



NORENT CUBIERTA-COMUNICACIONES N°1

NORMATIVA DE ENTRENAMIENTO (CENTARM)

- Empleo de señales visuales y luces según el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.
- Empleo del Código Internacional de Señales y el Código Aliado (ATP).
- SECURITE para ejercicios con submarinos.

Ref.: a) Reglamento internacional para prevenir los Abordajes.
b) ATP-01 (H) VOL II.
c) MTP-16 (E)
d) NTPP 4-01.4.
e) MXP-1 (E) cambio 5.

I.- OBJETIVOS:

- A. De acuerdo a los procedimientos establecidos en las Publicaciones Rectoras y con el propósito de incrementar los niveles de seguridad y estandarizar los procedimientos exigidos por el CENTARM, se comunica el siguiente NORENT, el cual deberá ser cumplido en todos los buques de la Armada de Chile, desde su fecha de publicación en la Página Web del Centro de Entrenamiento de la Armada.
- B. En caso de que alguna unidad detecte alguna discrepancia en los procedimientos establecidos en el presente NORENT, deberá comunicarlo vía oficial al CENTARM para su evaluación y posterior resolución.

II.- INFORMACIONES.

- A. El presente documento es una compilación actualizada de todas las normas emitidas del Área de Comunicaciones desde el año 2013 al 2020 y tiene como propósito agrupar en un lugar común todas las normas que las unidades de la Armada de Chile han

RESERVADO

utilizado en los últimos años.

B. La presente NORENT, deroga las normas de Comunicaciones incluidas en los documentos que se detallan a continuación:

- NORENT N°1 DE CUBIERTA, Pto II.- N°4 OCT. 2013.
- NORENT N°5 DE CUBIERTA, Pto II.- N°4 JUL. 2017.

C. Las normas que no se encuentran en el presente documento han perdido vigencia, fueron incluidas en los respectivos ejercicios MEUS de cubierta o han sido separadas en otra NORENT.

III.- DISPOSICIONES:

A. Empleo de señales visuales “Buque sin Gobierno” y “Buque con Capacidad Maniobra Restringida”.

La Regla N° 3 (Definiciones Generales) del Reglamento Internacional para Prevenir los abordajes (RIPA) define la expresión “*Buque Sin Gobierno*” como “...*todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque*”. Por otra parte, la expresión “*Buque con Capacidad de Maniobra Restringida*” significa “... *todo buque que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobra en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.*”

Cada vez que un buque se encuentre en alguna de esas dos situaciones, se deberá izar la respectiva señal visual. Las unidades deberán evitar izar una u otra señal por automático siguiendo una “check list”, sin previamente haber analizado la situación particular en la que se encuentre su buque. Los siguientes factores deberán tomarse en consideración: navegación oceánica, costera, pilotaje, visibilidad, tráfico en las cercanías, condiciones meteorológicas, capacidad de respuesta de la maquinaria, entre otros.

Debido a la variedad de publicaciones de referencia que existen en la Armada de Chile, se hace necesario clarificar algunas situaciones que pueden generar confusiones.

1. Buque con Capacidad de Maniobra Restringida.

Es importante entender que la naturaleza del trabajo que realiza un buque es lo que hace ser considerado con Capacidad de Maniobra Restringida, más allá de su diseño o sus características físicas. Por ejemplo: un remolcador ejecutando tareas de remolque podría tener su capacidad de maniobra restringida cuando se encuentre ejecutando un remolque que limite severamente su maniobrabilidad. En otras circunstancias solo será un buque que remolca a otro y si no se encuentra ejecutando un remolque (tránsito), será considerado solamente como un buque de propulsión mecánica.

i. Replenishment at Sea (RAS).

La publicación NTTP 4-01.4 (2009) en su artículo 2.4.6.1 (Day Shapes) menciona que el buque que aproxima (approach ship) debe izar las “day shapes” cuando su aproximación ha comenzado (Romeo a tope).

Teniendo en consideración que este artículo no hace una referencia explícita al RIPA ni al concepto de Buque con Capacidad de Maniobra Restringida, se podría asumir que las “Day Shapes” corresponden a las marcas dispuestas en la Regla 27

RESERVADO

del RIPA (*tres marcas en línea vertical en el lugar más visible. La más elevado y la más baja de estas marcas serán bolas y la marca central será bicónica*) y a las luces todo horizonte mencionadas en la misma regla.

Por otra parte, el ATP/MTP-16 (E) artículo 0411, hace mención explícita a la Regla 27 con respecto al uso de las luces y marcas diurnas, clarificando que estas se izarán o encenderán cuando la primera línea sea pasada y se arriarán o apagarán cuando la última línea de la maniobra sea entregada. Sin embargo, agrega que las marcas/luces podrán ser utilizadas con anterioridad y a discreción del comandante, dependiendo de la situación.

Por lo tanto y considerando las experiencias de FOST en entrenamientos de buques de la OTAN, se adoptará lo estipulado en el ATP/MTP-16 (E), para definir el momento en el cual se debe izar o encender las marcas o luces de Buque con Capacidad de Maniobra Restringida en maniobras RAS.

ii. Remolque.

Con respecto a Remolque, la Regla 3 incluye dentro de las categorías de Buque con Capacidad de Maniobra Restringida a *“Buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de su derrota”*. Por lo tanto, la unidad que se encuentre remolcando a otra, deberá evaluar si se encuentra o no en esa condición para declarar que se encuentra con Capacidad de Maniobra Restringida e izar o encender las señales visuales o luces correspondientes.

iii. Operaciones Aéreas.

