



LA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA: NCAGS

Pedro L. de la PUENTE GARCÍA-GANGES



La intención, la visibilidad



LGÚN purista del estilo podría decir que no es manera de empezar un artículo en una revista como ésta, con un título que dice poco a sus lectores asiduos espero equivocarme—, y nada o casi nada a aquellos que por su cariño hacia la Armada, conozco a muchos —por su afición a los temas navales o porque simplemente tienen algo que ver profesional o sentimentalmente con la mar..., leen o al menos echan un

vistazo a ésta más que centenaria publicación. Y si tanto a unos como a otros se les dice que la palabreja en cuestión es un acrónimo de algo, unos hablarán de pedantería, otros sencillamente suspirarán y otros recurrirán al «ya están otra vez estos marinos con sus siglas».

Pues bien, creo que en esta ocasión no hay más remedio que hablar machaconamente de NCAGS como suena y como expresión de un concepto, con la sana intención de darle la mayor visibilidad posible hacia dentro y hacia fuera, y para que así el término resulte habitual y familiar tanto a los de la casa como a aquellos marinos colegas nuestros, que son muchos, a los que, antes de seguir, vaya por delante la invitación a «participar» en el tema... y las comillas va con intención, como ya veremos.

El concepto, NCAGS

NCAGS es el acrónimo de *Naval Co-operation and Guidance for Shipping*, término asociado a una política de la OTAN (1) encaminada sencillamente, aunque parezca mentira con lo grande que es la mar, a que las operaciones navales se desarrollen con normalidad, sin que ello suponga tener necesariamente que perturbar cualquier actividad marítima legítima, que por legítima no deja de ser sensible y por tanto susceptible su seguridad de ser incrementada.

A nadie se le escapa que la situación mundial se caracteriza por una paz, estabilidad y seguridad amenazadas por crisis diversas, tanto en intensidad como en origen, por el terrorismo de ámbito global y por la proliferación de armas de destrucción masiva, lo que ha forzado a las naciones en particular y a la comunidad internacional en general a una regulación más exigente, entre otros, en asuntos marítimos (2) y a llevar a cabo operaciones navales frecuentes, algunas de ellas indefinidas en el tiempo, como la ACTIVE ENDEAVOUR, que se lleva a cabo en todo el Mediterráneo contra el terrorismo global.

Es verdad que existen principios legales que garantizan la libertad de la navegación en mares y océanos, pero ello no quiere decir que la mar haya de quedar excluida de medidas similares a aquellas que vemos en nuestra vida cotidiana encaminadas a paliar las amenazas a las que antes me he referido; si vigilamos y controlamos nuestras estaciones, nuestras carreteras, nuestras fronteras o nuestros cielos, no se sostiene que algunos indeseables puedan campar a sus anchas por la mar.

Habida cuenta de la particularidad de que en la mar, a diferencia de otros escenarios, se solapan continuamente dos actividades, la comercial o civil por un lado y la «militar» por el otro, se trata en resumidas cuentas de no interferir, de no molestarse mutuamente, garantizando el flujo económico en todo momento y en la medida de lo posible. Vayamos por partes y metámonos en honduras deteniéndonos en las siglas de marras.

Las palabras

Cada una de las palabras del término NCAGS tiene su significado concreto y he empezado entrecorriendo más arriba lo de «naval» y lo de «militar» porque, aunque pueda parecer obvio a los miembros de la Armada, hemos de reconocer que de puertas afuera ese apelativo a veces se confunde con el de marítimo, y al lector de extramuros hemos de aclararle que, aunque ya haya leído lo de OTAN, cuando hablamos de lo «naval» hablamos de lo «militar»; es decir, NCAGS es un conjunto de procedimientos tácticos navales, militares, en los que participa, mejor dicho, se invita a participar al Tráfico Mercante, al *merchant shipping*, cuarta palabra a la que saltamos para dejar sentada una necesaria convención.

