



# Universidad Austral de Chile

Facultad de Ciencias de la Ingeniería  
Escuela de Ingeniería Naval

## “ROL DE LA MARINA MERCANTE EN LA DEFENSA”

Tesis para optar al Título de:  
Ingeniero Naval,  
Mención: Transporte Marítimo.

Profesor Patrocinante:  
Sr. Roberto Casanova Esparza  
Oficial de Marina Mercante Nacional

CRISTIAN PATRICIO VARGAS MUÑOZ  
VALDIVIA-CHILE  
2006

Esta Tesis ha sido sometida para su aprobación a la Comisión de Tesis, como requisito para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Ingeniería.

La tesis aprobada, junto con la nota de examen correspondiente, le permite al alumno obtener el título de Ingeniero Naval, mención Transporte Marítimo.

### EXAMEN DE TITULO:

Nota de Presentación	(Ponderado) (1)	: 4,344
Nota de Examen	(Ponderado) (2)	: 1,320
Nota Final de Titulación	(1+2)	: 5,66

### COMISION EXAMINADORA

Dr. HECTOR NORIEGA F.

DECANO (S)



FIRMA

Prof. PAUL NAVARRO A.

EXAMINADOR

FIRMA

Dr. MARCOS SALAS I

EXAMINADOR

FIRMA

Prof. CARLOS SANGUINETTI V.

EXAMINADOR

FIRMA

Prof. MILTON LEMARIE O.

SECRETARIO ACADEMICO

FIRMA

Valdivia, JULIO 20 DE 2006

Nota de Presentación =  $NC/NA * 0,6 + \text{Nota de Tesis} * 0,2$

Nota Final =  $\text{Nota de Presentación} + \text{Nota Examen} * 0,2$

NC = Sumatoria Notas de Curriculum, Sin Tesis

NA = Número de asignaturas cursadas y aprobadas, incluida Práctica Profesional.

Dedico este trabajo a todas las personas que hicieron posible llevarlo a feliz termino; en especial a mi familia por su inagotable apoyo, a mis amigos que me acompañaron en los momentos difíciles de esta travesía, a Don Roberto, que paso de ser profesor a un amigo, y a ti, Yacqueline, por la fuerza brindada en estos últimos difíciles meses; a todos ustedes, Gracias.

“Todo lo posee quién domina el mar”  
Cicerón

## ÍNDICE

<b>1.- CAPITULO I IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE EN EL DESARROLLO DE LOS CONFLICTOS ARMADOS.</b>	<b>1</b>
1.1.- Guerra del Pacifico. El caso Chileno.	1
1.2.- Guerra de las islas Falklands. El caso Británico.	5
1.3.- Operación "Desert Shield". El caso Norteamericano	10
<b>2.- CAPITULO II ASPECTOS LEGALES EN LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA MERCANTE EN CONFLICTOS BÉLICOS.</b>	<b>13</b>
2.1.- Buques Mercantes.	14
2.1.1.- Propiedad y control de los buques mercantes que participan en operaciones de defensa.	15
2.1.1.1.- Buques de propiedad estatal.	15
2.1.1.2.- Buques requisados.	16
2.1.1.3.- Buques arrendados.	18
2.1.2.- Status de los buques mercantes en un conflicto bélico.	19
2.1.2.1.- Buques de los países beligerantes.	19
2.1.2.1.1.- Buque auxiliar.	19
2.1.2.1.2.- Buque mercante.	19
2.1.2.2.- Buques de banderas neutrales.	20
2.2.- Tripulaciones mercantes en conflictos bélicos.	21
2.2.1.- Obtención de las tripulaciones.	21
<b>3.- CAPITULO III LOS BUQUES MERCANTES Y SU UTILIZACIÓN MILITAR.</b>	<b>24</b>
3.1.- Buques STUFT - Ships Take Up From Trade.	24
3.2.- Sistemas de adaptación de buques mercantes para operaciones bélicas.	25
3.2.1.- Shipborne Containerized Air Defense System.	25
3.2.2.- MEKO/FES.	27
3.2.3.- Double Eagle Mk II/III.	27
3.2.4.- Sistemas antiaéreos livianos.	28
3.2.4.1.- Misiles superficie - aire.	28
3.2.4.2.- Cañones y ametralladoras antiaéreas.	30
3.2.5.- Lanzadores de señuelos.	31
3.2.6.- Sistemas de aprovisionamiento en navegación.	32
3.2.6.1.- Aprovisionamiento vertical.	32
3.2.6.2.- Aprovisionamiento por el costado.	33
3.2.7.- Modificaciones SEF.	35
3.2.7.1.- Estructura de levantamiento para buques LASH.	35
3.2.7.2.- Sistema ascensor de contenedores.	36
3.2.8.- Otras modificaciones.	36
3.3.- Buques mercantes de aprovisionamiento en la defensa.	37
3.3.1.- Buques de carga seca.	37
3.3.1.1.- Buque de carga general.	37
3.3.1.2.- Buque Roll On/Roll Off.	38
3.3.1.3.- Buque portacontenedores.	39

3.3.1.4.- Buque portabarcasas.	40
3.3.1.4.1.- Buque LASH.	40
3.3.1.4.2.- Buque Seabee.	40
3.3.1.5.- Buque para cargas pesadas.	41
3.3.1.6.-Buque Bulk Carrier.	42
3.3.2.- Buques de carga líquida.	42
3.3.2.1.- Buque tanque Handy Size.	42
3.3.2.2.- Buque tanque Medium Size.	42
3.3.2.3.- Very Large Crude Carrier.	43
3.3.3.- Buques de pasajeros.	43
<b>4.- CAPITULO IV MARINA MERCANTE NACIONAL Y SU ROL EN LA DEFENSA DEL PAÍS.</b>	<b>44</b>
4.1.-Aspectos legales.	44
4.1.1.- Buques mercantes.	44
4.1.2.-Tripulaciones mercantes.	47
4.1.2.1.- Personal de marina mercante y reserva naval	50
4.2.- Aspectos técnicos.	50
4.2.1.- Flota mercante Nacional.	50
4.2.2.- Capacidad de transformación en el País.	53
4.3.- Buques mercantes que han servido en la Armada de Chile.	54
4.3.1.- BMS "Angamos".	54
4.3.2.- ATF 66 "Galvarino".	55
<b>5.- CONCLUSIONES.</b>	<b>57</b>
<b>6.- ANEXOS.</b>	
6.1.- Anexo 1. Poderío naval de Chile en 1880.	59
6.2.- Anexo 2. Flota de la Royal Navy y de la Royal Fleet Auxilian/ en la guerra de las islas Falklands.	60
6.3.- Anexo 3. Flota del Military Sealift Command a octubre de 2005.	62
6.4.- Anexo 4. Flota del Maritime Administration a octubre de 2005.	67
6.5.- Anexo 5. Flota de la Royal Fleet Auxiliary a octubre de 2005.	71
6.6.- Anexo 6. Requisitos para nombramientos y ascenso de personal de la marina mercante en la reserva naval.	72
<b>7.- BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>75</b>

## RESUMEN

El trabajo de esta tesis tiene por finalidad el determinar la importancia que la marina mercante ha tenido en el desarrollo de conflictos armados, colaborando con sus países en estas situaciones, el marco legal internacional que regula la participación de buques mercantes en operativos de este tipo, y el status con que lo efectúan sus tripulaciones. También se desea conocer las modificaciones posibles a ser efectuadas en los buques mercantes que se vean involucrados en operaciones de defensa, y cuáles son los buques que mejor se adaptan a estas situaciones.

Como último objetivo se plantea el revisar la situación de la marina mercante nacional, y su aporte en caso de algún conflicto en que se vea envuelto el país.

## ABSTRACT

The objective of this thesis is determinate the real importante of the merchant marine in development of armed crisis, the internacional laws who regulate this contributions, the status of the merchant sailors involved in wars. Also wish know the modifications to aplicated in merchants vessels who involved in defense operations, and the best vessels to work in this duties.

The last objetive is cheking the situation of the national merchant marine in case of conflict, and our contribution to the country in this cases

## INTRODUCCION

A través de la historia de la humanidad, el transporte marítimo ha tenido una importancia vital, y más aun cuando se desarrollan conflictos bélicos. Se dice que quien domina el mar, domina la tierra, pero no sólo eso, al dominar un país el mar, puede transportar sus mercancías con seguridad, y así mantener el esfuerzo de guerra que esta efectuando su nación. Las marinas mercantes juegan un papel fundamental en esta parte del conflicto, manteniendo el intercambio comercial. Pero aun antes de esta etapa, los buques mercantes y sus tripulaciones participan activamente en lograr el dominio del mar, prestando apoyo a las armadas de sus países. Este apoyo se puede presentar de dos formas; apoyo logístico, el más conocido, y se refiere principalmente al transporte de tropas, suministros y pertrechos; y apoyo operativo, cada vez más común, y donde los buques mercantes se ven implicados activamente en las acciones de guerra y combates con el enemigo.

Este trabajo tiene como objetivos el determinar la importancia que presenta la marina mercante en el desarrollo de los conflictos armados y crisis internacionales, bajo que aspectos legales y tratados internacionales están afectos los buques mercantes y sus tripulaciones cuando se hacen partícipes de estas situaciones. Se considera de importancia indagar en las modificaciones que se le efectúan a las embarcaciones cuando participan en estas operaciones, y cuáles son los buques más adecuados para efectuarlas.

Como último objetivo se desea indagar la realidad del país en este aspecto, conociendo el marco legal que regula a la marina mercante bajo circunstancias de excepción constitucional, la flota con que cuenta el país, y la capacidad de transformación bajo la industria naval local, en caso de necesidad.

## CAPITULO I

### IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE EN EL DESARROLLO DE LOS CONFLICTOS ARMADOS

En la siguiente reseña se podrá apreciar como a través de 3 conflictos armados de distinta índole, la marina mercante apoyó a sus respectivos países en la concreción de sus objetivos estratégicos.

#### 1.1.- GUERRA DEL PACIFICO. EL CASO CHILENO

En este conflicto, el mar fue fundamental. Una primera etapa (1879), entre el combate naval de Iquique (Mayo) y el de Angamos (Octubre), sirvió para dirimir la supremacía naval, y la protagonizaron esencialmente las embarcaciones de guerra peruanas y chilenas. Pero ya dentro de esta etapa, y todavía en mayor grado cuando el objetivo fue el invadir el territorio peruano – las campañas de Tacna y Arica, y de Lima (1880) -, la logística bélica requirió trasladar, vía marítima, por largas distancias, miles de soldados y su caballada, armamentos, municiones, víveres y demás pertrechos de guerra. Aquí operó en gran escala el transporte marítimo.

Debido a cierta desidia por parte de las autoridades políticas del país, nuestra situación en el ámbito marítimo era preocupante. La libertad de efectuar cabotaje a naves de cualquier bandera, concedida mediante la ordenanza de 1864, había hecho desaparecer prácticamente nuestra marina mercante; sólo quedaban los buques de la Compañía Sudamericana de Vapores, algunos de la Sociedad Explotadora de Lota y Coronel, y otros buques de pequeños armadores. Las costas Chilenas presenciaban una acérrima “guerra” comercial entre seis distintas navieras: Compañía Sudamericana de Vapores, White Star (Inglesa), Compagnie Generale Transatlantique (francesa), Kosmos (alemana), Compañía de Navegación Belga, y la más grande y poderosa: la Pacific Steam Navigation Company (Inglesa).

Gracias a esta feroz guerra comercial, la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) se vio obligada a suscribir el 6 de agosto de 1874 un convenio con el estado Chileno el cual le otorgaba una subvención anual, por diez años, y bajo las siguientes condiciones:



- Conducir gratis la correspondencia oficial o particular, de ida y de vuelta, entre todos los puertos que tocara, presentes o futuros.
- Conceder a los empleados, la tropa y la carga del Estado una rebaja del 50% en las tarifas; las altas autoridades y diplomáticos chilenos tendrían pasaje gratuito.
- Aprovisionar a la Armada de carbón; por el precio del costo, en los puertos donde la empresa tuviera depósitos de dicho combustible.
- Realizar los viajes extraordinarios que el estado solicitase, con buques no comprometidos en itinerarios de línea, y aun con los comprometidos si recibía un aviso de previo de diez días.
- Poner los barcos y tripulaciones de la Compañía a disposición del Estado, en caso de guerra.

Es así que nos encontramos que al inicio de este conflicto bélico el estado pudo disponer de 12 buques pertenecientes a la CSAV, además de 3 buques de la Compañía Explotadora de Lota y Coronel, puestos a disposición del gobierno por Doña Isidora Goyenechea de Cousiño. Los buques de CSAV “reclutados” fueron: “Copiapó” y “Loa”, los cuales fueron armados con cañones de campaña, ya que sus cubiertas no resistían mayor peso, se les calificó como “cruceros” y la Armada tuvo un control absoluto sobre ellos; “Paquete del Maule”, “Huanay”, “Limari”, “Lamar”, “ Bernard Castle”, “Inspector”, “Copiapó”, “Rimac”, “Itata”, y “Loa”, no fueron artillados, y mantuvieron sus oficiales y tripulaciones; la Armada destinó a cada uno de ellos un Capitán de Corbeta o Fragata, el cual asumía el mando solo si el buque enfrentaba alguna emergencia de combate. De la Compañía Explotadora de Lota y Coronel el estado dispuso de: “Carlos Roberto”, “Luis Cousiño”, “Matías Cousiño”, estos buques tampoco fueron artillados y la Armada embarcó un oficial en cada uno de ellos, con las mismas atribuciones que en los buques de la CSAV.

Resumiendo, podemos observar que el estado dispuso de 2 buques mercantes para apoyo operativo, y 13 buques como apoyo logístico; al inicio de la guerra.

Dentro de la primera fase del conflicto, la llamada “Campaña Marítima”, 3 de estos buques se vieron involucrados en acciones bélicas. El “Lamar” apoyaba el bloqueo del puerto de Iquique por parte de la Esmeralda y la Covadonga; al desencadenarse el combate (21.05.1879) el Comandante Prat le ordenó dirigirse al sur, dando las primeras noticias del combate. Esta embarcación naufragaría misteriosamente el año 1880, haciendo el trayecto Coronel/Valparaíso, sin encontrarse sobrevivientes, ni restos de ella.

El vapor “Rimac” tendría una suerte menos gloriosa; el 23 de julio de 1879 fue capturado por buques peruanos cuando transportaba al Regimiento “Carabineros de Yungay” a Antofagasta, cabe consignar que el capitán del buque, Peter Lauthrup, y la mayoría de la tripulación eran de nacionalidad Alemana, y que cuando el oficial de la Armada, Comandante Ignacio Gana, asume el mando, la tripulación produjo desórdenes y trató de asaltar la cantina, debiendo poner orden los soldados Chilenos.

