

CAPÍTULO 02

ESTADOS DE ALISTAMIENTO

10201. ESTADOS DE ALISTAMIENTO

El concepto de “Estado de Alistamiento” define la **condición de preparación del personal y del material para enfrentar diversos niveles de amenaza o riesgo de daños**, de una manera gradual y de forma compatible con las necesidades de habitabilidad, descanso, rutinas y mantenimiento. Los “Estados de Alistamiento” corresponden a la base de la organización operativa de una Unidad y deben ser racionalmente compatibles con la organización administrativa.

Los “Estados de Alistamiento” provocan que las unidades de superficie deban adoptar distintos tipos de organización según la situación táctica y actividades en desarrollo, para lo cual, deben cumplir lo estipulado en las distintas normas del Centro de Entrenamiento y lo definido en BRd2170(1).

Genéricamente, los Estados de Alistamiento se definen de la siguiente forma:

- a. **ESTADO 1 : Combate** – El Buque se encuentra bajo amenaza directa o ataque, por lo que se cubrirán puestos de combate. El buque debe ser capaz de navegar efectuando acciones ofensivas y defensivas.

Todos los controles cubiertos y la condición del armamento, maquinaria y material de control de averías en su más alto nivel de alistamiento, logrando la mayor eficiencia para combatir las guerras externa e interna. Para esto, el Buque debe haber efectuado anteriormente los Preparativos para Estado 1 (State One Preps) y debe encontrarse trincado para el combate. No corresponde utilizar el Estado 1 para maniobras generales.

- b. **ESTADO 2 : Patrulla de combate** – Buque capaz de actuar en autodefensa, con Team permanente para control de emergencias a bordo, reparaciones de armas y sensores, cubierta de vuelo y partida de alimentación. Permite efectuar RAS con amenaza y Operaciones aéreas. La Unidad pierde la capacidad de efectuar trabajos de mantenimiento rutinario y trabajos administrativos. Permite sostener por un período más prolongado las operaciones que el Estado 1, otorgando descanso al personal previo a las acciones de combate.

La adopción del Estado 2 puede ser efectuada sólo una vez que el Buque está listo para el combate (Estado 1), en lo que respecta al personal como al material. Esto implica, que todos los Preparativos para

Estado 1 (State One Preps), han sido efectuados y el Buque se encuentra listo para el combate.

Consecuentemente, este Estado es sólo una condición del personal, no así del material, cuya condición es la misma del Estado 1.

- c. **ESTADO 3 : Tránsito y Maniobras** – Durante el tránsito sin amenaza, el buque es capaz de navegar con seguridad con el Team permanente de emergencias a bordo (SSEP), mantenedores de Sistemas de Armas, cubierta de vuelo y Team de Mando de Guerra Interna. Lo anterior, permite navegar ininterrumpidamente por largos períodos de tiempo, efectuar ejercicios por controles, ejecutar mantenimiento preventivo, correctivo y dar descanso.

En caso de averías mayores, colisión o averías múltiples, se cubrirá Emergencia Mayor en la mar.

Las maniobras se cubrirán en este estado, sin perjuicio que para cubrir una determinada maniobra (varada administrativa, remolque, logot, entre otros) sea necesario contar con la participación de gran parte o toda la dotación.

- d. **ESTADO 5 : Servicio de Puerto** – Usado cuando el buque está a la gira o atracado. Este Estado se emplea para permitir descanso dentro de los límites dispuestos, manteniendo la capacidad de reacción segura ante una emergencia a bordo (incluyendo zarpe de emergencia) y atendiendo las necesidades del servicio.

La cantidad mínima de personal en cada guardia deberá ser la necesaria para cubrir el zafarrancho de emergencia en puerto, de acuerdo a los estándares de cada tipo de Unidad.

En cada uno de los Estados anteriores, el buque adopta una configuración del material y del personal tal, que le permite enfrentar las operaciones en la mar con un nivel de preparación acorde a la evaluación de riesgo que se haga. La atribución para cambiar de un Estado de Alistamiento a otro debe quedar claramente especificada en la Doctrina de Combate del Comandante, así como para aumentar el alistamiento como para disminuirlo.

Esta decisión debe tomarse basado en:

- a. La evaluación del riesgo de daños.
- b. La advertencia esperada de un ataque.
- c. La rapidez con que se puede adoptar el Estado de Alistamiento más elevado.

Los estados de alistamiento no incluyen en forma automática y deben ordenarse por separado:

- a. Grados de aprovisionamiento o alistamiento de los sistemas de armas.
- b. Alertas específicas para los helicópteros embarcados o cualquier otro medio aéreo subordinado.
- c. Una condición de estanqueidad al agua o gases específica.

Será responsabilidad del Oficial que tenga el “Control del Buque” en los distintos estados, velar por el cumplimiento de la organización correspondiente, confirmar que el personal esté en sus puestos de acuerdo con la Lista de Guardia del Personal vigente promulgada por la Segunda Comandancia e informar al Comandante de los puestos que no se encuentran cubiertos y el motivo.

10202. ANEXOS

Anexo “A”: Procedimiento para cambiar de Estado.