Y es que alguien puede pensar que al hablar antes de actividad marítima y ahora de tráfico mercante nos estamos refiriendo tan sólo a los buques mercantes; pues no. Con el término «tráfico mercante» nos estamos refiriendo a todo lo que no es naval, ya esté a flote o en tierra (3). En algún sitio he leído «comunidad mercante», que a mí me resulta más descriptivo: mercantes, pesqueros, embarcaciones deportivas, unidades del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, de la Cruz Roja, de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítimas, capitánías marítimas, autoridades portuarias, cofradías de pescadores, navieros, consignatarios, propietarios, aseguradoras, asociaciones de todo tipo relacionadas con el mundo marítimo, tanto nacionales como internacionales y, por supuesto, todas aquellas instituciones y organismos (4) de carácter estatal que tienen competencias reguladoras en el ámbito marítimo y que en conjunto forman lo que venimos en denominar como «Acción del Estado en la Mar».

La clave, cooperación

Nos restan dos palabras y aquí creo que es el momento de insertar el triángulo (5) de la figura 1, que trata de relacionar gráficamente la aplicación progresiva de la política NCAGS con la evolución de la situación y con la respuesta operacional de la OTAN. En una primera fase del proceso nos encontramos con los términos paz, «cooperación», la tercera palabra, y con la Armada y el *NATO Shipping Centre* (NSC) ubicado este último en un cuartel de la OTAN en Northwood (Reino Unido).

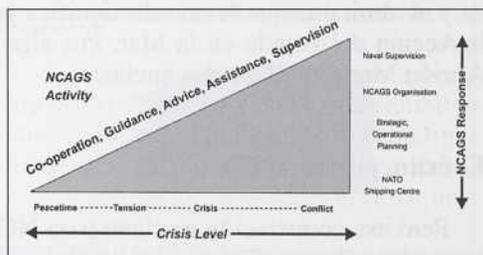


Figura 1.

Si queremos que NCAGS funcione en tiempo de paz cada nación aliada, y también la OTAN, debe de esforzarse y velar por fomentar y mantener una relación lo más estrecha posible con el tráfico mercante, cada uno a su nivel. Por eso está el NSC en la parte inferior del cateto correspondiente, como un organismo activado permanentemente que actúa como nexo de unión entre cualquier fuerza naval aliada y el tráfico mercante, nexo que se materializa, entre otros, en una página web.

También las naciones (6), las marinas de guerra, tienen cosas que hacer: lo primero, asegurar y fomentar la cooperación y coordinación con el tráfico mercante en general y con aquellas autoridades civiles que tienen las compe-

tencias en el ámbito marítimo en particular; eso sí, empezando en tiempo de paz, sobre todo en el tema del intercambio fluido de información (7), de las comunicaciones con el tráfico mercante y de la provisión regular de la documentación e instrucciones necesarias para que el tránsito a situaciones distintas de la de paz sea lo más fluido y natural posible.

En el caso de España, es el almirante de Acción Marítima, como la autoridad facultada para relacionarse y coordinar la ejecución de las colaboraciones con la Administración Marítima aprobadas por el almirante



jefe del Estado Mayor de la Armada (8), la que debe asegurar y fomentar la cooperación con el tráfico mercante mediante un constante ejercicio de interlocución. De hecho, el término «Acción Marítima» que da nombre a esa Fuerza y al almirante que la manda significa la contribución que hace la Armada a la Acción del Estado en la Mar. Por algo será que el escudo de la Fuerza de Acción Marítima tiene dos anclas.

El éxito, participación

Pero esa cooperación es clave para NCAGS en tanto en cuanto tiene éxito; éxito que sólo se refleja en la «participación» activa del Tráfico Mercante, de aquellos que más apoyo pueden necesitar de una Fuerza Naval, si por lo que sea vamos moviéndonos a la derecha en el triángulo, y cuya presencia física en la mar más puede interferir con operaciones navales que se estén llevando a cabo; me refiero sobre todo a los buques mercantes y a los pesqueros.

