrolle una operación.

El antiguo -y reglamentario- concepto de Control de Tráfico Marítimo (CONTRAMAR) de la Armada, exigido antaño para el reconocimiento de las titulaciones profesional de la Marina Mercante, ha desaparecido. El nuevo sistema NCAGS nacional se basa, también para nuestros buques, en su voluntariedad. Sin embargo, dado el creciente número de amenazas para la seguridad marítima y las posibilidades de difusión que ofrecen las tecnologías actuales, la suscripción a este sistema es cada día más fácil y más frecuente.

Fig. 1: Ejercicio de abordaje en la mar.



Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DNV·GL

Doctrina NCAGS

La doctrina aliada, siguiendo un proceso de mejora constante, ha actualizado recientemente su documento de Decisión Militar MC 376/3, que sirve de marco estratégico para la actualización del resto de documentos de nivel táctico que describen la doctrina NCAGS.

Desde la Armada española se participa activamente en la actualización de dichos documentos, siendo una voz autorizada en estos foros, ya que se posee una amplia experiencia en la cooperación con la comunidad mercante (la Armada organizó el *NATO Shipping Working Group* de la Alianza en Cartagena en el año 2015).

Los beneficios que persigue NCAGS son dobles, conduciendo a una situación ventajosa para ambas partes, de modo que la participación voluntaria de la comunidad mercante beneficia tanto al tráfico mercante como a las unidades navales.

Las ventajas para el Comandante de la Operación son las siguientes:

- Mejora del proceso de decisión, gracias al asesoramiento experto en temas de tráfico mercante
- Contribución a la utilización más efectiva y eficiente de los medios disponibles
- Mejora de la libertad de maniobra, mediante la prevención de interferencias mutuas

Las ventajas para la comunidad mercante son las siguientes:

- Contribución al bienestar económico de la nación y a la estabilidad internacional, mediante la mejora de la seguridad y protección del tráfico mercante
- Mantenimiento de un flujo ininterrumpido de tráfico marítimo en el Área de Operaciones
- Aumento de la confianza del tráfico mercante en las operaciones militares

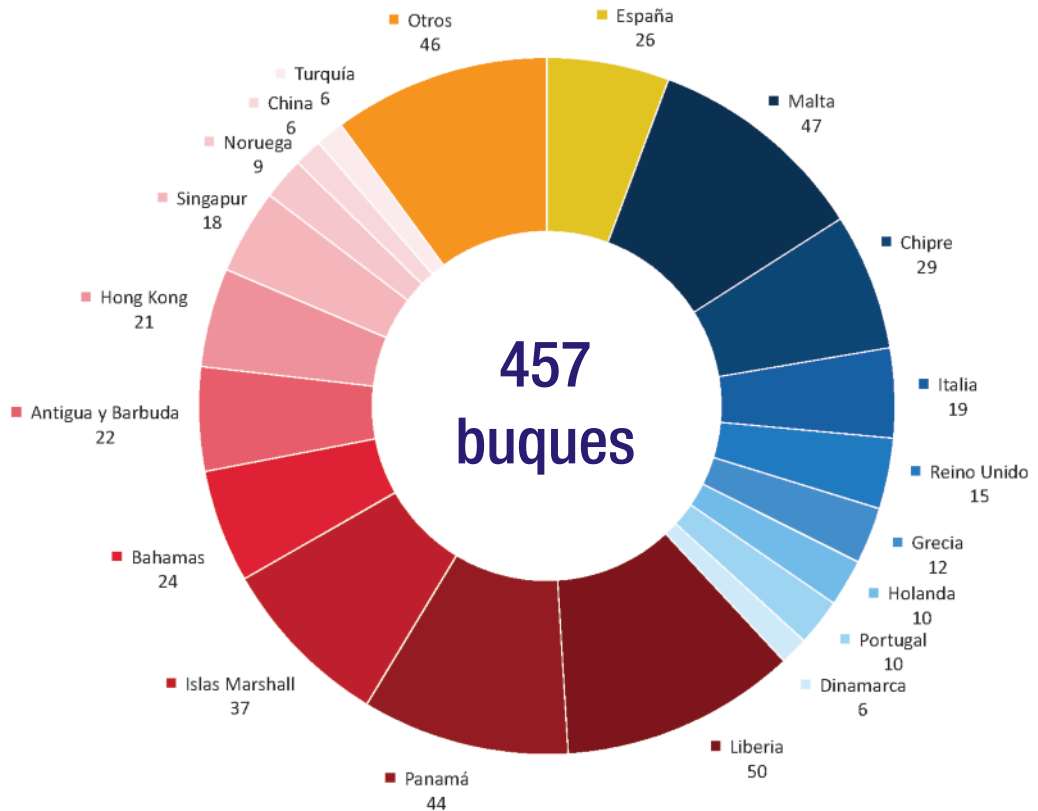


Fig. 2 Participación de buques por bandera en el ejercicio MNEX 15 SP.