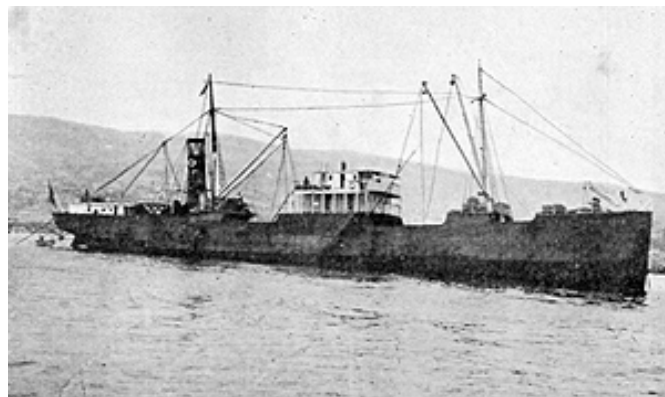
El “crucero” Loa, tuvo audaz vida y trágica muerte en este conflicto. Siendo su capitán Carlos Condell, le correspondió escoltar en el trayecto Punta Arenas/Valparaíso al mercante europeo “Gleneg”, que transportaba necesario armamento y municiones para el ejército, el cual estaba siendo perseguido por la “Unión”. Comandado por Francisco Molinas, participa en la trampa tendida para dar caza al “Huáscar”, y que origina el combate de Angamos; mientras el “Blanco Encalada” y el “Cochrane” se dirigen al monitor peruano, el “O’Higgins” y el “Loa” persiguen a la “Unión”, separándola del buque enemigo. Es hundido frente a El Callao, mediante una trampa hábilmente dispuesta por los peruanos: una balandra abandonada al garete y llena de bultos en su interior, el capitán del “Loa”, Juan Peña, ordena abarloadarla a su buque y traspasar la carga, al levantar el ultimo bulto se produce una gran explosión que en menos de 5 minutos dejaría al buque en el fondo del mar junto con 118 de sus 185 tripulantes.



“Copiapó”, buque insignia de la CSAV, y convertido en crucero auxiliar en la guerra del pacífico.

**Tabla 1.- Capacidad de carga por parte de Chile a fines de 1880.-**

<b>NOMBRE</b>	<b>TONELADAS DE CARGA</b>	<b>CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE TROPAS</b>
<i>Amazonas</i>	1.200.-	1.260.-
<i>Avestruz</i>	747.-	1.000.-
<i>Bernard Castle</i>	1.000.-	1.110.-
<i>Carlos Roberto</i>	550.-	610.-
<i>Copiapó</i>	800.-	1.146.-
<i>Chile</i>	1.000.-	880.-
<i>Dordrech</i>	835.-	810.-
<i>Elvira Álvarez</i>	1.000.-	610.-
<i>Excelsior</i>	1.256.-	1.550.-
<i>Elena</i>	1.480.-	812.-
<i>Huanay</i>	350.-	420.-
<i>Inspector</i>	827.-	1.500.-
<i>Itata</i>	1.211.-	1.260.-
<i>Julia</i>	1.159.-	210.-
<i>Juana</i>	550.-	220.-
<i>Lota</i>	1.260.-	1.240.-
<i>Lamar</i>	1.300.-	930.-
<i>Limari</i>	900.-	833.-
<i>Luis Cousiño</i>	550.-	615.-
<i>Matías Cousiño</i>	900.-	800.-
<i>Norfolk</i>	1.296.-	1512.-
<i>Orcero</i>	1.093.-	1220.-
<i>Paquete del Maule</i>	350.-	420.-
<i>Paita</i>	1.000.-	1580.-
<i>Pisagua</i>	1.000.-	600.-
<i>Santa Lucia</i>	500.-	800.-
<b>CAPACIDAD TOTAL</b>	<b>24.114.-</b>	<b>25.448.-</b>



Vapor "Matías Cousiño"

Una vez finalizada la campaña marítima, se procedió a efectuar el traslado del ejército Chileno hacia territorio Peruano, acorde a la estrategia seguida por el gobierno. En esta etapa se suman más buques a los ya existentes, y es aquí donde se produce la mayor contribución de la Marina Mercante Nacional al desarrollo del conflicto; en esta etapa transporta más de 25.000 soldados entre distintos puertos, para las campañas de Tacna y Arica, y de Lima. Además de los buques ya movilizados ( menos el "Rimac" que fue capturado) se contó para la movilización de tropas en las campañas de 1880 con los siguientes buques; comprados a la Pacific Steam Navigation Company: "Amazonas", "Chile", "Paita"; requisados a otros navieros Chilenos: "Avestruz", "Dordrech", "Excelsior", "Julia", "Juana", "Lota", "Norfolk", "Santa Lucia"; arrendados a navieros británicos: "Elena", "Pisagua"; donado por don Francisco Álvarez: "Elvira Álvarez".

## 1.2.- GUERRA DE LAS ISLAS FALKLAND. EL CASO BRITANICO

Producida la invasión por parte de Argentina al archipiélago de las islas Falkland el 2 de abril de 1982, el gobierno británico reaccionó mediante la movilización de sus fuerzas armadas, especialmente la Royal Navy (RN), y en menor medida la Royal Air Force (RAF) y el Ejército. Además, su marina mercante se preparó para ir a la guerra, en su tradicional papel de cuarto "ejército" en sus fuerzas de defensa.

Recordemos que el archipiélago de las islas Falkland se encuentra a 8000 millas náuticas del Reino Unido, y sus bases más cercanas se encuentran en la pequeña isla Ascensión, en el Atlántico, cercana a la línea del ecuador, pero que por su reducido tamaño, sólo prestaba utilidad como base aérea. Además, el Reino Unido contaba con sus colonias en las Islas de Santa Elena, Tristán da Cunha, Georgias del Sur, y Sandwich, teniendo éstas ninguna utilidad como bases para preparar la operación, por lo que todas las tropas y pertrechos tendrían que ser transportadas vía marítima desde el Reino Unido.

Una vez que el gobierno británico decidió oponerse firmemente a la invasión argentina, usando la fuerza si fuese necesario, ejecutó la operación "Corporate" la cual implicaba la movilización de todas las fuerzas que tomarían parte en el conflicto. En esta operación tomaron parte más de 30.000 hombres y mujeres; en su mayoría funcionarios de la Royal Navy y de los Royal Marines, Royal Fleet Auxiliary, Marina Mercante, escuadrones de aviones y helicópteros de la RAF, y 5 batallones del ejército. La cantidad de buques mercantes movilizados, conocidos como STUFT (Ships take up

from trade), fue de 48, en comparación con los 53 buques de la Royal Navy y de Royal Fleet Auxiliary, lo que refleja la importancia que tuvieron estos buques y sus tripulaciones en el desarrollo de esta operación.

**Tabla 1.2.-** Buques mercantes movilizados por el Reino Unido

<b>NOMBRE</b>	<b>TIPO</b>	<b>MISION</b>
Alvega	Tanque	Tanque de apoyo
Anco Charger	Tanque	Tanque de apoyo
Astronomer	Portacontenedores	Portahelicopteros
Atlantic Causeway	Portacontenedores	Soporte de helicópteros
Atlantic Conveyor	Portacontenedores	Soporte de aviones y helicópteros
Avelona Star	Carga refrigerada	Transporte de suministros
Balder London	Tanque	Tanque de apoyo
Baltic Ferry	Ro-ro/pasajeros	Transporte de blindados/tropas
British Avon	Tanque	Tanque de apoyo
British Dart	Tanque	Tanque de apoyo
British Enterprise 3	Apoyo a plataformas	Escampavia
British Esk	Tanque	Tanque de apoyo
British Tamar	Tanque	Tanque de apoyo
British Tay	Tanque	Tanque de apoyo
British Test	Tanque	Tanque de apoyo
British Trent	Tanque	Tanque de apoyo
British Way	Tanque	Tanque de apoyo
Canberra	Crucero	Transporte de tropas
Contaneder Bezant	Portacontenedores	Portahelicopteros
Cordella	Pesquero de arrastre	Barreminas
Eburna	Tanque	Tanque de apoyo
Elk	Ro-ro/pasajeros	Transporte de blindados/tropas
Europic Ferry	Ro-ro/pasajeros	Transporte de blindados/tropas
Farnella	Pesquero de arrastre	Barreminas
Fort Toronto	Tanque	Transporte de agua
G.A. Walter	Tanque	Tanque de apoyo
Geesport	Carga refrigerada	Transporte de suministros
Iris	Pesquero	Escampavia
Irishman	Remolcador de alta mar	Remolcador de alta mar
Junella	Pesquero de arrastre	Barreminas
Laertes	Carga general	Transporte de municiones
Lycaeon	Carga general	Transporte de municiones
Nordic Ferry	Ro-ro/pasajeros	Transporte de blindados/tropas
Nordland	Ro-ro/pasajeros	Transporte de blindados/tropas
Northella	Pesquero de arrastre	Barreminas
Pict	Pesquero de arrastre	Barreminas

Pict	Pesquero de arrastre	Barreminas
Queen Elizabeth 2	Crucero	Transporte de tropas
Salvageman	Remolcador de alta mar	Remolcador de alta mar
Saxonia	Carga refrigerada	Transporte de suministros
Scottish Tagle	Tanque	Tanque de apoyo
St. Edmond	Pasajeros	Transporte de tropas
St. Helena	Apoyo a plataformas	Soporte de barreminas
Stena Inspector	Apoyo a plataformas	Buque taller
Stena Seaspread	Apoyo a plataformas	Buque taller
Tor Caledonia	Carga general	Transporte de suministros
Uganda	Crucero	Buque hospital
Wimpey Seahorse	Remolcador de alta mar	Remolcador de alta mar
Yorkshireman	Remolcador de alta mar	Remolcador de alta mar

Las principales funciones que desarrollaron los buques mercantes movilizados fueron las de: buques de enlace, tanqueros de flota y apoyo, buques hospital, dragaminas, transporte de aviones y helicópteros, buques de asalto, transporte de tropas, remolcadores y transporte de munición y pertrechos.



El "Nordland" desembarcando tropas en la bahía San Carlos.

Las transformaciones necesarias fueron efectuadas en dos astilleros. Los buques de mayor tamaño fueron enviados a Devenport, mientras que en Portsmouth se trabajó con los de dimensiones menores, efectuando 21 conversiones. El buque ro-ro "Norland" (12.998 toneladas) de la naviera P&O fue el más grande modificado en este astillero. En este buque, el astillero tuvo un preaviso de 28 horas, efectuándose las transformaciones en el lapso de 82 horas. Las transformaciones incluyeron la fabricación y montaje de dos puntos de toma de helicópteros, equipo potabilizador de agua, instalaciones de telecomunicaciones navales, ametralladoras antiaéreas livianas y acomodaciones extras. Todo esto se hacía mientras el buque se llenaba de pertrechos

y de los más de 800 soldados del 2º batallón del “The Parachute Regiment” (Regimiento de paracaidistas)

Los transportes de mayores dimensiones que participaron en la operación “Corporate” fueron el TEV “Canberra” de la naviera P&O Liner, y el RMS “Queen Elizabeth 2”, de Cunard Liner.

El “Canberra” zarpó el 9 de abril rumbo a la isla Ascensión, después de dos días de frenético trabajo en el astillero de Devenport, transportaba a 3.000 hombres de los regimientos 40 y 42 Royal Marines, y al 3º batallón del “The Parachute Regiment” del ejército. Iba al mando del capitán de marina mercante D. J. Scott-Mason. Este buque participó el 21 de mayo en el desembarco de la bahía de San Carlos, donde estuvo bajo constante fuego por parte de la Fuerza Aérea Argentina, debido a que por los colores con los que estaba pintado, blanco toda la obra muerta y amarillo las chimeneas, llamaba fuertemente la atención.



TEV “Canberra” en maniobra de reaprovisionamiento de combustible, rumbo a las Falkland.

El “Queen Elizabeth 2” zarpó desde Southampton el 12 de mayo transportando casi 5000 hombres del 1º batallón “7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles Regiment” (Los famosos soldados Nepaleses Gurkas, al servicio de la corona Británica), 1º batallón de guardias galeses, y el 2º batallón de guardias Escoceses; los que formaban la 5º brigada de infantería, la segunda oleada de la operación de guerra británica para retomar el control de las islas. Debido al tamaño de este buque, una vez llegado a la zona de operaciones, las tropas fueron transbordadas a buques de asalto anfibio de la Royal Auxiliary Fleet, volviendo a Inglaterra con heridos y sobrevivientes de los buques hundidos en los ataques argentinos.

Pero el buque mercante que sufriría las peores consecuencias de participar en un conflicto armado no fue un buque de pasaje, si no el portacontenedores MV “Atlantic Conveyor” de Cunard Container Ship. Este buque STUFT fue transformado en buque de soporte de aviones de despegue vertical y helicópteros. Transportaba abordo 9 helicópteros pesados, además de materiales de construcción para una pista de aterrizaje provisoria, pertrechos, municiones, y combustible para los helicópteros y aviones Harrier. Zarpó el 19 de Abril al mando del Capitán de marina mercante I. H. North. El 25 de mayo a las 16:30 fue impactado por un misil exocet lanzado por un avión argentino. Se produjo un incendio incontrolable, perdiéndose todos los helicópteros que transportaba, toneladas de repuestos, municiones y combustible de aviación, pero lo más importante, la vida de 20 hombres, nueve de ellos marinos mercantes, incluyendo al capitán North, quien rehusó abandonar su buque.



MV “Atlantic Conveyor” en operaciones, poco antes de ser alcanzado por un misil argentino.

Cabe consignar que uno de los grandes problemas que debió enfrentar el alto mando británico fue la escasez de tripulantes para algunos buques movilizados. En la mayoría de esos buques sólo los oficiales eran ingleses, los tripulantes eran de otras nacionalidades, y por lo tanto no podían participar en los operativos. Esto se solucionó mediante la contratación de marineros de Hong Kong, que en ese momento era colonia británica.



Capitán Ian North, quien rehusó abandonar el Atlantic Conveyor.



### 1.3.- OPERACIÓN “DESERT SHIELD” EL CASO NORTEAMERICANO.

Sorpresa en el mundo entero produjo el 2 de agosto de 1990 la invasión del emirato de Kuwait por parte de Irak. Teniendo múltiples intereses comerciales y estratégicos en la zona, la respuesta por parte de los Estados Unidos de América no se hizo esperar, y ya el 8 de agosto había desplazado a la zona a la 82ª división aerotransportada, la cual se encuentra en una prealerta de 24 horas para ser movilizada a cualquier parte del mundo por vía aérea.

El 7 de agosto el “Military Sealift Command” (Comando estratégico de transporte marítimo militar) activó sus planes de movilización y operación, que incluían los siguientes programas:

- Afloat Prepositioned Ships (APS): 11 buques que transportan municion, provisiones y combustible para el ejército y la fuerza aérea, además de un hospital de campaña. Estos buques se encuentran continuamente en navegación, con tripulaciones civiles, alrededor del océano Indico, teniendo como puerto base, la isla de Diego García<sup>1</sup>; pero con capacidad de responder ante cualquier crisis en el mundo entero.
- Maritime Prepositioning Ships (MPS): 30 buques que transportan el equipamiento y 30 días de suministros para tres brigadas de infantería de marina; se encuentran divididos en tres grupos de diez buques cada uno, con puertos base en Guam, Diego García, y Norfolk, para cubrir necesidades en los océanos Pacífico, Indico, y Atlántico. Operados por tripulaciones civiles, se encuentran la mayor parte del tiempo en navegación.
- Fast Sealift Ships (FSS): Son 8 buques RO-RO que desarrollan velocidades cercanas a los 33 nudos, diseñados para el transporte de una división blindada completa. Con tripulaciones civiles para labores de mantenimiento, estos buques se encuentran fondeados con un preaviso de 96 horas para zarpar. Además se encuentran en la misma situación 2 buques hospital. En caso de ser movilizados, las tripulaciones y el resto de los oficiales faltantes provienen del personal de marina mercante, llamado al servicio.
- Ready Reserve Force (RRF): 96 buques que se encuentran fondeados, sin tripulaciones, en distintos puertos de USA. Equipos de mantenimiento los tienen en preavisos de 5, 10, o 20 días dependiendo de la edad y tipo de buque. Principalmente son buques RO-RO, LASH, y tanqueros de pequeño tamaño. Cuando son movilizados las tripulaciones provienen de la marina mercante.