Cooperación implica la voluntariedad para cooperar y esa voluntariedad es la que desde estas páginas intentamos fomentar.

Voluntariedad que pasa por algo tan sencillo como cumplimentar y remitir un formulario en el que se informa de los movimientos y la previsión de movimientos, así como una serie de datos cuyo detalle varía en función de la entidad de la operación de que se trate; datos sobre los que tanto la Armada como la OTAN garantizan la reserva más absoluta, y que una vez aportados convierte al remitente en «participante». Por ejemplo, para la operación ACTIVE ENDEAVOUR contra el terrorismo global, en la página web (9) antes mencionada, y que se muestra en estas páginas, se pueden encontrar las instrucciones para emitir ese informe (10), información detallada sobre esa operación, el nivel de participación que se ofrece y enlaces con páginas que aportan información muy útil para los navegantes. Es por ello que desde esta revista invitamos al tráfico mercante a visitar de forma rutinaria, como una tarea más que llevar a cabo en el día a día, la página en cuestión y a participar en NCAGS mediante la rendición del informe correspondiente.

Y es que hay que reconocer que, aunque a algún lector le pueda parecer extraño, el 99 por 100 de los buques mercantes que «participan» en la operación ACTIVE ENDEAVOUR, insisto encaminada a contrarrestar el terroris-

NATO Shipping Centre - Microsoft Internet Explorer

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Dirección <http://shipping.eastlan.nato.int/>

NATO Shipping Centre

Loyal Mariner 05

Reporting Areas

Reporting Format

Active Endeavour

Info for Ships

Background

Links

NCAGS

How to find us

Tel: 0044-1923-843 574

Fax: 0044-1923-843 575

E-mail:

Welcome to the NATO Shipping Centre

The NATO Shipping Centre is part of the Allied Maritime Component Command Headquarters Northwood.

The NATO Shipping Centre is part of the "Naval Co-operation and Guided Shipping" (NCAGS) Organisation. This website provides information for both shipping and the NCAGS organisation.

Inicio Pedro L. De La Puente... PP-1 T Reunión Equipo Impl... Artículo NCAGS - Mic... RUS

mo global en nuestro Mediterráneo, pertenecen a los países del norte de Europa que con una regularidad envidiable participan no sólo en esa operación, sino en los ejercicios que periódicamente se llevan a cabo en el seno de la Alianza y que también se anuncian en la página web y avisos a los navegantes. En esos ejercicios, absolutamente necesarios para mantener vivo el adiestramiento y la familiarización en temas NCAGS, el nivel de participación voluntaria de mercantes y pesqueros va desde la simple remisión del Formato Alfa hasta la ejecución de tránsitos acompañados por unidades navales, pasando por la realización de abordajes (11) por parte de equipos de operaciones especiales.

La exigencia, flexibilidad

Nos queda referirnos a la palabra *guidance*, guía, que no necesita explicación pero es una buena excusa para trasladarnos hipotenusamente y cateto arriba y a centrarnos en lo naval; cualquier operación naval a partir de ahora tendrá que contemplar la faceta NCAGS como una más de su planeamiento (12), puesto que, normalmente, el que la manda será también el comandante NCAGS (NCAGSCDR) que tendrá que determinar cuál es la Organización NCAGS (NCAGSORG) que necesita bajo su bota y dónde la necesita; organización que será diferente para cada operación: una organización integrada (13) en la Fuerza Naval, flexible en su composición, destacable allá