La publicación doctrinal ATP 02.1 *Guide to Owners, Operators, Masters and Officers*, se encuentra disponible en el portal ENCOMAR de la Armada: <https://encomar.covam.es/>.

La participación voluntaria en el NCAGS se fundamenta en la remisión de los Formatos ALFA y BRAVO, informe de los datos de posición del buque y aquellos otros datos que puedan ser importantes para el desarrollo de la operación. Estos pueden variar en función de la amenaza existente: así, la velocidad y el francobordo de un buque pueden ser vitales para impedir un abordaje por piratas, pero ser insustanciales -o incluso contraproducentes- en el caso de amenaza de minas.

El seguimiento de todos esos informes recibidos y el asesoramiento al Comandante de la Operación se llevará a cabo por el Oficial NCAGS de

su Estado Mayor. Este oficial servirá de nexo entre la marina mercante y las unidades navales, consiguiendo con ello conciliar las necesidades militares de la operación con los requisitos civiles de la zona donde ésta se realiza.

Dependiendo del tipo de operación, el Oficial NCAGS se encontrará a bordo o en tierra. En cualquier caso, podrá contar con el apoyo que le presta el COVAM para el seguimiento y control de todos los buques en la zona.

Aunque la mayoría de las operaciones en las que se realizan estas funciones son Operaciones de Respuesta de Crisis (*Crisis Response Operations, CRO*), como la Operación ATALANTA o ACTIVE ENDEAVOUR, donde el nivel de implicación militar es limitado, en el caso de situaciones de crisis o conflicto, es previsible la necesidad de pasar de la cooperación al control del tráfico mercante, en cuyo caso la organización sería más extensa.

Si esto sucediera, el Oficial NCAGS tendría que contar con auxilio en los puertos situados dentro de la Zona de Operaciones. Para esto la doctrina contempla la utilización de unidades desplegadas (*Deployed NCAGS Elements, DNE*) que serían

DNV·GL



Fig. 3: Página NCAGS del sitio público ENCOMAR.

las responsables del enlace con los buques en sus zonas de responsabilidad.

Para el desarrollo de estas funciones, nada es más acertado que contar con el apoyo de personal experto en el tema. Los Reservistas Voluntarios que realizan sus funciones de Control de Tráfico Marítimo son el pilar en el que se asienta el desarrollo de dichas funciones.

El perfil de estos reservistas es el de un oficial de la Marina Mercante con años de experiencia embarcado y conocimiento del modo de operar de la Armada. Los planes de activación desarrollados en los últimos años contemplan unas activaciones periódicas, de manera similar a como lo realizan nuestros socios aliados.

Esperamos alcanzar la cifra anual de 50 activaciones para estos cometidos, lo que nos permitirá garantizar el disponer de suficiente personal preparado para responder a cualquier eventualidad.

EL COVAM

El Centro de Operaciones de Vigilancia y Acción Marítima de la Armada (COVAM) del Almirante de Acción Marítima, que se encuentra operativo desde el año 2008, ofrece a todos los buques de interés nacional la posibilidad de registrar su tránsito, con lo que se procede a controlar su derrota, informarle de la situación de seguridad e incidentes en el área donde navega, disponiendo así de las condiciones necesarias para comenzar cualquier operación que fuera precisa en el caso de que surgiera un incidente que obligase a intervenir.

El COVAM lleva a cabo el seguimiento de todos los buques nacionales que lo han solicitado para las zonas de interés establecidas, 24 horas al día, 365 días al año. Para ello utiliza tanto sistemas civiles como militares, integrando la información procedente de diferentes fuentes, nacionales e internacionales: AIS, LRIT, AIS satélite,...

La herramienta que se utiliza para el intercambio de información con el resto de las agencias civiles es el portal de Entorno Cooperativo de la Armada (ENCOMAR), que está diseñado para incorporar información de diferentes fuentes y compartirla con aquellos con los que sea necesario. Se trata de información sin clasificar dentro del estamento militar. Pero el COVAM dispone de otros medios para intercambiar, con nuestros socios y aliados, información clasificada que le da acceso al conocimiento de una situación militar más amplia de la puramente civil.

Fig. 4: El COVAM en operación.