---

<sup>1</sup> La isla de Diego García se encuentra a 1.600 Km. al sudoeste de la India. Es colonia Británica, arrendada a USA para mantener en ese lugar una base aérea y marítima.



“Cape Horn” buque APS

Además de estos buques, el MSC podía disponer de numerosos buques contruidos bajo el Sealift Readiness Program, que otorgaba regalías y subvenciones si el buque se construía con ciertas especificaciones, y se encontraba disponible en caso de emergencia nacional (generalmente buques tanque y RO-RO); además de la posibilidad de arrendar buques extranjeros, y si era necesario, requisar más buques de bandera de USA.

En septiembre, 100 buques mercantes participaban en el operativo conocido como “Desert Shield”, los que en poco menos de 60 días habían transportado el equipamiento y suministros de 100.000 soldados desde sus bases en USA, Isla de Diego García, y Guam. Cabe destacar la participación de los 8 FFS, que transportaron aproximadamente 24.000 toneladas de carga pertenecientes a la 24<sup>o</sup> división de infantería mecanizada, 101<sup>o</sup> división de asalto aéreo, y la 1<sup>o</sup> división de caballería; incluyendo a 700 tanques M – 1 Abrams, con un peso individual de 55 toneladas, casi 500 helicópteros de ataque y transporte, y cientos de vehículos blindados y de transporte.

La primera fase de la operación finalizó a inicios de noviembre, con 180 buques mercantes bajo el mando del MSC. Hasta ese momento se habían transportado 1.800.000 toneladas de carga seca, y aproximadamente 4.000.000 toneladas de distintos combustibles refinados.

La segunda fase, desde mediados de noviembre hasta el fin de las hostilidades a fines de febrero de 1991, implicó la participación de 220 buques, los 180 originales y que seguían transportando suministros desde sus puertos base, y 40 nuevos buques, la mayoría fletados a armadores extranjeros, y que se dedicaron a transportar otras 4 divisiones estacionadas en Alemania, lo que incluyó transportar 2000 tanques, 2200 vehículos blindados, 1000 helicópteros, 900 piezas de artillería, y 2450 vehículos de transporte.

Al final de la operación “Desert Shield”, los buques bajo el mando del MSC transportaron 3.1 millones de toneladas de carga seca (el 95% del total transportado a la zona de operaciones), y 7 millones de toneladas de combustible (99% del total). El promedio del transporte de suministros a las tropas fue de 4800 toneladas al día.

**Tabla 1.3.-** Porcentaje de carga transportada por los programas movilizados del MSC

<b>Programa</b>	<b>% de carga seca movilizada</b>	<b>Toneladas</b>
Ready Reserve Force	22	690.270
Fast Sealift Ships	10.2	321.940
Afloat Prepositioning Ships	3.7	116.077
Maritime Prepositioning Ships	5.2	164.328
Sealift Readiness Program	21.2	669.299
Arrendados de bandera USA	15.2	480.196
Arrendados extranjeros	22.5	713.273
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>3.155.383</b>

Cabe consignar las declaraciones del 2º Comandante de las fuerzas del ejército de USA en el golfo, el Teniente General Calvin Waller, quien una vez finalizado el conflicto reconoció que el atraso en casi un mes de la invasión a Irak se debió fundamentalmente a que las unidades de combate participantes no estaban con su capacidad completa; y que el motivo fundamental de esto era la “limitada” capacidad de transporte marítimo desde sus bases a la zona de operaciones.

## CAPITULO II

### ASPECTOS LEGALES EN LA PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE EN CONFLICTOS BELICOS.

Durante siglos las normas respecto al uso de la fuerza y al trato entre beligerantes en los conflictos armados estuvo regido sólo por la tradición, “el trato entre caballeros”, y esto se hacia notar mucho más en la guerra marítima. Pero a medida que el desarrollo técnico fue creando armas más efectivas e impersonales, los conflictos se volvieron cada vez más destructivos. Por ese y otros motivos ya a mediados del siglo XIX se empezaron a generar tratados entre países, los que buscaban regular estas materias. Es así como el 16 de Abril de 1856 se firma en París un acta que constaba de 4 puntos, y donde se establecía el comportamiento que tendrían los beligerantes con los buques mercantes propios y neutrales. Mas adelante, en el año 1907 se firman una serie de convenios que regulan materias relacionadas con los conflictos navales, es aquí donde aparece la primera mención a buques mercantes participando en actividades bélicas; en el, “Convenio relativo a la transformación de buques mercantes en buques de guerra”, firmado en La Haya el 18 de Octubre de 1907, y entrando en vigor el 26 de Enero de 1910. El año 1913 el Instituto de derecho internacional, al amparo de la organización de la Cruz Roja, publica el “Manual de Oxford sobre las leyes de la guerra naval que rigen las relaciones entre beligerantes”. Esta publicación, a pesar de no ser vinculante jurídicamente, servia de guía y consulta, ya que contenía toda la legislación y jurisprudencia internacional al respecto.

Debido a las lamentables consecuencias producto de la segunda guerra mundial, el año 1949 se crea la Convención de Ginebra, en el cual se establecen nuevas normas respecto a como se debe conducir un conflicto. Y en 1982 aparece en el marco de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también conocida como Convención de Jamaica.

Estos factores, junto a los cambios experimentados en la forma de desarrollo de los conflictos armados, llevo nuevamente al Instituto de Derecho Internacional, a desarrollar un nuevo manual, conocido como “Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar”. Este mantiene la característica de no ser vinculante jurídicamente.

Es por medio de estos convenios que se define la participación de los buques mercantes y sus tripulaciones en conflictos bélicos, y mediante qué status lo realiza.

## 2.1.-- BUQUES MERCANTES

Como se mencionaba en el primer capítulo, la participación de un buque mercante en un conflicto bélico es básicamente de apoyo a las armadas, y este apoyo podía ser operativo o logístico. Independiente del tipo de apoyo que preste el buque, los convenios lo pueden considerar en alguna de estas categorías: buque de guerra, buque auxiliar (también definido como buque de estado destinado a fines no comerciales), o buque mercante propiamente tal.

Se define buque de guerra a todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación este sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.<sup>2</sup>

Nave auxiliar sería una nave que, no siendo de guerra, pertenezca a las fuerzas armadas de un Estado o esté bajo su control exclusivo y sea utilizado, durante un periodo determinado, para servicios gubernamentales no comerciales.<sup>3</sup>

Entonces, buque mercante vendría siendo una nave que, no siendo nave de guerra, nave auxiliar o nave de estado como las embarcaciones de aduana o de policía, sea utilizada para servicios comerciales o privados.<sup>4</sup>

Como se puede apreciar, en la mayoría de los casos los buques mercantes que prestan apoyo a sus armadas caerían en la categoría de nave auxiliar, o de nave mercante. El elemento principal que hace la diferencia en esta clasificación es la propiedad y control de la embarcación.

---

<sup>2</sup> Artículo 29 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>3</sup> Párrafo 13 letra h) Manual de San Remo.

<sup>4</sup> Párrafo 13 letra i) Manual de San Remo.

## 2.1.1.- PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS BUQUES MERCANTES QUE PARTICIPAN EN OPERACIONES DE DEFENSA.

Cuando un país se ve involucrado en un conflicto que requiera la participación de buques mercantes tiene tres formas de contar con estos: buques que sean de propiedad del estado, buques requisados, y buques arrendados.

### 2.1.1.1.- BUQUES DE PROPIEDAD ESTATAL

En esta calidad se comprenderían todos los buques en los cuales el estado es dueño; esto incluye, navieras estatales, flotas de reserva marítima, y flotas de buques auxiliares.

Navieras estatales, debido al modelo económico imperante, ya no quedan muchas en el mundo, pero años atrás fue una fuente importante de obtención de buques para algunos países envueltos en conflictos armados, ejemplo claro de esto es Argentina en la guerra de las islas Falklands, en que la totalidad de los buques mercantes que transportaron pertrechos y combustible al archipiélago en disputa, pertenecían a navieras estatales.

Las flotas de reserva marítima no son muy comunes, debido al inmenso costo que conlleva el poseerlas, en estos momentos sólo los Estados Unidos de América poseen este tipo de flota, conocida como NATIONAL DEFENSE RESERVE FLEET (NDRF), la cual bajo la administración del Maritime Administration (MARAD), dependiente del U.S. Department of Transportation, posee 262 buques al 31 de marzo de 2005. Dentro de esta flota esta la READY RESERVE FORCE, la cual esta compuesta para la misma fecha de 59 buques en estados de alistamiento que les permiten estar operativos en periodos de entre 4 a 20 días. La gran mayoría de estos buques son de carga general, ro-ro, y tanques de pequeño tamaño. En el año 2003, 40 buques de la NDRF, pertenecientes a la Ready Reserve Force, fueron activados para dar apoyo logístico a la operación "Enduring Freedom" en Iraq.

Las flotas auxiliares son un poco más comunes, destacando la Royal Fleet Auxiliary, del Reino Unido, y la Naval Fleet Auxiliary Force, de los Estados Unidos de América. La estructura y función de las dos son prácticamente iguales. Están compuestas por buques que se dedican a prestar apoyo y soporte a las armadas de sus países, en el mar; por lo que sus embarcaciones son diseñadas y construidas

específicamente para esa función. Son tripuladas por oficiales y marineros civiles, y una pequeña dotación naval destinada fundamentalmente al manejo de las comunicaciones. Operan bajo el mando naval, pero para el derecho internacional marítimo son consideradas como buques auxiliares, específicamente buques gubernamentales para servicio no comercial.

Además, existe una tendencia a que el estado construya buques mercantes, y entregue el manejo y mantención de estos a navieras privadas. Funcionan de dos formas; en EEUU son manejados por privados, pero el control lo mantiene el MSC, son los programas Afloat Prepositioning Ship, y Maritime Prepositioning Ship. Como se mencionó en el capítulo I, estos buques están cargados con suministros bélicos y se encuentran en constante navegación en distintas partes del mundo.

La otra modalidad, es la que en la cual el buque se arrienda a casco desnudo<sup>5</sup> a alguna naviera, pero con la cláusula de que en caso de emergencia o conflicto bélico, este buque se ponga a disposición inmediatamente del Estado. En el Reino Unido se aplicó esta forma en la construcción de 6 buques ro-ro, los cuales entraron en servicio entre agosto del 2002 y marzo del 2003. Son utilizados para el transporte de carga rodada entre grandes puertos europeos (Hamburgo, Rotterdam) y puertos secundarios, y en tiempo de guerra los 6 buques transportan una división blindada completa.

#### 2.1.1.2.- BUQUES REQUISADOS

Esta es la forma más común por la cual un estado obtiene buques mercantes en caso de algún conflicto bélico. La inmensa mayoría de las leyes que regulan el negocio naviero en los países contemplan la posibilidad de que los buques registrados bajo sus banderas serán requisados en casos de emergencia.

Esto no era problema tiempo atrás, donde los países con importantes intereses marítimos poseían grandes flotas mercantes de las cuales “reclutar” buques. Pero ahora, con una cada vez mayor inscripción de buques en banderas de conveniencia, han disminuido notablemente el número de buques en banderas “tradicionales”. Esto ha llevado a algunos países a establecer incentivos para que los navieros vuelvan a sus banderas. El país que más ha establecido estas regalías es EEUU. En estos momentos

---

<sup>5</sup>Arriendo a casco desnudo: Es el contrato de arrendamiento de un buque, por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho de contratar al Capitán y la tripulación por el periodo de arrendamiento.

desarrolla dos iniciativas: Maritime Security Program (MSP), y Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA).

**Maritime Security Program (MSP):** Es un programa iniciado el año 1996, en el cual participan 47 buques: 21 portacontenedores de 3.000 TEU o mas, 15 portacontenedores de entre 1.000 y 3.000 TEU, 4 buques LASH, 3 ro-ro, y 4 car carrier; de 10 navieras distintas. Estas recibieron por el primer año 4 millones de dólares por buque de subvención, 2.5 millones de dólares por los siguientes 3 años, y 2 millones de dólares en adelante. Además de mantener los buques inscritos bajo bandera de EEUU, estos deben participar en ejercicios cuando lo disponga el MSC, y en caso de emergencia, además de ser requisados los buques, las navieras deben prestar facilidades en los terminales, y en su capacidad de transporte multimodal. A través de esta subvención, el MSC se aseguró una capacidad de carga de 110.000 TEU.

**Tabla 2.1.- Participantes en el MSP**

American Ship Management, grupo American President Lines	9 buques
Central Gulf Lines	3 buques
Waterman Steamship	4 buques
American International Car Carriers	3 buques
First American Bulk Carriers	2 buques
First Ocean Bulk Carriers	3 buques
E – Ships Inc.	3 buques
Maersk Line Limited	4 buques
OSG Car Carriers	1 buque
U.S. Ship Management Inc.	15 buques
<b>TOTAL</b>	<b>47 buques</b>

**Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA):** Esta iniciativa busca hacer aprovechable militarmente toda la infraestructura de transporte multimodal, capacidad de carga marítima, y soporte que poseen las navieras. Las empresas participantes en el programa no reciben directamente una subvención, pero se aseguran contratos de transporte para el departamento de defensa.

En el Reino Unido su registro de naves mayores ha sufrido igual de un notable descenso, el año 1982 poseía 985 naves inscritas lo que representaba el 5.3% del total mundial; ahora posee 260 embarcaciones, o sea el 0.9 % mundial. Aquí también el gobierno se ha visto envuelto en debates con respecto a medidas para paliar esta situación. De partida se rechaza la idea de subvenciones a empresas, el electorado



británico no aceptaría ese tipo de medidas. Por otro lado tienen dos ventajas, sus registros internacionales en los territorios de “Ultramar”, por ejemplo: Bermudas, Gibraltar o las Islas Falklands; a pesar de gozar de cierta autonomía, la Reina sigue siendo la jefa de estado y puede solicitar la requisición de buques en caso de emergencia. La otra gran ventaja con la que cuenta el Reino Unido es el tradicional apoyo que los navieros prestan a la Corona en caso de conflictos internacionales. Esto ha quedado ampliamente demostrado en la segunda guerra mundial, la guerra de las islas Falkland, o en la guerra del golfo, donde aun antes de que los buques fueran solicitados, las compañías los habían puesto a disposición del Ministerio de defensa.

Aun así, las autoridades británicas están interesadas en volver a poseer un registro más masivo, del cual disponer de buques STUFT, por lo que han flexibilizado las condiciones para poder registrar buques en él. En una de las medidas que más llaman la atención, ya no es obligación que las tripulaciones sean británicas, sólo se exige Capitán Británico en los buques que son considerados “estratégicos”(pesqueros de más de 24 metros de eslora, buques de pasajeros de más de 500 TRG, buques ro-ro y petroleros de productos); en el resto de los buques los oficiales pueden ser de cualquier nacionalidad siempre y cuando cumplan sus títulos con el STCW( y el país que los expidió esté en “lista blanca”<sup>6</sup>, y los validen en el Reino Unido) y cumplan con conocimientos avanzados del idioma ingles y de las leyes y reglamentos que rigen el mercado naviero en el Reino Unido.