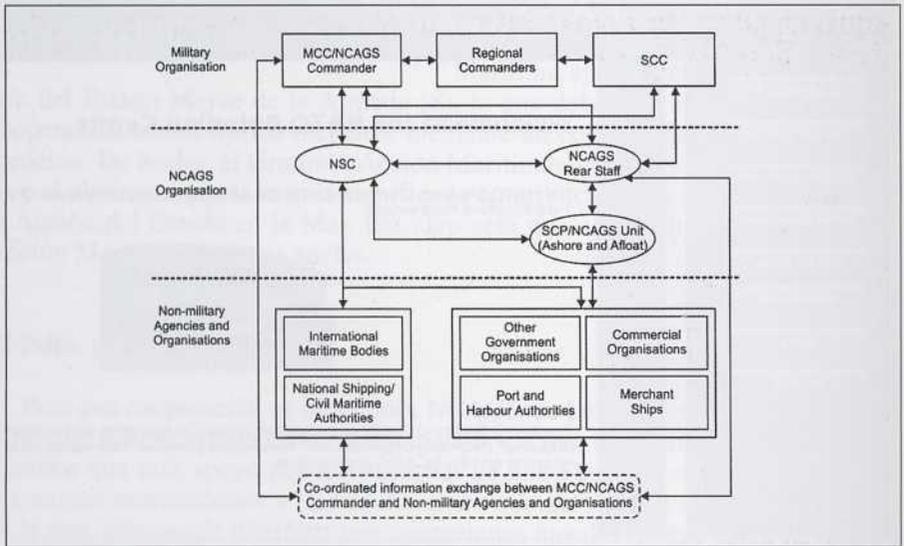


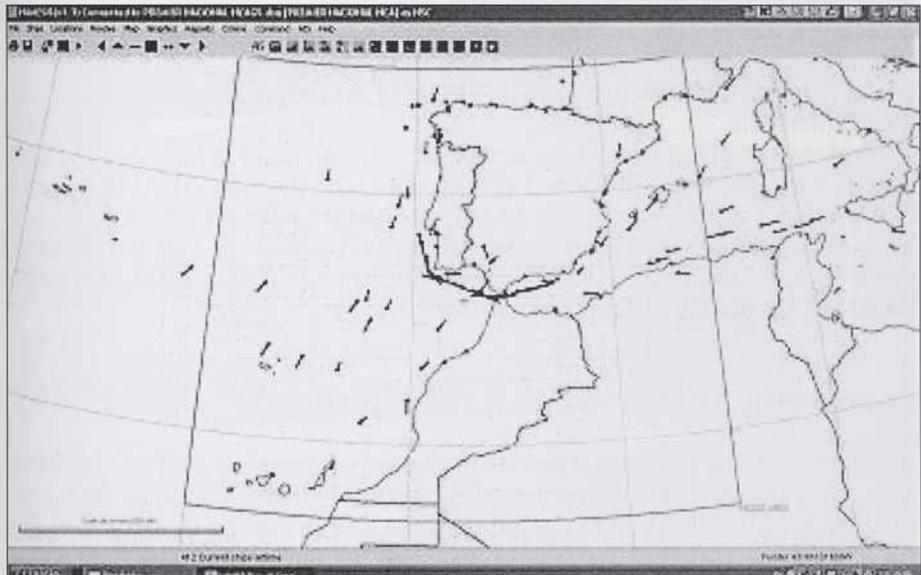
Gráfico 2.

donde sea necesario y que sirva de eslabón entre el mando de esa fuerza naval y el tráfico mercante tal y como se representa gráficamente en la figura 2 (14).

No vamos a entrar en detalles pues éste no es el foro más adecuado, pero el Manual NCAGS establece las distintas «herramientas» que permitirán al NCAGSCDR y su NCAGSORG llevar a cabo la misión asignada, aconsejando y asistiendo cuando sea menester al tráfico mercante, a la vez que, gracias a la cooperación y participación conseguidas, se evitan lo más posible las interferencias mutuas. Y para esto último la primera y principal herramienta es una buena representación gráfica del área de operaciones con todo lo que por ella se mueve; herramienta (15) poco útil si la participación es escasa y la NCAGSORG no tiene acceso a las bases de datos disponibles sobre el tráfico mercante, a saber: dispositivos de separación del tráfico (VTS), sistemas AIS, de control de flotas pesqueras, Red de Despachos de la Marina Mercante, sistemas de las autoridades portuarias (PORTTEL), etc... En la figura se puede ver la aportación real de una NCAGSORG a esa representación gráfica durante un ejercicio NCAGS.