DNV·GL

Adiestramiento NCAGS

Para conseguir mejorar los procedimientos y coordinación NCAGS, la Armada organiza anualmente un escenario específico dedicado al NCAGS dentro del ejercicio MARSEC. En dicho escenario participa, dirigida desde el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima y sus mandos subordinados, toda la red de Comandancias y Ayudantías Navales de la Armada. Para realizar la coordinación con los buques civiles, se emite un radioaviso invitando a participar en el ejercicio por medio de la remisión de Formatos ALFA. La tasa de participación es muy significativa, tanto de buques nacionales como de cualquier otra bandera de los que navegan por la zona del ejercicio.

Además de este ejercicio nacional, la Armada participa anualmente en otros ejercicios internacionales con sus socios de la OTAN. En el año 2015 actuamos como directores del ejercicio Multinational NCAGS Exercise 2015 Spain (MNEX 15 SP) consiguiendo cuotas de participación de buques mercantes nunca alcanzadas por nuestros socios aliados.

Adiestramiento de Trozos de Visita y Registro y Equipos de Seguridad

Como consecuencia de las misiones de Seguridad Marítima, la Armada se puede ver obligada a realizar operaciones a bordo de buques mercantes, como el caso de toma de un buque, captura de rehenes,...

Para adiestrarnos en esta área, el Oficial NCAGS del Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima -utilizando su conocimiento de la cooperación con buques mercantes- también coordina la ejecución de ejercicios periódicos en buques que hacen escala en todos los puertos nacionales. Para ello, contactamos con agentes consignatarios, navieros y armadores, solicitando la posibilidad de efectuar ejercicios a bordo durante las escalas en puerto -o en la mar- por parte de nuestros Trozos de Visita y Registro (TVR) y Equipos Operativos de Seguridad (EOS). Dichos ejercicios - que realizamos en buques de cualquier bandera, con la premisa de no interferir en la operatividad del buque- nos permiten ambientar a nuestras dotaciones en el escenario real en el que podrían verse obligados a actuar.

Con el objetivo de extender nuestras capacidades de reacción y el conocimiento de las funciones que realiza la Armada, realizamos frecuentes cooperaciones con otros actores: Universidades de Náutica, Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas,... Recientemente hemos incorporado al Clúster Marítimo Español dentro del ejercicio MARSEC.



Fig. 5: Adiestramiento de un equipo EOS a bordo de un mercante.

En conclusión

La Armada dispone de una serie de capacidades y unos cometidos que están al servicio de los intereses nacionales. NCAGS es uno de dichos cometidos, que se realiza con carácter permanente en apoyo a todos los buques que así lo soliciten.

La participación voluntaria en el seguimiento que lleva a cabo la Armada de los buques nacionales y su incorporación a los ejercicios que

desarrolla, así como la posibilidad de organizar ejercicios en puerto, nos permite mantener a las unidades en el mejor estado de disponibilidad para reaccionar a cualquier situación que pueda surgir.

La interacción con la comunidad mercante permite tender puentes y tener un conocimiento mutuo que facilitará la cooperación para conseguir que el mar sea ese espacio de seguridad que todos deseamos y necesitamos.

Contribuye a la Seguridad Marítima

¿Sabía Ud. que?

- ... Más de 200.000 buques al año navegan por las líneas de comunicaciones marítimas españolas.
- ... La seguridad de estas líneas de tráfico es vital para la Comunidad Internacional.
- ... El mar es el lugar utilizado por diferentes organizaciones para cometer actividades ilegales de todo tipo.
- ... Y podría utilizarse para el tráfico de armas de destrucción masiva (ADM).
- ... La inmigración ilegal supone un importante problema para Europa.
- ... Algunas empresas se dedican al expolio del patrimonio subacuático nacional.
- ... Uno de los cometidos de la Armada Española es vigilar y dar seguridad en los espacios marítimos nacionales.



ES RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA: EFECTUAR VIGILANCIA PERMANENTE EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DE INTERES DE ESPAÑA, Y CONTRIBUIR CON EL



RESTO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS CON COMPETENCIAS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA.





¿Did you know....?

- ... More than 200.000 vessels navigate through the Spanish maritime communication lines annually.
- ... Security of these traffic lines is vital for the International Community.
- ... The sea is used by several organizations to commit illegal activities.
- ... The maritime environment is the main gate to Europe for weapon and drug trafficking.
- ... And could be used for trade with Weapons of Mass Destruction (WMD).
- ... Illegal migration is a major problem for Europe..
- ... Some companies are looting national underwater heritage.
- ... One of the tasks of the Spanish Navy is to keep surveillance in the national maritime areas.

POR TU SEGURIDAD Y POR LA SEGURIDAD DE TODOS ¡COLABORA CON NOSOTROS!



ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.