#### 2.1.1.3.- BUQUES ARRENDADOS

Cuando la magnitud del conflicto, o la escasez de buques requisados o de propiedad del estado lo hace necesario, se procede al arrendamiento de buques. Estos contratos pueden ser de la más diversas formas, dependiendo la función que cumpla el buque, aunque normalmente son por viaje, o por tiempo. El gran problema que conlleva esto es el valor de los arriendos; para la guerra del golfo Pérsico, el Reino Unido llego a pagar hasta un 250% de sobreprecio en el valor de los arriendos, los que en su mayoría fueron por tiempo. A los Estados Unidos de América le sucedió lo mismo en este conflicto, aunque ellos se inclinaron principalmente por arrendar los buques por viajes, y en viajes desde las bases en Norteamérica y Europa a bases situadas fuera de la zona del conflicto, lo que les abarató considerablemente los costos.

---

<sup>6</sup> Lista blanca del STCW : Nomina de países que han sido auditados por organizaciones externas y cumplen con las exigencias del STCW - 95

Estos aumentos en los costos tienen su fuente principalmente en el aumento de la prima por riesgo en las compañías aseguradoras y en los P&I Clubs.

## 2.1.2.- STATUS DE LOS BUQUES MERCANTES EN UN CONFLICTO BELICO

El status, refiriéndose con esto a la posibilidad de ser o no ser atacado, con que contara un buque durante un conflicto bélico depende básicamente de dos factores: si es de bandera de algún país beligerante o neutral, y si es considerado como buque auxiliar o buque mercante.

### 2.1.2.1.- BUQUES DE PAISES BELIGERANTES

Cuando el buque es de bandera de alguno de los beligerantes, la distinción entre buque auxiliar y buque mercante es de suma importancia, ya que de esto derivará si el buque puede ser objetivo militar, y por lo tanto ser atacado, y bajo qué circunstancias hacerlo, conforme al derecho internacional.

#### 2.1.2.1.1.- BUQUE AUXILIAR

Ya fue explicada la definición de buque auxiliar para el derecho internacional; ejemplos claros de esta definición serían los transportes de tropas o buques que reaprovisionen naves de guerra en navegación. El hecho de ser considerados buques auxiliares los convierte inmediatamente en objetivos militares, y por lo cual están expuestos a ataques por parte del enemigo.

#### 2.1.2.1.2.- BUQUES MERCANTES

Los buques mercantes sólo pueden ser atacados si cumplen con la condición de ser objetivo militar.

Objetivo militar serían aquellos que por su naturaleza, ubicación, finalidad, o utilización, contribuyan eficazmente a la acción militar y cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca, en las circunstancias del caso, una ventaja militar concreta.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Párrafo 40. Manual de San Remo.

Actividades que pueden convertir a los buques mercantes en objetivos militares serían, entre otros:<sup>8</sup>

- Llevar a cabo actos de guerra, como poner o sacar minas, cortar cables y tuberías submarinas, visitar y registrar naves mercantes neutrales o atacar a otras naves mercantes.
- Actuar como auxiliar de las fuerzas armadas.
- Estar incorporados o apoyar un sistema de obtención de información, participando, por ejemplo, en misiones de reconocimiento, de alerta temprana, de vigilancia o en misiones de comando, control y comunicaciones.
- Navegar en convoy con buques de guerra
- Desobedecer una orden de detenerse, u ofrecer resistencia activa a ser visitadas, registradas o capturadas.
- Estar armadas hasta el punto de poder infligir daños a un buque de guerra. Se excluyen de este supuesto las armas personales ligeras para la defensa de la tripulación, y los sistemas puramente deflexivos, como los lanzadores de Chaff<sup>9</sup>.
- Contribuir de cualquier otra manera a la acción militar, transportando, por ejemplo, material militar.

#### 2.1.2.2.- BUQUES DE BANDERAS NEUTRALES

Los buques mercantes de bandera neutral no deberían ser atacados por alguno de los países beligerantes a menos que se presenten alguna de las siguientes circunstancias:<sup>10</sup>

- Hayan motivos razonables para creer que transportan contrabando o que violan un bloqueo, y que, tras previa intimación, rehúsen clara e intencionalmente detenerse o se resistan clara e intencionadamente a toda visita, registro, o captura.
- Lleven a cabo acciones militares a favor del enemigo.
- Actúen como auxiliares de las fuerzas armadas enemigas.
- Estén incorporados o apoyen al sistema de información del enemigo.
- Naveguen en convoy con buques de guerra o aviones del enemigo.

---

<sup>8</sup> Párrafo 60. Manual de San Remo.

<sup>9</sup> Los sistemas de Chaff son elementos de contramedidas utilizados contra misiles guiados por radar. Consisten en lanzadores que dispersan una nube de tiras metálicas, las cuales crean un eco virtual más grande que el buque, atrayendo al misil, y desviándolo de la ruta de impacto.

<sup>10</sup> Párrafo 67. Manual de San Remo.

- Contribuyan de cualquier otra manera efectiva a la acción militar del enemigo, transportando, por ejemplo, material militar, y si no es factible para las fuerzas atacantes que los pasajeros y la tripulación sean trasladados antes a un lugar seguro. A menos que las circunstancias lo impidan, deberá formularseles una advertencia, de manera que puedan modificar su rumbo, deshacerse de la carga, o tomar otras precauciones.

Cabe señalar que una nave mercante neutral no puede ser atacada por el solo hecho de estar armada.<sup>11</sup>

## 2.2.- TRIPULACIONES MERCANTES EN LOS CONFLICTOS BELICOS.

La participación de tripulaciones mercantes en conflictos bélicos ha estado presente desde el inicio de la historia. Antes no eran muchas las diferencias entre un marino mercante y uno de guerra, pero con el correr de los años las dos labores se fueron especializando, y haciendo cada vez más diferentes.

Existen diversas formas por las cuales un marinero civil se puede ver involucrado en operativos bélicos, pero independiente de ésta, el derecho internacional humanitario le otorga el carácter de persona protegida, lo que significa que la Convención de Ginebra<sup>12</sup>, los protege, y en caso de caer en manos del enemigo deben ser considerados como prisioneros de guerra, gozando con los derechos que esta convención establece.

### 2.2.1.- OBTENCION DE LAS TRIPULACIONES

Normalmente las tripulaciones son contratadas por el estado, o sea voluntarias; o bien reclutadas en caso de necesidad, mediante leyes que obligan al reclutamiento. Para las embarcaciones auxiliares las tripulaciones generalmente son contratadas por el estado, y normalmente trabajan para este tanto en tiempo de paz como en guerra. Esto es lo que sucede, por ejemplo, con la Royal Fleet Auxiliary, que es considerada la compañía naviera que contrata más marinos mercantes británicos, en el Reino Unido. Esto presenta evidentemente ventajas en lo que respecta al entrenamiento de las tripulaciones, ya que al estar en constante trabajo a bordo de estos buques especializados, además de cumplir las funciones propias de la tripulación de un

---

<sup>11</sup> Párrafo 69. Manual de San Remo.

<sup>12</sup> La convención de Ginebra es un convenio internacional, el cual consta de 4 partes. En estas se regula el debido trato que han de tener los prisioneros de guerra, los no combatientes, los heridos, y los náufragos, en un conflicto armado.

mercante, adquieren experiencia en funciones tales como reaprovisionamiento en navegación a otros buques, vigías antiaéreos, y como operadores de artillería antiaérea liviana. En el caso de que un buque mercante se vea transformado en buque auxiliar, normalmente se incluirán tripulantes adicionales para cumplir estas tareas, los cuales serán marinos de guerra, o mercantes entrenados para estos efectos, pertenecientes a alguna reserva.

La participación de marinos mercantes en unidades de reservistas tiene una enorme utilidad en estos casos, ya que proporcionan marinos con un entrenamiento más avanzado en materias de defensa e interoperatividad con las armadas de sus países. En los Estados Unidos de América es obligatorio que los estudiantes para oficiales de marina mercante, pertenezcan a los regimientos de reservistas de la Coast Guard que existen en las universidades. Una vez titulados son incentivados tanto los oficiales como los tripulantes a que se inscriban en la Merchant Marine Reserve. Además a los tripulantes se les dictan cursos gratuitos (y se les da una asignación en dinero mientras los cursan) a cargo del MARAD y el SEALIFT. Estos cursos son de materias tales como: VERTREP, vertical replenishment (reabastecimiento vertical mediante helicópteros); UNREP, underway replenishment (reabastecimiento en navegación entre buques); administración de bodegas e inventario.

En el Reino Unido también existe la Merchant Marine Reserve, la cual es de afiliación voluntaria, y cuenta con una alta participación de los marinos mercantes británicos (85% del total).

Cuando los conflictos son de mayor intensidad, no basta sólo con la movilización de los reservistas; entonces se procede al reclutamiento. En el Reino Unido no existe esta posibilidad, y sólo se podría utilizar en caso de extrema necesidad, mediante la promulgación de una ley. Esto fue lo que sucedió en la segunda guerra mundial, donde su marina mercante sufrió grandes bajas debido a los ataques alemanes. Para el conflicto de las islas Falklands no fue necesario recurrir a la conscripción, ya que todos los oficiales y tripulantes fueron voluntarios. Los problemas que se presentaron con respecto a algunas tripulaciones de algunos buques (administrados por la misma compañía de shipmanagement) se debió a que poseían instalaciones nuevas o distintas al normal de los buques; entonces cuando los buques fueron requisados se vio que los tripulantes eran de otras nacionalidades, y no deseaban participar en estas operaciones. La solución fue que justo esta empresa poseía tripulaciones de relevo, entrenadas para estos buques, provenientes de Hong Kong (colonia del Reino Unido en

ese momento), los cuales fueron enviados rápidamente en avión desde la colonia británica a los buques, llegando justo antes de que zarparan a la zona del conflicto.

En los Estados Unidos de América, a pesar de que no existe la conscripción, para la marina mercante, sí está establecido que en caso de necesidad nacional, las tripulaciones pueden pasar al control de las autoridades del ministerio de defensa.

## CAPITULO III

### LOS BUQUES MERCANTES Y SU UTILIZACION MILITAR

El progreso de la construcción naval ha disminuido las diferencias entre los buques de guerra y los buques mercantes. El aumento progresivo de los costos de los buques de guerra, unido a la tendencia hacia la modularización de sistemas y armamentos, hace disminuir las diferencias entre las plataformas de sistemas. Analistas prevén que en un futuro no muy lejano, y que ya se esta concretando en algunos países, las fuerzas navales estarán conformadas por un núcleo de unidades especializadas, dispuestas permanentemente en actitud bélica y un número de buques mercantes normalmente empleados en el transporte comercial y en condiciones de integrarse fácil y rápidamente en la marina de guerra.

#### 3.1. - BUQUES STUFT – SHIPS TAKE UP FROM TRADE

Esta es la denominación que le dan los ingleses, quienes han sido pioneros en la utilización de buques mercantes en usos militares, a los buques civiles utilizados para suplir la falta de capacidad de carga y transporte de los medios militares. Dentro de la amplia variedad de buques existentes en la marina mercante, sólo algunos son de utilidad o responden a las necesidades de carga que se plantean. Estos buques serán dotados de personal naval necesario para permitir su integración con unidades navales militares. También se llevan a cabo obras menores para adaptarlos a sus nuevas necesidades, como por ejemplo instalación de maniobra de aprovisionamiento en el mar, plataformas para helicópteros, habilitación de alojamientos adicionales, refuerzos de estructuras, sistemas de autodefensa.

Además se tiene en cuenta las considerables limitaciones en su empleo táctico, que harán necesarios, en la mayor parte de los casos, disponer de puertos con capacidad y medios adecuados para la descarga de los mismos.

La inmensa utilización de los contenedores ha sido el agente que ha hecho posible que puedan ser utilizados y modificados buques portacontenedores puros (celulares), ro-ro portacontenedores y cualquier otro buque que tenga el espacio suficiente para transportarlos sobre y bajo cubierta. Así se les puede instalar rápidamente sistemas de armas, de detección, C3I, y guerra electrónica. Además se amplían las posibilidades en cuanto a la instalación de plantas generadoras de energía eléctrica, depósitos de combustible, talleres de reparación, almacenamiento de

repuestos, habitabilidad (bodegas frigoríficas, alojamientos, comedores, cocinas, agua potable, etc.)

Al transformar buques mercantes, se logra un aumento relativo de unidades de combate, ya que éstas quedan liberadas de funciones tales como la escolta de convoyes, o la lucha antisubmarina de baja intensidad.

### 3.2.- SISTEMAS DE ADAPTACION DE BUQUES MERCANTES PARA OPERACIONES BELICAS.

#### 3.2.1. - SHIPBORNE CONTAINERIZED AIR DEFENSE SYSTEM (SCADS)

Este concepto fue desarrollado por la industria británica ante la necesidad que presentaba el ministerio de defensa del Reino Unido de solucionar el problema de la protección de los convoyes en época de conflictos.

Todas las armas y sistemas del SCADS están contenedorizadas en unidades de 20 y 40 pies, de forma que en sólo 48 horas el buque está listo para zarpar. Se calcula que para un buque portacontenedores de 2000 TEU se requieren en promedio 260 contenedores para que quede transformado en buque SCADS.

El sistema posee varias alternativas, dependiendo de la misión que deba cumplir el buque: portahelicópteros, portaaviones de despegue vertical, sistemas de misiles, o plataforma de asalto anfibio.

El SCADS-A transforma al buque en un portahelicópteros. Dependiendo de la eslora y resistencia de ésta, puede transportar hasta 6 helicópteros del tipo SeaLynx. Además del combustible necesario para la operación de los helicópteros, alojamientos adicionales, repuestos y municiones para éstos. Por su capacidad en guerra antisubmarina, esta variable tiene la finalidad principal de proteger convoyes.

El SCADS-B dota a la embarcación de sistemas de misiles de defensa antiaérea. A través de la transformación el buque queda equipado con una batería de misiles SeaWolf. Además de la batería que consta de un lanzador con 4 misiles de recarga manual, montado sobre un Flatrack de 40 pies reforzado, se instalan en otros contenedores los sistemas electrónicos de búsqueda y control de tiro, alojamientos para



las dotaciones de estos sistemas, etc. Esta batería de misiles SeaWolf da capacidad de defensa contra misiles antibuques, y contra aeronaves.

SCADS-C esta diseñando para ser instalado en buques con capacidad ro-ro. Mediante esta transformación queda el buque mercante convertido en una plataforma de asalto anfibio. Sobre la cubierta se le instalan contenedores con los equipos electrónicos de mando y control, además de plataformas para el despegue y aterrizaje de helicópteros de asalto. Bajo la cubierta se efectúan las modificaciones necesarias para transportar a las tropas. La idea original de esta transformación proviene de la efectuada al buque "Contaneder Bezant" durante la guerra de las islas Falkland. En este conflicto podía operar con 4 helicópteros pesados de desembarco. Este buque después del conflicto pasó a llamarse RFA "Argus", perteneciente a la Royal Auxiliary Force.



RFA "Argus", ex "Contaneder Besan", transformado mediante SCADS-C (Después se le efectuaron más modificaciones cuando fue comprado por el gobierno británico).