La posibilidad, supervisión

Poco tiene que ver, aparte de alguna sigla, lo dicho hasta ahora sobre NCAGS con el viejo y estático concepto *Naval Control of Shipping (NCS)* al



que tan reacio era la comunidad mercante y al que aquél sustituye. No obstante, en su descargo hay que decir que NCS ya contemplaba la adscripción voluntaria del tráfico mercante al hablar de RNCS (la «R» por «Regional»). NCAGS es otro perro con otro collar, aunque a la larga persigue lo mismo pero a través de esa adscripción voluntaria del tráfico mercante.

Si llegamos hasta el vértice superior del triángulo nos encontramos con la Supervisión Naval, situación poco probable que ocurra toda vez que supone la existencia de una situación de conflicto en el que el tráfico mercante se vea seriamente amenazado, amenaza que era previsible antes en una situación de enfrentamiento directo entre dos grandes bloques, situación estratégica reemplazada actualmente por otra totalmente diferente. En este caso, y tan sólo en este caso, el tráfico mercante tendría que cumplir con órdenes militares encaminadas a preservar su seguridad y a no interferir a las operaciones navales. Órdenes que se referirían al empleo de unas rutas obligatorias y predeterminadas o a la formación de convoyes, algo que nos suena muy lejano por improbable y que además necesitará, a diferencia de otras herramientas, la aprobación a nivel político.

La ambición, la globalidad

No hay nada más universal que la mar y eso se nota cuando nos detenemos en comprobar cuáles son las banderas de los distintos «agentes» involucrados en el hecho de que un barco cualquiera se encuentre en la mar: país de bandera (muchas veces de conveniencia), consignatario, propietario, dotación, «charterer», aseguradora, reaseguradora, cargo, etc..., sin contar las distintas manos, y banderas, por las que puede pasar un mercante a lo largo de su vida operativa. Nos encontramos con que es realmente internacional y ello supone una verdadera dificultad a la hora de buscar la mayor participación posible del tráfico mercante.

Pero no hay mal que por bien no venga, y en este caso la necesidad se hace virtud, pues, para que funcione, no hay más remedio que NCAGS sea más multinacional que aliado, que es lo que está ocurriendo; países como Australia, Nueva Zelanda, República de Sudáfrica, de América del Sur, India, Singapur y un largo etcétera, aplican los procedimientos NCAGS diseñados por la OTAN en sus distintos ámbitos de actuación.

La conclusión, NCAGS

Esperamos que con este artículo hayamos aportado algo más de visibilidad a un tema al que le queda camino por recorrer (16) pero que debe de formar parte de la rutina diaria tanto del tráfico mercante cuando se le invita a cooperar como de las fuerzas navales y sus mandos cuando han de actuar.

El almirante de Acción Marítima con su Estado Mayor, por el enunciado de su misión, debe, bajo la batuta del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, llevar la voz cantante en NCAGS con su Fuerza de Acción Marítima (17), siendo sus mandos subordinados y las comandancias y ayudantías de Marina los que más conscientes deben de ser de la necesidad de mantener una relación lo más estrecha posible con el tráfico mercante mediante una presencia activa al respecto en sus correspondientes demarcaciones.

Sin olvidar que los comandantes de las fuerzas navales, de los componentes marítimos de un mando conjunto (MCC, por ejemplo COMSPMARFOR), han de llevar a buen término las operaciones navales contando con una NCAGSORG como parte integral de su planeamiento y ejecución.

A las muchas cosas en común que tienen la Fuerza de Acción Marítima y la Flota ahora hay que añadir NCAGS, del que no hemos de olvidar que en esencia es destacable y se va con la Fuerza, como es el caso del contenedor plegable noruego (un SCP plegable de 40 pies) de la fotografía con el que cerramos el artículo.