ANEXO “A”**Procedimiento para cambiar de Estado**

Debido a las distintas organizaciones y responsabilidades, los momentos críticos de vulnerabilidad se producen al transitar de un Estado de Alistamiento a otro. Por esto, complementado con la normativa interna de cada Tipo de Unidad, se presenta en términos genéricos el procedimiento para efectuar el cambio del Estado de Alistamiento, el cual debe ser adecuado por las respectivas unidades según cada organización:

Estado Base	Nuevo Estado	Pasos a Seguir	Control Emergencia	Control del Buque
5	3	1. Llamada SSEP y Personal en E3. 2. OOW recibe novedades del OOD en Puente de Mando. 3. SCC comunica al puente SSEP conforme. 4. SUBOFICIAL DE ENTREPUENTE E3 informa personal en E3 cubriendo sus puestos conforme. 5. Se comunica por 1MC: <i>“Información General, Guardia (guardia) establece Estado 3, a contar de este momento cualquier emergencia será controlada por la SSEP, control del MC desde el Puente de Mando, Oficial de Guardia (nombre), Jefe de Guardia (nombre)”</i>.	SSEP	OOW / JEFE GUARDIA / OFOPER
3	1	1. PWO/JDG/OFOPER recibe novedades del OOW. 2. PWO/JDG/OFOPER pide autorización y asume el control del buque. 3. PWO/JDG/OFOPER ordena por 1MC cubrir Puestos de Estado 1 y política de caperuzas. Personal tiene 5 minutos para presentarse en sus puestos de Estado 1. 4. COMMAND ADVISOR informa puestos cubiertos conforme. 5. PWO/JDG/OFOPER ordena por 1MC: <i>“Realizar STATE ONE PREPS”</i>. 6. COMMAND ADVISOR recibe reporte de avance e informa por áreas: Ingeniería y SS.AA. 7. OOW dan reporte de puestos cubiertos y preparativos al PWO/JDG/OFOPER de Puente y CIC, respectivamente. 8. PWO/JDG/OFOPER informa al Comandante: <i>“Buque en Estado 1, la venia para entregar el control”</i>. 9. PWO/JDG/OFOPER informa por 1MC: <i>“Información General, Buque en puestos de Estado 1, a contar de este momento cualquier</i>	IBC	CO

ORIGINAL

		<i>emergencia será controlada por el IBC, control del MC desde la CIC/Puente, política de caperuzas _____, condición de estanqueidad _____, condición de navegación _____. En 1 minuto más se dará Command Aim".</i>		
5	1	1. PWO/JDG/OFOPER recibe novedades del OOD en el puente. 2. Se cumplen los pasos 2-8 para pasar de Estado 3 a 1, desde la CIC/Puente.	IBC	CO
1	2	1. PWO/JDG/OFOPER solicita al Comandante: "La venia para tomar el control del buque y establecer Estado 2" 2. Oficial a cargo de DWEP de color de guardia que corresponda informa a COMMAND ADVISOR sobre DWEP conforme. 3. Se comunica por 1MC: "Información General, Guardia (guardia) establece Estado 2, a contar de este momento cualquier emergencia será controlada por la DWEP, control del MC desde la CIC/Puente, política de caperuzas _____, condición de estanqueidad _____, condición de navegación _____. (Sólo se reportarán las condiciones y políticas que varían). 4. Personal se dirige a su puesto de guardia o descanso, según corresponda, posterior a entrega de novedades.	DWEP	OOW / JEFE GUARDIA / OFOPER
2	1	1. PWO/JDG/OFOPER ordena por 1MC: "Cubrir Estado 1" (caperuzas y condición de estanqueidad si corresponde). Personal tiene 3 minutos para presentarse en sus puestos de Estado 1. 2. COMMAND ADVISOR informa puestos cubiertos conforme. 3. PWO/JDG/OFOPER informa por 1MC: "Buque en Estado 1, cualquier emergencia será controlada por el IBC".	IBC	CO
1	3	1. PWO/JDG/OFOPER solicita al Comandante: "La venia para establecer Estado 3". 2. PWO/JDG/OFOPER ordena por 1MC "Deshacer STATE ONE PREPS, caperuzas _____". 3. COMMAND ADVISOR informa 100% de preparativos deshechos. 4. OOW informan de preparativos deshechos en Puente y CIC respectivamente. 5. Llamada para SSEP en cercanías SCC. 6. COMMAND ADVISOR informa SSEP conforme para asumir el control de las emergencias. 7. Se comunica por 1MC: "Información General, Guardia (guardia) establece Estado 3, a contar de este momento cualquier emergencia será controlada por la SSEP, control del MC desde el	SSEP	OOW / JEFE GUARDIA / OFOPER

		<i>Puente de Mando, Oficial de Guardia (nombre), Jefe de Guardia (nombre), caperuzas _____</i> . 8. PWO/JDG/OFOPER solicita la venia y entrega el control del buque al Puente (si corresponde).		
3	5	1. OOW solicita al Comandante: <i>"La venia para establecer Estado 5"</i> . 2. Llamada para la guardia (donde se disponga). 3. OOD informa presencialmente en el Puente de Mando al OOW guardia formada conforme y se recibe de las novedades. 4. Se comunica por 1MC: <i>"Información General, Guardia (guardia) establece Estado 5, a contar de este momento cualquier emergencia será controlada por la guardia, control del MC desde la guardia, Oficial de Guardia (nombre)"</i> .	GDIA PTO	OOD

Nota: Unidades que no cuenten con PWO's, deben efectuar cambios de Estado a través de respectivos Jefes de Guardia u Oficial de Operaciones de acuerdo con la organización de cada tipo de Unidad.