Existe una cuarta variante, el SCADS-D, en esta, que es la más complicada y que toma más tiempo en ser efectuada, a buques con la eslora necesaria se les dota de una rampa SkyJump, para el despegue de aviones Harrier, además de talleres para la reparación de éstos, estanques con combustible de aviación, y alojamientos para las dotaciones de mantención de los aviones. Esta plataforma no transporta aviones, sólo es de apoyo logístico para ellos.

### 3.2.2.- MEKO / FES

El concepto de Meko/Fes es la respuesta alemana a la adaptación modularizada de buques mercantes. Todas las unidades que forman un arma o un sistema electrónico se montan dentro de un módulo fácilmente intercambiable, y con forma de contenedor, pallet o superestructura, pero en cualquier caso con dimensiones en su base de forma que permite ser montado rápidamente sobre la capa más alta de los contenedores de transporte.

Este sistema, que se encuentra en fase de desarrollo, proviene del mundialmente conocido sistema Meko de los astilleros alemanes Blohm & Voss, utilizado en la construcción de corbetas y fragatas para varias marinas del mundo. En este sistema, la modularización de sistemas de armas y electrónicos permite su rápido cambio, para reparar o modernizar al buque.

### 3.2.3. - DOUBLE EAGLE MK II / MK III

Este sistema, desarrollado por la empresa SAAB/Bofors de Suecia consiste en un robot submarino, sus sistemas de control, y el winche, lo cual va todo dentro de un contenedor de 20 pies. Esto permite transformar cualquier buque pesquero, remolcador o de apoyo a plataformas en un barreminas.



Vista de la parte posterior del contenedor, y del robot submarino.

Este robot, el cual tiene un alcance de hasta 4000 metros y puede operar hasta 300 metros de profundidad, efectúa su misión identificando las minas submarinas mediante una cámara de video, una vez que el operador del sonar detecta el eco en

éste. Cuando se confirma que es una mina, torpedo, misil o tiro de artillería que no ha explotado, se le adosa una pequeña carga explosiva, la cual es activada por el operador a distancia.



Sala de control del robot y sonar, al interior del contenedor.

Cabe señalar que la energía eléctrica que requiere el sistema debe ser proporcionada por el buque.

### 3.2.4.- SISTEMAS ANTIAEREO LIVIANOS

Sin importar si el buque mercante prestará apoyo operativo o logístico, obviamente pasará a ser un objetivo para el enemigo, y dentro de las posibilidades de ataque una que se presenta con mayores probabilidades es el aéreo, a través de aviones, helicópteros o misiles antibuque. Una alternativa barata y de rápida instalación son los sistemas de misiles superficie-aire livianos, y las ametralladoras de uso general.

#### 3.2.4.1.- MISILES SUPERFICIE – AIRE

En esta categoría se agrupan todos los misiles portátiles de disparo desde el hombro, o los que requieren instalaciones mínimas. Característica general de esos sistemas es el corto alcance que poseen y el ser guiado por infrarrojos. Ejemplo de estos son: el misil MISTRAL, el cual requiere de la instalación en cubierta de su soporte y afuste de lanzamiento. Este sistema, de fabricación francesa, proporciona 5 kilómetros de cobertura contra aviones; de guía infrarroja es del tipo “disparar y

olvidar”<sup>13</sup>. Se han disparado bajo condiciones operacionales 662 misiles, con un porcentaje de impacto del 92%.



Misil antiaéreo MISTRAL, dispuesto en tierra, pero con capacidad marítima.

Otro sistema de misiles antiaéreos, pero de lanzamiento por el hombro es el STINGER de los Estados Unidos de América. Este sistema consiste en el misil y la unidad de lanzamiento, que se reutiliza. Tiene un alcance de casi 8 kilómetros, guiado por infrarrojos, y puede operar hasta una altura de 3000 pies.

Estos misiles son ampliamente utilizados por el Maritime Sealift Command en los buques operados bajo sus órdenes, para dar defensa a ataques aéreos de baja altura.

Esta arma sólo es exportada a algunos países aliados de Estados Unidos, debido a su inmensa efectividad, cercana al 98% de impacto, y su alta letalidad para los aviones alcanzados por ésta.



Misil STINGER y sus operadores, en un buque de la Ready Reserve Force en Irak el año 2003.

<sup>13</sup> “Disparar y olvidar” se refiere a que el proyectil una vez lanzado, es guiado al blanco por sus propios sistemas y sensores, sin necesidad de guía por parte de otros mecanismos o sistemas externos.

### 3.2.4.2.- CAÑONES Y AMETRALLADORAS ANTIAEREAS

Aquí existe una amplia variedad a utilizar, el arma que se instale dependerá de la disponibilidad que haya de ésta, y la existencia de operadores entrenados para operarlas.

Durante la operación “Enduring Freedom” en Irak, los buques de la Ready Reserve Force que participaron en el apoyo logístico fueron reforzados por una batería de cañones antiaéreos Phalanx CIWS (Close in weapons system). Este sistema de defensa antiaéreo y antimisiles, es de funcionamiento completamente automático. Todos los sensores, radar de detección y tiro, municiones, y motores que accionan los mecanismos (recarga de munición, eléctrico; movimiento del cañón, neumático) están contenidos dentro del módulo que funciona como base, y del domo por sobre el cañón. El buque al cual se instala sólo debe proporcionar energía eléctrica al sistema.



Sistema Phalanx CIWS instalado en un buque de la RRF.

Alternativas mucho más baratas y rápidas de instalar son las ametralladoras en afustes antiaéreos. Estas pueden ser pesadas, calibre 12.7 mm (0.50 pulgadas) o livianas, calibre 7.62 mm. Normalmente requieren de 2 operadores, un observador y el artillero. Durante la guerra de las islas Falkland, la Royal Navy descubrió que era muy conveniente tener como última medida de defensa antimisiles a estas ametralladoras, ya que más de un misil argentino traspasó las defensas antiaéreas, y fue “reventado” a último minuto por estas baterías. Es la modificación más común que se le hace a los buques mercantes cuando entran en zonas de conflicto.



Ametralladora de 7.62 mm instalada en el TEV "Canberra" durante el conflicto de las islas Falkland.

### 3.2.5.- LANZADORES DE SEÑUELOS

Consisten en tubos que lanzan nubes de tiras de aluminio u otro material que crea una señal virtual más grande que el buque, con lo que el misil prefiere atacar ese blanco, desviándose de la embarcación. Puestos a prueba en la guerra de las islas Falkland por la Royal Navy, probaron ser de gran utilidad. Su uso se masificó a buques mercantes en la guerra Irak – Irán. En ésta, aviones iraníes atacaban a los petroleros que embarcaban en Irak, como una forma de estrangular comercialmente a este país. Las compañías navieras instalaron lanzadores de señuelos en los buques, los cuales fueron altamente efectivos.

Los sistemas actuales, como el Mk 36 SRBOC, de fabricación inglesa, proporcionan esta protección de manera eficiente, y de fácil instalación. La variable menos costosa del equipo es accionada manualmente en el puente de mando, una vez detectado el misil. Esta es la de más fácil instalación en buques mercantes, ya que no requiere de la instalación de más equipos electrónicos, aparte del panel de control.

Este dispositivo debe ser instalado a cada banda del buque, constando de una lanzadera con 6 tubos lanzadores de "Chaff", o tiras magnéticas que crean este falso eco, engañando al misil atacante.

No requiere de personal adicional para su operación abordo. A los tripulantes normales del buque se les debe efectuar un breve entrenamiento sobre la recarga de los lanzadores; y a los oficiales de puente también se les debe entrenar en su operación y en la detección de misiles mediante radares de navegación, o de forma visual.



Lanzador Mk 36 SRBOC en el buque de la Royal Auxiliary Force "Argus".

### 3.2.6.- SISTEMAS DE APROVISIONAMIENTO EN NAVEGACION.

Una de las grandes limitantes que presentan las operaciones navales, es la autonomía de las unidades que componen la flota. Para solucionar esto es que existen los métodos de aprovisionamiento en navegación, los cuales no hacen necesario que el buque que requiera de suministros tenga que ir a un puerto a obtenerlos, sino que los puede recibir desde buques auxiliares o mercantes habilitados para tales efectos.

Normalmente se produce una cadena de aprovisionamientos, ya que el buque de guerra es aprovisionado por sus unidades auxiliares, con las cuales ha entrenado en tiempo de paz, y pueden efectuar estas maniobras de forma rápida y segura en aguas hostiles. El buque auxiliar, a su vez, es reaprovisionado por buques mercantes, en aguas más seguras, lejos de la zona de conflicto, evitando que tenga que ir hasta un puerto.

Normalmente las maniobras de reaprovisionamiento en el mar, conocidas como UNREP (Underway Replenishment), y en la Armada de Chile como maniobra LOGOS se pueden efectuar en helicópteros si es de pequeñas cantidades (VERTREP: Vertical Replenishment); o conectando dos o mas buques mediante líneas y aparejos (CONREP: Connected Replenishment).

#### 3.2.6.1.- APROVISIONAMIENTO VERTICAL.

Normalmente esta modificación para buques mercantes no es muy complicada, y ya la mayoría de estos tienen puntos de aterrizaje para helicópteros. Se requiere del

espacio necesario libre para que el helicóptero pueda aterrizar. Además de la zona de aterrizaje será necesario acondicionar esta para que pueda operar en la oscuridad o en condiciones climáticas adversas, iluminándola por ejemplo. Otra modificación será la habilitación del circuito contraincendios para poder ser operado ahí, y lanzadores de espuma, además de la instalación de equipos de radio para comunicarse con la aeronave.

Este sistema de aprovisionamiento se utiliza principalmente con buques en las cercanías, o mas distantes, dependiendo de la situación táctica presente en el lugar, y la cantidad de carga a transportar.



Buque "St. Helena", con su cubierta de vuelo instalada para la guerra de las islas Falkland.

### 3.2.6.2.- APROVISIONAMIENTO POR EL COSTADO.

La maniobra de aprovisionamiento por el costado, conocida también como CONREP, se divide en dos grupos: aprovisionamiento de combustible (FAS: Fueling At Sea), y aprovisionamiento de pertrechos (RAS: Replenishment At Sea).

Existen numerosas ventajas para efectuar la maniobra por el costado de los buques, y no por la popa, por ejemplo. La primera es que el buque que transfiere la carga puede efectuar la maniobra simultáneamente con dos buques a la vez, uno por lado. Otra razón es que los buques pueden mantener una rápida velocidad, 15 a 16 nudos, por sobre los 5 o 6 nudos máximo que permitía la maniobra por popa.

La modificación que se deberá efectuar es principalmente la construcción de las estaciones de transferencia. Estas, conocidas también como STREAM (Standard Tensioned Replenishment Alongside Method, equipo de tensión constante de

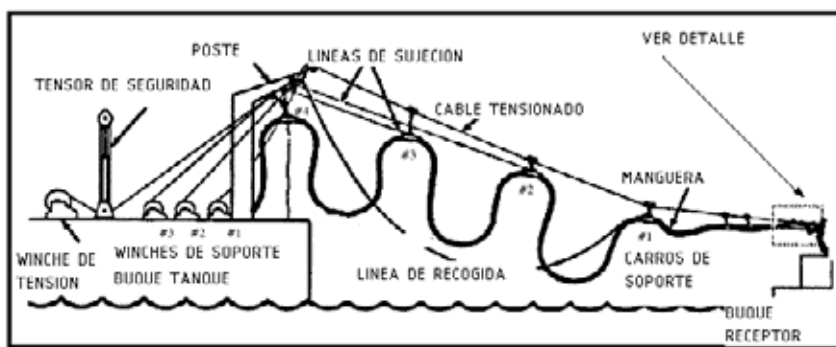


aprovisionamiento por el costado) son las mismas para efectuar FAS o RAS, solo difieren al momento de efectuar la maniobra, la cantidad y complejidad de aparejos que se necesitan.

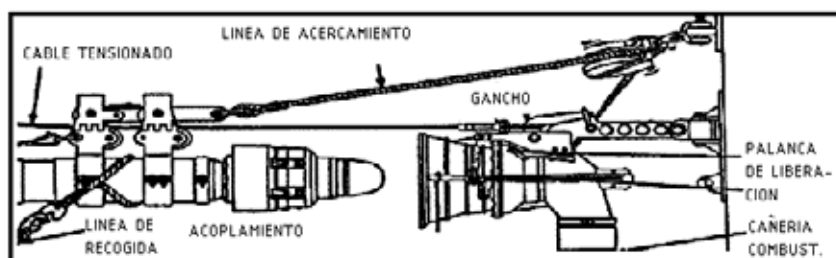


Inicio de maniobra FAS desde buque mercante a buque auxiliar durante la guerra del golfo Pérsico.

Para efectuar la transferencia de combustible, se instala una línea tensionada entre los dos buques. Una serie de soportes, que se desplazan a través de ella, sujetan la manguera flexible. Al final de esta manguera, se inserta el acoplamiento que se unirá a la estación de recepción de combustible. Normalmente se llevarán varios tipos de acoplamientos, ya que no existe una unión universal. Este acoplamiento se insertará automáticamente, pero será de liberación manual, por seguridad. Cada uno de los soportes de la manguera estará unido mediante un cable a un winche, que lo recogerá una vez terminada la faena. Desde el buque receptor se tira un cabo, de forma manual, el cual está unido al acoplamiento para acercarlo a éste.

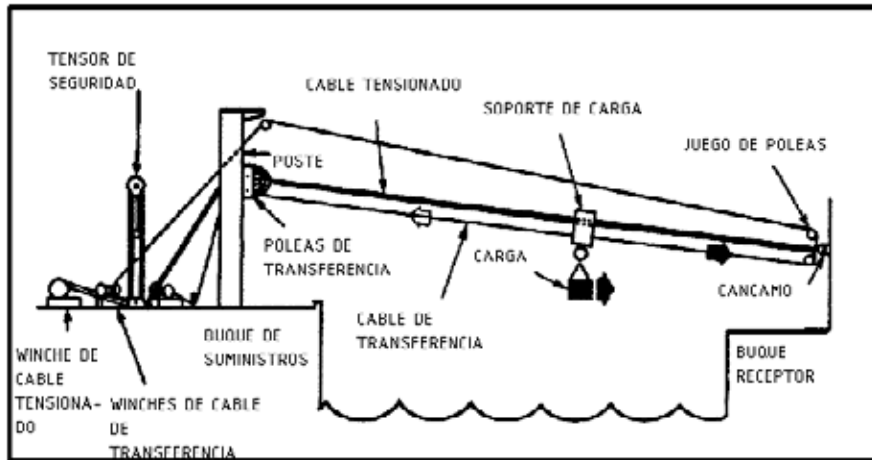


MANIOBRA RAS MEDIANTE SISTEMA STREAM



DETALLE SISTEMA STREAM

Cuando se transfieren objetos (o incluso personas), se sitúa el mismo cable tensionado entre los dos buques, este cable se mantiene tenso mediante un winche en el buque que transfiere la carga. Otro cable, en el cual está el soporte del cual se suspenderá la carga se encuentra unido a dos winches, mientras uno lo recoge, el otro lo va filando, estos dos winches están en el buque que suministra la carga, y en el buque receptor se encuentra una polea por la cual pasa el cable.