También todos los marinos, independientemente del color de sus barcos, tenemos algo más en común que la mar que surcamos, el cielo que nos arropa y la patrona que nos protege... NCAGS.



(1) El documento MC 376/1, elaborado por el Estado Mayor Militar Internacional (IMS) de la OTAN y aprobado por el Consejo del Atlántico Norte (NAC), define los términos, la finalidad, las líneas generales y el modo de aplicación de la Política NCAGS asignando responsabilidades al Comité Militar, a los Mandos de la OTAN, a las Naciones y al *Nato Shipping Centre*.

(2) Como es el caso del «Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias» (ISPS) o la acelerada implantación del Sistema de Identificación Automática (AIS).

(3) ATP-2 (B). Vol. I, el Manual NCAGS, que desarrolla el MC 376/1.

(4) En España hasta nueve ministerios tienen competencias en el ámbito marítimo: Fomento, Interior, Agricultura, Pesca y Alimentación, Economía y Hacienda, Asuntos Exteriores y Cooperación, Educación y Ciencia, Cultura, Trabajo y Seguridad Social y Medio Ambiente.

(5) ATP-2 (B). Vol.I.

(6) En el ATP-2 (B) no figura la Armada junto al NSC, pero se desprende del texto de la publicación cuando se refiere a las «responsabilidades» de las naciones y a las «acciones» que al respecto deben de llevar a cabo

(7) La O. C. de 30.06.93 de los ministerios de Defensa y Fomento sobre «cooperación» en la Dirección y Control del Tráfico Marítimo establece que «se mantendrá en tiempo de paz un flujo de información entre la Dirección General de la Marina Mercante, para que el pase de esta situación a la de crisis o guerra se realice sin solución de continuidad»; algo parecido debería de conseguirse con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

(8) Instrucción 81/2004 de 12 de abril del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada sobre Organización de la Fuerza de Acción Marítima (BOD n.º 89). Esta instrucción enuncia la misión del almirante de Acción Marítima: «preparación de la Fuerza y de los medios asignados y la coordinación y ejecución de la acción marítima de la Armada, bajo la dirección del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, de quien dependerá directamente, para garantizar la presencia naval en nuestros espacios de soberanía y la protección de los intereses marítimos nacionales».

(9) La dirección actual es <http://shipping.eastlant.nato.int>, aunque en cualquier buscador se introduce *Nato Shipping Centre* y nos lleva hasta la página.

(10) Formato Alfa o *Reporting Format*.

(11) El código ISPS (BOE n.º 202) establece la realización de ejercicios y prácticas al respecto (Parte B, artículos 13.5 a 13.8).

(12) Como pueden ser las facetas antisubmarina, antiaérea, guerra electrónica, etcétera.

(13) Compuesta por el comandante NCAGS (i.e.: COMSPMARFOR o ALFLOT o, según el escenario, ALMART), *Shipping Co-ordination Points (SCP)*, *NCAGS Units* y un *Rear Staff* cuando el buque de mando del NCAGSCDR no tenga espacio suficiente. Además está el NSC que apoya al NCAGSCDR.

(14) ATP-2 (B). Vol. I.

(15) Aportación de la *White Picture* a la *Recognized Maritime Picture*, cometido que es definido en el Manual NCAGS como un cometido principal (*major task*).

(16) De hecho el ATP-2 (B). Vol. II (*Guide to Owners, Operators, Masters and Officers*) para uso del Tráfico Mercante se encuentra en proceso de elaboración, así como el AAP-8 (F) (*NCAGS. Administrative Information on Nations, Authorities and NCAGS Publications and Documents*).

(17) Además de poder ser el ALMART NCAGS CDR, su Estado Mayor podría actuar como *Rear Staff* (Estado Mayor a retaguardia), los mandos navales subordinados como SCP OIC (*Officer In Charge*) y las comandancias y ayudantías como *NCAGS Units*, pero teniendo en cuenta siempre que la verdadera NCAGSORG se define para cada operación y se destaca al escenario en cuestión.