En el caso de operaciones aéreas en general, se deberá evaluar la capacidad de maniobra de la unidad de acuerdo con el RIPA. Es decir, llegado el momento en que el Oficial de Guardia cae a rumbo de vuelo y autoriza las operaciones al encender la luz verde en cubierta de vuelo, se podría decir que el buque no es capaz de maniobrar de acuerdo con el reglamento y por tanto se encuentra con Capacidad de Maniobra Restringida.

2. Buque Sin Gobierno.

Para este caso, se deberá considerar la definición expuesta en el primer párrafo de esta disposición (Regla 3) para evaluar si el buque se encuentra o no sin gobierno. Para el desarrollo de ejercicios de falla de gobierno, no se deberá izar la señal de buque sin gobierno o encender las respectivas luces por automático, sin previo análisis de la situación.

B. Empleo de señales visuales del Código Internacional de Señales y ATP-01 (H) Vol. II.

Objeto evitar situaciones confusas en el empleo de las señales visuales, las unidades que se encuentren operando en cercanías de barcos mercantes, deberán utilizar el Código Internacional de Señales. Por otra parte, cuando se opere entre unidades navales, se deberá utilizar la última versión vigente del ATP-01 Vol. II. Cuando la situación sea mixta, es decir, operando entre unidades navales, pero a su vez existan barcos mercantes, se izará en una driza la señal internacional y en la otra la señal correspondiente al ATP-01 Vol. II.

Para el uso del Código Internacional de Señales, se deberá dar estricto cumplimiento

RESERVADO

al artículo 117 del ATP-01 (H) Vol. II, teniendo la precaución de no confundir las nomenclaturas de banderas y antiguas abreviaciones en español (ATP-1 (C)), con las nomenclaturas y abreviaciones en inglés de la versión H.

Ejemplo: Las unidades que efectúan ejercicios en la bahía de Valparaíso, deberán izar las banderas "CODE UY" (estoy haciendo ejercicios. Manténgase alejado de mí).

C. SECURITÉ en ejercicios con submarinos:

Ref.: MXP-1(E) Cambio 5.

Durante ejercicios con submarinos, el FVSS (Fishing Vessel Safety Ship) actuará como enlace de comunicaciones con los pesqueros que se encuentren en el área de ejercicios. Si este buque no está lo suficientemente bien posicionado, podrá delegar esta tarea a otra unidad mejor posicionada.

Antes que comience el ejercicio, el FVSS deberá transmitir la señal SECURITÉ inicial en canal VHF Marítimo 16, incluyendo un canal convenido de trabajo para evitar II.MM.

Español:

"SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ, A TODAS LAS ESTACIONES, A TODAS LAS ESTACIONES, A TODAS LAS ESTACIONES, ESTE ES, BUQUE ARMADA (característica internacional o número de casco) (3 veces).

INFORMANDO QUE SE ESTAN DESARROLLANDO OPERACIONES CON SUBMARINOS EN (descripción general del área geográfica) MANTENER ATENCIÓN EN CANAL VHF XX (canal de trabajo) PARA MAYOR INFORMACIÓN, TERMINADO".

Inglés:

"SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ, ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS, THIS IS, WARSHIP (característica internacional o número de casco) (3 veces).

FOR INFORMATION CONCERNING SUBMARINE OPERATIONS IN (descripción general del área geográfica en inglés) LISTEN ON VHF CHANNEL XX (canal de trabajo) OUT".

Luego se debe transmitir una señal SECURITÉ más completa en el canal de trabajo coordinado, señalando que se desarrollarán ejercicios con submarinos en el área dispuesta y la característica de llamada del FVSS para que los pesqueros que se encuentren en cercanías de los buques de guerra soliciten más información.

Las comunicaciones con los pesqueros deben ser orientadas a promover confianza entre las unidades navales y la industria pesquera. Se debe tener especial consideración en el lenguaje a utilizar (inglés o español dependiendo del área en donde se realiza el ejercicio).

Español:

"SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ, A TODAS LAS ESTACIONES, A TODAS LAS ESTACIONES, A TODAS LAS ESTACIONES, ESTE ES, BUQUE ARMADA (característica internacional o número de casco) (3 veces) QUE INFORMA: BUQUES ARMADA SE ENCONTRARÁN EJECUTANDO EJERCICIOS CON SUBMARINOS EN (descripción general del área geográfica) POR LAS PRÓXIMAS "XX" HORAS.

RESERVADO

PESQUEROS EN LAS CERCANÍAS DE LOS BUQUES ARMADA QUE REQUIERAN MAYOR INFORMACIÓN, DEBERÁN LLAMAR A (característica internacional o número de casco) EN ESTE MISMO CANAL. TERMINADO”

Inglés:

“SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ, ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS, THIS IS, WARSHIP (identity) (3 times), WARSHIPS WILL BE EXERCISING WITH A SUBMARINE IN (descripción general del área geográfica en inglés) FOR THE NEXT “XX” HOURS.

FISHING VESSELS IN THE VICINITY OF WARSHIPS AND REQUIRING FURTHER INFORMATION SHOULD CALL WARSHIP (característica internacional o número de casco) ON THIS CHANNEL. OUT”.