### 3.2.7. - MODIFICACIONES SEF (SEALIFT ENHANCEMENT FEATURE)

Estas modificaciones son las contempladas por el Maritime Sealift Program para los buques mercantes que se encuentren bajo su control, y que participen en la movilización a una zona de emergencias o conflicto.

Comprenden dos variables, dependiendo del buque a transformar.

#### 3.2.7.1.- ESTRUCTURA DE LEVANTAMIENTO PARA BUQUES LASH.

Esta modificación sirve para poder transportar en el buque LASH secciones de pontones-muelle hacia la zona del objetivo anfíbio. Con esta estructura, la grúa pórtico que antes podía levantar gabarras de unas 500 toneladas, y de 20 por 10 metros, ahora puede levantar objetos de hasta 30 por 20 metros, pero limitados hasta 200 toneladas, sin necesidad de modificar el buque en sí, sólo la grúa.

### 3.2.7.2.- SISTEMA ASCENSOR DE CONTENEDORES

El sistema ascensor de contenedores, o Containership Strikeup System (CSUS), permite mover los contenedores vertical y horizontalmente, para poder colocarlos en los lugares de estiba. Con este sistema se adapta un buque portacontenedores en un buque de aprovisionamiento, pudiendo mover la carga sobre cubierta, para las estaciones de aprovisionamiento; requiere el aumento de la tripulación en el orden de 40 hombres, distribuidos en la operación de las maniobras, y en la administración de la carga.



Buque portacontenedores modificado CSUS para la operación "Enduring Freedom" en Irak el 2004

### 3.2.8.- OTRAS MODIFICACIONES

Además de las modificaciones ya señaladas, al buque mercante se le aplican otra serie de modificaciones para dejarlo en condiciones de operar en conjunto con unidades navales, o en un escenario bélico.

La instalación de equipos de comunicaciones que permitan comunicarse con los buques de guerra y las naves auxiliares de forma segura es de gran importancia. Los operadores de estos equipos, y los que manejan la encriptación de la información necesariamente será personal naval.

Muchos de los equipos y maniobras que se instalan en estas modificaciones requerirán de personal adicional para operarlos; este aumento de personal significará la instalación de habitabilidad adicional a la existente en el buque.

### 3.3.- BUQUES MERCANTES DE APROVECHAMIENTO EN OPERACIONES DE DEFENSA.

Los buques mercantes de aprovechamiento militar se pueden clasificar en tres categorías: buques de carga seca (dry cargo ships), buques de carga líquida, tanques (liquid cargo ships), y buques de pasajeros (passanger ships). Durante las operaciones de transporte los buques de carga seca transportan el equipamiento y los suministros necesarios para la conducción y el soporte de las operaciones. Los buques de carga líquida transportan los combustibles refinados, de crítica importancia en el desarrollo de los operativos, y los buques de pasaje proveen el transporte de tropas, la evacuación de civiles y la atención a heridos mediante la transformación en buques hospital.

#### 3.3.1.- BUQUES DE CARGA SECA

En general, un buque de carga seca es considerado para ser usado con propósitos militares si tiene una capacidad mínima de carga de 2000 toneladas, y la posibilidad de transportar, sin modificaciones sustanciales, el equipamiento de unidades de combate, municiones o suministros para estas unidades.

##### 3.3.1.1.- BUQUE DE CARGA GENERAL

Son buques que se caracterizan por poseer grandes escotillas para acceder a sus bodegas, y poseer sus propias grúas para efectuar las maniobras de carga y descarga. Ideales para ser usados en puertos que no posean la infraestructura adecuada para el manejo de la carga. Otra de las ventajas que poseen es la capacidad de transportar múltiple tipo de carga. Sus desventajas más importantes son el tiempo de demora en la carga y descarga, la necesidad de palletizar algún tipo de carga, y la necesidad de una gran cantidad de personal para cargar y descargar el material transportado.

Estos buques son de una gran importancia y valor en las operaciones de apoyo logístico en conflictos armados, pero debido a la importancia cada vez mayor del transporte multimodal y la unitización de cargas, su número esta disminuyendo, y ya es muy difícil encontrar buques nuevos de esta categoría.

### 3.3.1.2.- BUQUE ROLL ON/ROLL OFF

Un buque Roll on/Roll off es un buque diseñado especialmente para el transporte de carga remolcada o de tracción propia en su mayor parte. Los vehículos y remolques son embarcados al buque a través de rampas que este posee o que están en los muelles. La mayor parte de estos buques poseen en algunas cubiertas el equipamiento necesario para poder estibar contenedores, y es común ver buques ro/ro – containeros, transportan carga rodada bajo la cubierta principal, y sobre ésta contenedores. Es considerado el buque más adecuado para el transporte de equipamiento militar.



Buque Roll on/Roll off de la Ready Reserve Force.

Un tipo específico de buque ro/ro es el “Pure Car and Truck Carrier”, PCTC. Este buque está destinado al transporte de vehículos (automóviles y camiones nuevos principalmente). Las rampas y ascensores que poseen facilitan enormemente las maniobras de carga y descarga de los vehículos. Es un buque de gran interés en el transporte de vehículos blindados, pero lamentablemente es escaso, encontrándose en algunas rutas marítimas solamente.



Buque PCTC perteneciente a la naviera CSAV.

Otro tipo de buque ro/ro es el conocido como ro/ro-pax, o ferry, en el cual se transportan vehículos y pasajeros. Estos buques son ideales para ser transformados en buques de asalto anfibio, ya que además de transportar los vehículos, transporta a las tropas que los utilizan, y sus apoyos.

Las principales ventajas que presentan los buques ro/ro son la rapidez con que se puede efectuar la carga y descarga de los vehículos; otra ventaja es la posibilidad de transportar carga de dimensiones mayores a un container, en sus cubiertas, las cuales se encuentran reforzadas para transportar vehículos. Su principal desventaja es la inconveniencia de transportar municiones y suministros (breakbulk) en ellos, y la escasez de este tipo de buques.

### 3.3.1.3.- BUQUES PORTACONTENEDORES

Buques diseñados exclusivamente para el transporte de mercancías en contenedores de tamaño normalizado, normalmente son estibados en celdas verticales que posee el buque, y también sobre cubierta. Algunos poseen sus propias grúas, normalmente los de menos capacidad de carga. Las ventajas militares que posee este tipo de buque incluyen: su gran capacidad de carga, excelente capacidad para transportar suministros y municiones, una rápida y eficiente carga y descarga. El manejo de la carga en contenedores provee un gran grado de seguridad, reduciendo las pérdidas y el daño de ésta. Las desventajas desde el punto de vista militar son principalmente la dependencia de equipamiento especializado para las faenas de carga y descarga, y generalmente no se pueden transportar vehículos pesados o carga sobredimensionada en los contenedores, a menos que sean del tipo flatracks modificados para trabajo pesado.



MV "Korea", buque portacontenedores de la naviera APL, perteneciente al programa MSP de USA.

### 3.3.1.4.- BUQUES PORTABARCAZAS

Los buques portabarcasas están contruidos para transportar barcasas especialmente diseñadas, o una combinación de barcasas y contenedores. Por esto, necesariamente son buques grandes, con una gran capacidad de levante y transporte. Su diseño intenta combinar la flexibilidad y capacidad propia de carga y descarga de los buques de carga general, con la rapidez de estas faenas de un portacontenedores o un ro/ro.

#### 3.3.1.4.1.- BUQUE LASH, LIGHTER ABOARD SHIP

El LASH es un buque de una sola cubierta, con grandes escotillas, y un acceso fácil y libre desde la popa; posee una gran grúa de pórtico con capacidad de levante de unas 500 toneladas. La función de esta grúa es embarcar, y desembarcar, las barcasas desde la popa del buque a sus lugares de estiba. Algunos buques LASH están capacitados para transportar contenedores además, contando con grúas adicionales para esto.



“Cape Farewell”, buque LASH de la RRF.

#### 3.3.1.4.2.- BUQUE SEABEE

El buque SEABEE no es un buque muy diferente al LASH, con la excepción de que posee 2 ó 3 cubiertas donde pueden ser estibadas las barcasas, o contenedores. Las barcasas son elevadas mediante un ascensor en la popa, y una vez en la cubierta donde van a ser estibadas, son movidas por un sistema de rieles. El ascensor tiene una capacidad de levante de 2000 toneladas. Las ventajas que presenta para el transporte militar, entre otras son: la capacidad de transportar cualquier tipo de carga, la

posibilidad de transportar barcazas de desembarco anfibio, y que se pueden cargar las barcazas antes de que llegue el buque, y descargarlas después que zarpe, disminuyendo enormemente el tiempo en que este debe estar inmóvil, reduciendo así la vulnerabilidad de la embarcación, además de poder recibir la carga sin importar las facilidades portuarias que puedan existir en el lugar. Las desventajas básicamente son: la total dependencia a un único sistema de carga, descarga y movilización de la carga a bordo, la dependencia, en la mayoría de los casos, de la existencia de remolcadores, para el movimiento de las barcazas, y la necesidad de contar con aguas abrigadas para efectuar estas maniobras.



Buque SEABEE del MSC.

### 3.3.1.5.- BUQUES PARA CARGA PESADA

Estos buques están diseñados para transportar cargas excepcionalmente pesadas, tales como, botes, lanchas, remolcadores, barcazas, grúas, ferries de pasajeros, o otras cargas. La carga normalmente estibada mediante el sistema lift on/lift off, en el cual el buque se hunde, permitiendo que la embarcación a transportar se sitúe sobre la carga, funcionando como un dique flotante. También posee grúas de gran capacidad para cuando la carga no es flotante.



MV "Virginian" transportando barreminas en la operación Desert Shield.



### 3.3.1.6.- BUQUE BULK CARRIER

Estos buques transportan carga seca a granel. La carga y descarga normalmente se efectúa en terminales especializados. Normalmente se utiliza la gravedad para cargar a estos buques, y en la descarga son utilizados sistemas neumáticos, palas mecánicas, o sistemas de absorción. Muchos de estos buques no son de aprovechamiento en el transporte militar, aunque si poseen grúas propias, en algunos casos podrían ser considerados como buques de carga general, aunque sin entrepuente.

### 3.3.2.- BUQUES DE CARGA LIQUIDA

Los buques de carga líquida, o tanques, están diseñados específicamente para el transporte de carga líquida a granel. Aunque estos buques difieren en tamaño, normalmente el equipamiento de manejo de la carga es similar entre uno y otro. Son considerados como de uso estratégico o militar si cumplen con capacidad de transportar petróleo, aceites y lubricantes, una capacidad de carga entre 2.000 toneladas y 100.000 toneladas, y puedan mantener una velocidad de crucero sobre 12 nudos.

#### 3.3.2.1.- BUQUES TANQUE HANDY SIZE.

Estos buques tanque, de entre 20.000 a 35.000 toneladas de desplazamiento, son considerados los de mejor aprovechamiento en operaciones de defensa. Normalmente transportan productos refinados. Entre las ventajas que poseen está la posibilidad de llegar a casi todos los puertos y terminales, el corto tiempo para las faenas de carga, descarga y limpieza de los estanques, y la posibilidad de transportar distintos productos en un mismo buque.

#### 3.3.2.2.- BUQUES TANQUE MEDIUM SIZE.

Aquí están considerados los Handy Max (35.000 a 50.000 DWT) y los Cape Size (80.000 a 100.000 DWT). Normalmente bajo las 60.000 toneladas de desplazamiento, los buques transportan productos refinados, y por sobre éstas, se dedican al transporte de petróleo crudo. La principal desventaja es la demora en la limpieza de los estanques que transportaron petróleo crudo, para que puedan transportar productos refinados.

### 3.3.2.3.- VERY LARGE CRUDE CARRIER.

Estos son los buques tanque más grandes, y están dedicados exclusivamente al transporte de petróleo crudo. Los VLCC son de hasta 400.000 DWT, existiendo buques de capacidad mayor aun, conocidos como Ultra Large Crude Carrier, ULCC. Estos buques son de bajo aprovechamiento en operaciones de defensa.

### 3.3.3.- BUQUES DE PASAJEROS.

Tradicionalmente los buques de pasajeros han sido de aprovechamiento en operaciones de defensa, no sólo como transporte de tropas, sino que también como medio de evacuación, o buques hospital.

A pesar de que ahora normalmente las tropas son enviadas a las zonas de conflicto mediante el transporte aéreo, cuando no se cuenta con esas facilidades, como le sucedió al Reino Unido en el conflicto de las islas Falkland, vuelve a tomar importancia el buque como transporte de tropas. Como se señaló anteriormente, el buque que combina el transporte de pasajeros, con el de vehículos es muy valioso desde el punto de vista del transporte militar, al poder ser transformado rápidamente en un buque de asalto anfibio.

Otra de las posibilidades es convertir este tipo de buque en buque hospital, especialmente cuando la zona del conflicto está alejada de las bases o de países aliados, y no existe la posibilidad de una evacuación vía avión, hacia esas zonas. Como se menciona en la tabla 1.2, el crucero "Uganda" en la guerra de las Falkland cumplió esta importante labor situándose en una zona de seguridad, junto a los petroleros de flota. Esta zona de seguridad se ubicaba a 300 millas al noreste de las islas en disputa.

## CAPITULO IV

### MARINA MERCANTE NACIONAL Y SU ROL EN LA DEFENSA DEL PAIS.

Como se pudo apreciar en el capítulo I, la Marina Mercante Nacional cumplió con el País cuando se le solicitó en la guerra del Pacífico, ayudando de una importante forma a cumplir con los objetivos que se habían planteado las autoridades políticas de la Nación en esos años.

Desde aquel conflicto bélico han cambiado las leyes y reglamentos que regulan la utilización de la Marina Mercante Nacional, pero el espíritu es el mismo: proporcionar una base de buques para mantener la economía nacional, como apoyo logístico a la Armada, proveer tripulaciones para los buques movilizados, y para el personal que reúna los requisitos, ser parte del contingente de la Reserva Naval.

#### 4.1.- ASPECTOS LEGALES

##### 4.1.1.- BUQUES MERCANTES

La participación de buques de la Marina Mercante Nacional en la defensa del País está regulada por una serie de leyes y reglamentos. El DL N° 2.222.- conocido como LEY DE NAVEGACION, en su título VII "De la Reserva Naval" define claramente la participación de la marina mercante en caso de guerra, conmoción interna, paralización del transporte marítimo, u otro tipo de emergencias debidamente calificadas por el Presidente de la República. El artículo N° 98 establece:

*"Los capitanes y las dotaciones de todas las naves o artefactos navales forman parte de la Reserva Naval de la República, y se incorporarán al servicio activo en caso de guerra. Lo mismo podrá ocurrir en caso de conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, motín, paralización del transporte marítimo que afecte la normalidad de este servicio o cualquiera otra emergencia, debidamente calificada por el Presidente de la República.*

*En estos casos, las naves y sus capitanes y dotaciones quedarán sometidas a las autoridades y normas legales y reglamentarias de la Armada Nacional.*

*Desde el momento en que las naves pasen a ser operadas por el Estado, será de cargo de éste tenerlas aseguradas y pagar los gastos de su mantenimiento en servicio y explotación, salvo que al mismo tiempo los propietarios, armadores u operadores, requeridos al efecto por el Director, consientan en continuar por cuenta propia las operaciones comerciales. El Estado*

*pagará también, conforme a la ley, las indemnizaciones que procedan, si además fuere necesaria la requisición.*

*“Para los fines de este título y no obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas nacionales deberán permitir que sus naves, sin costo alguno para el Estado, participen en los ejercicios y entrenamientos que disponga la Dirección. Estos ejercicios serán realizados procurando no interferir en el tráfico, itinerario y faenas de las naves.”*

Así mismo la Ley N° 18.953 “Dicta Normas sobre Movilización”, en su artículo N° 11 dice<sup>14</sup>:

*“Para los objetivos de la ejecución de la movilización, el Presidente de la República podrá ordenar:*

*a) La prestación de servicios personales a todo chileno, varón o mujer, en condiciones de servir a la patria. La persona llamada al servicio de la Nación se llamará "Movilizado"; la llamada al servicio de las Fuerzas Armadas, se denominará "Movilizado Militar";*

*b) La movilización en sus propios cargos o empleos, de aquellas personas que proponga la Dirección General de Movilización Nacional;*

*c) La fijación de las localidades en que deban residir los extranjeros a quienes se les aplique la medida de residencia forzosa y aquellas en las cuales se les prohíba residir;*

*d) La utilización de servicios de las empresas de cualquier naturaleza;*

*e) Las medidas que regulen la producción, uso, consumo, racionamiento y fijación de precios de bienes muebles y servicios, tales como, alimentos, vestuarios, materiales, mercaderías, materias primas, objetos manufacturados y otros; como asimismo, aquellas relativas al uso y control de medios de transporte, de bienes inmuebles y establecimientos industriales, comerciales, educacionales, sociales y deportivos, sean nacionales o extranjeros, y, en general, de todos aquellos servicios que sean de utilidad para la movilización;*

*f) El control y subordinación, a las autoridades militares de todo o parte de los servicios e instalaciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre y de todos los servicios de telecomunicaciones del país, sean públicos o privados;*

*g) El control y uso exclusivo, por cuenta del Estado, de todo invento patentado o sin patentar y su documentación correspondiente, de interés para los fines bélicos;*

---

<sup>14</sup> Este artículo es en referencia a la ejecución de la movilización, en el estado de excepción constitucional de asamblea.

*h) La declaración obligatoria de las existencias de materias primas y demás bienes muebles necesarios para la movilización, por parte de personas naturales o jurídicas, en la forma que determine el Reglamento Complementario de esta ley, e*

*i) La censura de los medios de difusión y comunicación durante el estado de asamblea.”*

Podemos observar que la letra d) ya autoriza al Presidente de la Republica a utilizar los servicios de cualquier empresa, la letra e) regular la utilización y control de los medios de transporte, yendo la letra f) aun más lejos, ya que entrega el control y subordinación a las autoridades militares de los servicios e instalaciones de transporte marítimo, entre otros; coincidiendo con el inciso segundo del artículo N° 98 de la Ley de Navegación.

Con respecto a la letra f) del artículo 11 de la Ley 18.953, al hablar del control y subordinación de los servicios y instalaciones de transporte, el artículo N° 100 de la ley de Navegación dice:

*“En caso de emergencia nacional o internacional, el Director, previo decreto del Presidente de la República, podrá tomar a su cargo la movilización de las naves mercantes y especiales, como también los servicios portuarios de todo el litoral, con arreglo a las disposiciones que dicte la Comandancia en Jefe de la Armada.”*

En caso de que fuera necesaria la requisición de naves, estas también se encuentran reguladas legalmente. La constitución Política de la Republica de Chile establece en su artículo N° 43:

*“Por la declaración del estado de asamblea, el Presidente de la República queda facultado para suspender o restringir la libertad personal, el derecho de reunión y la libertad de trabajo. Podrá, también, restringir el ejercicio del derecho de asociación, interceptar, abrir o registrar documentos y toda clase de comunicaciones, disponer requisiciones de bienes y establecer limitaciones al ejercicio del derecho de propiedad.”*

El procedimiento para efectuar tales requisiciones, así como las indemnizaciones que diere a lugar pagar están reguladas en la Ley N° 18.415 “Ley Orgánica Constitucional de los Estados de Excepción”. Esta ley, establece lo siguiente:

*“Artículo 17.- En los casos en que se dispusieren requisiciones de bienes o establecieren limitaciones al ejercicio del derecho de propiedad, habrá lugar a la indemnización de perjuicios en contra del Fisco, siempre que los mismos sean directos. La interposición de dicha acción no suspenderá, en caso alguno, la respectiva medida.*

*Artículo 18.- La autoridad al hacer una requisición practicará un inventario detallado de los bienes, dejando constancia del estado en que se encuentren. Copia de este inventario deberá entregarse dentro de cuarenta y ocho horas a quien tuviere el o los bienes en su poder al momento de efectuar la requisición. En el caso de las limitaciones que se impongan al derecho de propiedad, bastará que la autoridad notifique al afectado, dejándole copia del documento que dispuso la respectiva limitación.*

*Artículo 19.- El monto de la indemnización y su forma de pago serán determinados de común acuerdo entre la autoridad que ordenó la requisición y el afectado por la medida. Este acuerdo deberá ser, en todo caso, aprobado por la autoridad de Gobierno Interior correspondiente al lugar donde se practicó, dentro del plazo de diez días de adoptado. A falta de acuerdo, el afectado podrá recurrir, dentro del plazo de treinta días, ante el Juez de Letras en lo Civil competente. El Tribunal dará a esta presentación una tramitación incidental, fijando en su sentencia el monto definitivo de la indemnización que corresponda, la que deberá ser pagada en dinero efectivo y al contado.”*

#### 4.1.2.- TRIPULACIONES MERCANTES

Ya se veía en el título anterior, que en el artículo N° 98 de la Ley de Navegación establecía que los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante Nacional forman parte de la Reserva Naval. Esta participación tiene asidero en una serie de otras leyes, y más importante aun, en la propia Constitución Política de la Republica.

La Constitución Política del País indica en el artículo N° 22:

*“Todo habitante de la República debe respeto a Chile y a sus emblemas nacionales. Los chilenos tienen el deber fundamental de honrar a la patria, de defender su soberanía y de contribuir a preservar la seguridad nacional y los valores esenciales de la tradición chilena.*

*El servicio militar y demás cargas personales que imponga la ley son obligatorios en los términos y formas que ésta determine.*

*Los chilenos en estado de cargar armas deberán hallarse inscritos en los Registros Militares, si no están legalmente exceptuados.”*

El concepto de "Reserva" esta definido en el artículo N° 43 del Decreto Ley N° 2.306, "Ley de Reclutamiento y Movilización de las Fuerzas Armadas"; este artículo establece que:

*"La reserva es el conjunto de personas, con instrucción militar o sin ella, integrantes del potencial humano del país, que no se encuentran comprendidas en la Base de Conscripción ni en Servicio Activo.*

*Para los efectos de este decreto ley se entiende por:*

*a) Potencial humano: El conjunto de personas que se encuentran en el territorio nacional o están en condiciones de ingresar a él y que por su nacionalidad chilena, constituyen el total de la disponibilidad de recursos humanos con que cuenta el país.*

*b) Reserva nacional: El conjunto de personas, sin distinción de sexo, que se encuentran en condiciones síquicas, físicas y morales de ser movilizadas o de cumplir otras funciones en beneficio del país.*

*c) Reserva militar o de las Fuerzas Armadas: El conjunto de personas, sin distinción de sexo, que encontrándose en edad militar de acuerdo con lo establecido en el artículo 13, con instrucción militar o sin ella, están en condiciones de ser movilizadas por las Fuerzas Armadas.*

*La reserva militar o de las Fuerzas Armadas está constituida sobre la base del siguiente personal:*

*1- Personal en retiro proveniente de la planta de las instituciones de la Defensa Nacional;*

*2- Personal proveniente de las Escuelas Matrices de las Fuerzas Armadas, dado de baja con valer militar;*

*3- Personal con instrucción militar proveniente del Servicio Militar Obligatorio, curso militar profesional u otro especial, y*

*4- Personal sin instrucción militar.*

*El personal de la reserva militar o de las Fuerzas Armadas se denominará reservista y se clasificará en reserva con instrucción y reserva sin instrucción."*

Con respecto al deber de todo habitante del País de la defensa de la soberanía Nacional, el Decreto Ley N° 2.306 hace referencia respecto al deber militar en el artículo N° 13:

*“El deber militar se extiende a todas las personas sin distinción de sexo, desde los dieciocho a los cuarenta y cinco años de edad.*

*Las formas de cumplir el deber militar son:*

- Servicio Militar Obligatorio;*
- Participación en la Reserva, y*
- Participación en la Movilización.*

*El servicio militar obligatorio podrá cumplirse mediante la conscripción ordinaria, los cursos especiales o la prestación de servicios.”*

Igualmente, en el artículo N° 11 de la Ley 18.953 citado en el título anterior, en la letra a) se autoriza al Presidente de la República en caso de movilización nacional, el requerir los servicios de cualquier hombre o mujer, en condiciones de servir a la Patria.

Una vez movilizados, los marinos mercantes, tal como lo indica el artículo N° 98 de la Ley de Navegación, quedaran sometidos a las autoridades y normas legales y reglamentarias de la Armada Nacional.

Dependiendo del tiempo que dure la movilización, o llamado al servicio activo de la reserva, las remuneraciones serán canceladas por el empleador, o por el estado. Esto se encuentra regulado en los artículos N° 50, 51, y 52 del Decreto Ley N° 2.306:

*“Artículo 50.- El personal de reserva llamado al servicio activo, por períodos superiores a 30 días, tendrán derecho a las remuneraciones y beneficios que se otorguen al personal de planta de igual grado.*

*Artículo 51.- En caso de ser llamado al servicio por períodos inferiores a los indicados en el artículo anterior, el personal de reserva tendrá derecho a que su empleador le pague, por ese período, el total de las remuneraciones que estuviese percibiendo a la fecha de ser llamado, las que serán de su cargo, a menos que, por decreto supremo, se disponga expresamente que sean de cargo fiscal.*



*Artículo 52.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, el reservista llamado al servicio activo conservará, para todos los efectos legales, la propiedad del empleo público o privado que ocupare a la fecha del llamado.”*

#### 4.1.2.1.- PERSONAL DE MARINA MERCANTE Y RESERVA NAVAL.

Sustentando lo señalado en el artículo N° 98 de la Ley de Navegación, respecto a las dotaciones mercantes en caso de conflicto o emergencia, el capítulo IV del Decreto Supremo 244 del 1° de Marzo de 1979, “Reglamento complementario del Decreto Ley N° 2.306, sobre Reclutamiento y movilización de las Fuerzas Armadas” hace referencia a los “Escalafones especiales de la reserva”, y en su sección D.- “Reserva especial proveniente de la Marina Mercante Nacional” se establece lo siguiente:

*“Artículo 178° a El personal de la Marina Mercante Nacional, de Nacionalidad Chilena, constituye en su totalidad parte de la Reserva Naval.*

*Artículo 178° b En caso de movilización, para los efectos del mando, los grados de los Oficiales de la Marina Mercante Nacional tendrán las equivalencias que se indican en el Anexo 22. N° 5.-*

*En la movilización de este personal, el Comandante en Jefe de la Armada dispondrá los mandos y sucesiones de mando que estime convenientes.”*

El mencionado anexo 22 se refiere a esta reserva especial, regulando ascensos, sus requisitos y relación de grados entre la marina mercante y la reserva naval.

#### 4.2.- ASPECTOS TECNICOS

Ya se vio en el título anterior el marco legal en el cual operaría la Marina Mercante Nacional, en caso de ser requerida para la defensa del país. Ahora se analizará la flota que posee el país, la capacidad de transformación que se posee a través de los astilleros, y ejemplos de buques mercantes que han prestado servicio a la Armada de Chile.

##### 4.2.1.- FLOTA MERCANTE NACIONAL.

El término de FLOTA MERCANTE NACIONAL puede llevar a confusiones en una primera impresión. Esto debido a las claras diferencias entre los buques mercantes de

bandera Nacional y los buques mercantes pertenecientes a las empresas navieras Chilenas, los que no necesariamente requieren enarbolar el pabellón Patrio.

Para que un buque pueda pertenecer al registro naval Chileno, debe cumplir con los requisitos estipulados en el artículo N° 11 de la Ley de Navegación:

*“Para matricular una nave en Chile se requiere que su propietario sea chileno y que se cumplan los demás requisitos que este título establece.*

*Si la nave fuera de propiedad de más de una persona o lo fuere de una persona jurídica, deberán aplicarse las reglas siguientes:*

- a) Si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos; y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.*
- b) Si la nave perteneciere a una comunidad, se considerará chilena siempre que la mayoría de los comuneros sean chilenos, estén domiciliados y residan en Chile; que sus administradores, en su caso, sean chilenos; y que la mayoría de los derechos en la comunidad pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas.*
- c) Para los efectos previstos en las dos letras anteriores se considerará que las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves o comuneras en el dominio de las mismas, son chilenas cuando reúnan los requisitos establecidos en las letras precedentes, respectivamente.”*

Además, el artículo N° 14 de la citada Ley, establece:

*“Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos.*

*No obstante, la Dirección, por resolución fundada y en forma transitoria, podrá autorizar la contratación de personal extranjero cuando ello sea indispensable, exceptuando el capitán, que será siempre chileno. Se otorgará en todo caso dicha autorización durante una huelga para contratar trabajadores matriculados en conformidad a la ley extranjera.*

*En caso de conflicto internacional que afecte seriamente la normalidad del comercio marítimo de Chile con el exterior, o de inminente peligro de tal conflicto, el Presidente de la República estará facultado para autorizar, a título transitorio, el uso del pabellón nacional a*

*determinadas naves que se encuentren contratadas por empresas nacionales, aunque no cumplan con los requisitos del inciso primero. Esta autorización solamente tendrá efecto en tanto dure la situación de emergencia mencionada. El Presidente de la República fijará las normas a que deberán sujetarse estas naves mientras naveguen bajo bandera nacional.”*

En el Decreto Ley N° 3.059 “Ley de Fomento a la Marina Mercante”, encontramos el artículo N° 14A, el cual hace referencia a los buques mercantes que sean importantes para la seguridad nacional:

*“Cuando, por razones de seguridad nacional, se estime conveniente la adquisición de naves de determinadas características, el Estado deberá licitar un subsidio entre empresas navieras chilenas.*

*Para estos efectos, una Comisión formada por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, quien la presidirá, el Subsecretario de Transportes y el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, determinará los tipos de naves que podrán ser adquiridas con aporte de este subsidio por las compañías navieras nacionales.*

*La determinación de los tipos de naves que podrán ser adquiridas, de acuerdo con lo antes indicado, podrá ser revisada y variada por dicha Comisión cuando lo estime conveniente.*

*Las naves que se hayan adquirido con el aporte de este subsidio deberán operar bajo matrícula y pabellón chilenos y no podrán ser enajenadas al extranjero en un plazo inferior a diez años contado desde su incorporación a la matrícula nacional, salvo que se cuente con autorización del Presidente de la República, en la forma que determine el reglamento, debiendo restituirse en este caso debidamente reajustada la parte proporcional del subsidio que benefició la adquisición. Igual restitución deberá efectuarse en el caso de pérdida total o pérdida total constructiva.*

*Similar autorización se requerirá para el cambio de bandera, aunque la nave siga perteneciendo al mismo dueño.”*

Una vez aclarado cuales son los buques que pertenecen al Registro Nacional, podemos cuantificar la cantidad de éstos, y de que tipo son.

La flota Mercante Nacional en Septiembre de 2005 contaba con 167 buques, pertenecientes a 78 armadores.

Los tipos de buques que posee el abanderamiento Nacional son:

TIPO DE BUQUE	TDW	Nº DE BUQUES	% DEL TOTAL TDW
PETROLERO	488.045	17	45.00%
GRANELERO	355.018	11	32.74%
CARGUERO <sup>15</sup>	104.455	64	9.63%
ROLL ON – ROLL OFF	77.968	14	7.19%
GASERO	46.636	4	4.30%
BARCAZAS	4.651	22	0.43%
TURISMO – PASAJE	4.260	22	0.39%
TRANSBORDADORES	3.428	13	0.32%
<b>TOTAL</b>	<b>1.084.461</b>	<b>167</b>	<b>100%</b>

De estos buques, siguiendo los criterios expuestos en el capítulo III podríamos considerar los siguientes como aprovechables en operaciones conjuntas de defensa: todos los petroleros, los cargueros, roll on/roll off, barcazas, transbordadores, y en menor medida los de turismo – pasaje.

Pero para la realidad de un país como Chile, todos los buques son aprovechables, algunos como auxiliares para la Armada Nacional, otros como apoyo en operaciones conjuntas de defensa, y el resto, para mantener el transporte marítimo tanto nacional como internacional, movilizand o materias primas y productos para mantener el esfuerzo de la Nación en algún conflicto.

Además de los buques mercantes, son de especial interés los remolcadores, de alta mar, para servir de apoyo a la Escuadra, o fuerzas expedicionarias; y los de puerto, manteniendo las labores que realizan en tiempo de paz.

Registrados bajo bandera Chilena se encuentran 59 remolcadores a septiembre de 2005.

#### 4.2.2.- CAPACIDAD DE TRANSFORMACION EN EL PAIS

La capacidad de transformación con la que cuenta el País, para dejar operativos a los buques mercantes como buques auxiliares, depende principalmente de las modificaciones que se le apliquen a estos buques. La instalación de armamento defensivo va a depender de la zona en la cual opere el buque, y del stock con que se cuente en el país.

<sup>15</sup> Incluye buques de carga general, portacontenedores, buques de carga refrigerada.

Para estas modificaciones, se cuenta con una serie de astilleros a lo largo de todo el país, dependiendo de las instalaciones de éstos, y del tipo de modificación o arreglo que se tenga que hacer. Claro que esta capacidad es limitada, ya que si requiere sacar a dique a los buques las posibilidades disminuyen notoriamente, a unos pocos: ASMAR en Talcahuano y Punta Arenas, SOCIBER en Valparaíso, y para buques mas pequeños MARCO en Iquique y ASENNAV en Valdivia.

#### 4.2.3.- BUQUES MERCANTES QUE HAN SERVIDO EN LA ARMADA DE CHILE

Sin querer ser una lista completa de esta materia, nombraremos 2 embarcaciones de origen mercante, y que sirvieron, o sirven en la Armada de Chile, siendo una especie de buques STUFT (Ships Take Up From Trade) Nacionales.

##### 4.2.3.1.- BMS "ANGAMOS"

El "Angamos" fue construido por el astillero alemán Orenstein und Koppel en la ciudad de Lübeck el año 1966. Tenía 93,9 metros de eslora y 16,45 de manga, y su arqueado era de 3.611 toneladas de registro bruto. Dos motores diesel V-8 marca Lind-Pielstick accionaban dos hélices. Su velocidad de servicio era de 18 nudos y como ferry podía transportar hasta 800 pasajeros, además de vehículos que abordaban por medio de una rampa de acceso ubicada a popa.



Buque København, de la naviera Fred Olsen.

Primero sirvió bajo el nombre de "Copenhague" (København) en la naviera FRED OLSEN de Noruega. El año 1973 fue vendido a la naviera Chilena estatal EMPREMAR, que lo bautizo como "Presidente Aguirre Cerda", y posteriormente como "Puerto Montt". El buque no fue rentable económicamente, por lo que se le dejó fondeado a la gira,

hasta que el año 1977, a raíz de la llegada de los submarinos clase oberon "O'Brian" y "Hyatt", además del conflicto limítrofe con Argentina por el canal Beagle, la Armada decide comprarlo para utilizarlo como base avanzada de submarinos en los canales del sur de Chile.

La existencia de la rampa de carga en la popa, y la existencia de compuertas laterales a la altura de la cubierta de rodados lo hacía ideal para esta función. Se le habilitaron bitas de amarre a los costados, pañoles de municiones y víveres, además de la instalación de una batería antiaérea. También se le instalaron aparejos despleables a la altura de las compuertas, para levantar y transferir cargas pesadas.



BMS "Angamos" en una revista naval en la bahía de Valparaíso.

Fue vendido por la Armada el año 1993.

#### 4.2.3.2.- ATF 66 "GALVARINO"

Construido en el astillero Aukra Buró, de Noruega, para la compañía danesa Maersk. Fue lanzado al agua el año 1974.

Diseñado especialmente para apoyo a plataformas petroleras en aguas de gran profundidad y con casco reforzado para navegar entre hielos, por lo que posee un excelente "seakeeping". Puede cargar hasta 1.400 toneladas.

Fue adquirido por la Armada Nacional en 1987; entre las modificaciones se cuentan la instalación de radares de navegación, equipos de comunicaciones, y un

montaje antiaéreo de 40 mm. Actualmente presta servicios en la Comandancia de la Escuadra Nacional.



ATF 66 "Galvarino" en maniobra VERTREP con helicóptero de la Escuadra Nacional.

## CONCLUSIONES

- Se puede comprobar a través de la historia, la importancia que ha tenido la marina mercante en apoyar a sus países en conflictos bélicos, ayudando de manera significativa en la concreción de los objetivos estratégicos planteados por éstos. En la guerra del Pacífico, el apoyo operativo y logístico aportado por la marina mercante nacional permitió concretar la victoria. En la guerra de las islas Falklands, si no hubiese sido por el apoyo operativo prestado por las naves de la “Red Ensign” (así son conocidos los buques mercantes del Reino Unido, por la bandera que portan) la recuperación de las islas por parte del Reino Unido habría tardado mucho más, y costado muchas más vidas. Durante la operación “Desert Shield” si no hubiera sido por la gran capacidad de transporte marítimo de los EEUU, y que al final igual fue considerado como “insuficiente”, no se habría podido cumplir con los mandatos de ONU, en cuanto a liberar Kuwait de la invasión Iraquí.
- El derecho internacional humanitario protege a las tripulaciones mercantes en un conflicto bélico, dándoles el status de “persona protegida”, por lo cual le son aplicables los convenios de Ginebra en su totalidad.
- Es tal la importancia de la marina mercante como apoyo en la defensa, que las dos potencias marítimas más grandes del mundo, EEUU y el Reino Unido, desarrollan una serie de iniciativas para evitar la fuga de sus buques hacia registros de conveniencia, y así mantener una flota mercante grande y variada, al igual que tripulaciones eficientes; y que en caso de necesidad contribuyan a sus países en la defensa de éstos.
- Existen en estos momentos una serie de modificaciones posibles para ser efectuadas en buques mercantes que participen en operaciones de defensa. La realización de éstas depende de la labor que vayan a cumplir los buques, las posibilidades técnicas de efectuarlas, y la relación costo/beneficio que se obtiene al realizarlas.
- Se determina que no todos los buques sirven para la defensa. Y que los buques que sirven, dependiendo del tipo de embarcación que sean, serán utilizados en una u otra misión, para obtener el máximo provecho posible.
- A nivel nacional las leyes son claras respecto a la utilización de los buques de bandera Chilena en caso de necesidad, dando el marco legal necesario para su aprovechamiento por parte del país, si se presentase un conflicto bélico u otro escenario similar.



- Con respecto a las tripulaciones nacionales, la Constitución Política ya establece la obligación que tiene todo Chileno de defender la Patria. Las leyes que existen al respecto lo que hacen es normar como se cumple con este deber. Además, la Ley de Navegación no limita el llamado al servicio en caso de guerra, sino que da la posibilidad de otros escenarios en los cuales los marinos mercantes y sus buques pasen a control naval.
- El registro Chileno, a pesar de no ser grande, aunque es el segundo de Sudamérica después de Brasil, es variado en cuanto a los tipos de buques, permitiendo su utilización en diferentes funciones en caso de algún conflicto.
- Pese a que no son muchos los astilleros presentes en el país, éstos permiten contar con una capacidad de ejecutar modificaciones y reparaciones, logrando una independencia del exterior.
- A pesar de que compañías navieras Chilenas se encuentran entre las más importantes del mundo, no cuentan con muchos buques registrados en el país. Desregulando el registro nacional, o creando un registro internacional, tal como Alemania o Noruega, se puede lograr mantener o recuperar la flota mercante, y así contar con más buques de nuestra bandera, lo cual contribuiría a dar mas seguridad a la Nación en caso de un conflicto o emergencia.

ANEXO 1  
PODERIO NAVAL DE CHILE EN 1880

Como se vio en el capítulo I, Chile contó con una gran cantidad de buques mercantes para efectuar las distintas campañas a Tacna, Arica y Lima, además de la de la Sierra. Pero para poder navegar sin problemas se necesitó ganar la campaña naval. Una vez concluida esta etapa, según analistas británicos, la Armada Chilena era una de las más poderosas del Pacífico. Era tal el poderío naval Chileno, que los EEUU comenzaron a equiparse navalmente en parte por el poderío Chileno en el Pacífico sur, y el Brasileño en el Atlántico sur. Esto le trajo grandes beneficios cuando se libró la guerra entre este país y España en 1898, ya que contaba con una gran flota de guerra.

<b>BUQUE</b>	<b>DESPLAZAMIENTO</b>
Blindado "Cochrane"	3.560 toneladas
Blindado "Blanco"	3.560 toneladas
Corbeta "Abtao"	1.600 toneladas
Monitor "Huascar" <sup>16</sup>	1.180 toneladas
Corbeta "O'Higgins"	1.101 toneladas
Corbeta "Chacabuco"	1.101 toneladas
Cañonera "Magallanes"	950 toneladas
Cañonera "Covadonga" <sup>17</sup>	630 toneladas
Cañonera "Pilcomayo" <sup>18</sup>	600 toneladas

<sup>16</sup> Capturada a la armada del Perú.

<sup>17</sup> Hundida el 7 de septiembre de 1880 producto de un artefacto explosivo alojado en un bote que estaba abarloado a ella.

<sup>18</sup> Capturada a la armada del Perú.

ANEXO 2  
FLOTA DE LA ROYAL NAVY Y LA ROYAL FLEET AUXILIARY PARTICIPANTES EN  
LA GUERRA DE LAS ISLAS FALKLANDS.

ROYAL NAVY

HERMES	PORTAAVIONES
INVINCIBLE	PORTAAVIONES
FEARLESS	BUQUE DE ASALTO
INTREPID	BUQUE DE ASALTO
CONQUEROR	SUBMARINO NUCLEAR
SPARTAN	SUBMARINO NUCLEAR
SPLENDID	SUBMARINO NUCLEAR
VALIANT	SUBMARINO NUCLEAR
ONYX	SUBMARINO CONVENCIONAL
BRISTOL	DESTRUCTOR TIPO 82
ANTRIM <sup>1</sup>	DESTRUCTOR TIPO COUNTY
GLAMORGAN <sup>1</sup>	DESTRUCTOR TIPO COUNTY
CARDIFF	DESTRUCTOR TIPO 42
COVENTRY <sup>2</sup>	DESTRUCTOR TIPO 42
EXETER	DESTRUCTOR TIPO 42
GLASGOW <sup>1</sup>	DESTRUCTOR TIPO 42
SHEFFIELD <sup>2</sup>	DESTRUCTOR TIPO 42
BRILLIANT	FRAGATA TIPO 22
BROADSWORD	FRAGATA TIPO 22
ACTIVE	FRAGATA TIPO 21
ALACRITY	FRAGATA TIPO 21
AMBUSCADE	FRAGATA TIPO 21
ANTELOPE <sup>2</sup>	FRAGATA TIPO 21
ARDENT <sup>2</sup>	FRAGATA TIPO 21
ARROW	FRAGATA TIPO 21
AVENGER	FRAGATA TIPO 21
ANDROMEDA	FRAGATA TIPO LEADER
ARGONAUT	FRAGATA TIPO LEADER
MINERVA	FRAGATA TIPO LEADER
PENELOPE	FRAGATA TIPO LEADER
PLYMOUTH <sup>1</sup>	FRAGATA TIPO ROTHESAY
YARMOUTH	FRAGATA TIPO ROTHESAY

## ROYAL FLEET AUXILIARY

REGENT	REAPROVISIONADOR DE FLOTA
RESOURCE	REAPROVISIONADOR DE FLOTA
FORT AUSTIN	REAPROVISIONADOR DE FLOTA
FORT GRANGE	REAPROVISIONADOR DE FLOTA
STROMNESS	REAPROVISIONADOR DE FLOTA
OLMEDA	TANQUE DE FLOTA
OLNA	TANQUE DE FLOTA
TIDEPOOL	TANQUE DE FLOTA
TIDESPRING	TANQUE DE FLOTA
BLUE ROVER	TANQUE DE FLOTA
APPLELEAF	TANQUE DE SOPORTE
BRAMBLELEAF	TANQUE DE SOPORTE
BAYLEAF	TANQUE DE SOPORTE
PEARLEAF	TANQUE DE SOPORTE
PLUMLEAF	TANQUE DE SOPORTE
SIR BEDIVERE	BUQUE DE DESEMBARCO
SIR GALAHAD <sup>2</sup>	BUQUE DE DESEMBARCO
SIR GERIANT	BUQUE DE DESEMBARCO
SIR LANCELOT <sup>1</sup>	BUQUE DE DESEMBARCO
SIR PERCIVAL	BUQUE DE DESEMBARCO
SIR TRISTAM <sup>1</sup>	BUQUE DE DESEMBARCO

1: Dañado por ataque aéreo.

2: Hundido por ataque aéreo.

## ANEXO 3

## FLOTA DEL MILITARY SEALIFT COMAND A OCTUBRE DE 2005

© Lloyd's Register - Fairplay  
Selected Ships (169 Records)

Vessel Name, Built, Dwt, Type, Operator, Status, IMC						Redisplay	
Vessel Name↑↓	Built↑↓	DWT↑↓	Type↑↓	Operator↑↓	Status↑↓	IMO↑↓	Vw
T-Ake 6	1 Jan 2008	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9319818	+
T-Ake 7	1 Jan 2008	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9345104	+
T-Ake 8	1 Jan 2008	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9345116	+
T-Ake 5	1 Sep 2007	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9319806	+
T-Ake 4	1 Jun 2007	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9300609	+
Sacagawea	1 Oct 2006	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9271420	+
T-Ake 3	1 Oct 2006	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9284350	+
Lewis And Clark	1 Jan 2006	8,500	Dry Cargo	United States Govt Na...	On Order	9271418	+
Benavidez	1 Sep 2003	33,721	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9218210	+
Swift	1 Aug 2003	700	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9283928	+
Soderman	1 Sep 2002	36,824	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9232254	+
Brittin	1 Jul 2002	33,819	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9193575	+
Mary Sears	1 Dec 2001	2,814	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9207077	+
Pomeroy	1 Aug 2001	36,824	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9232242	+
Pilliaau	1 Jul 2001	33,819	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9178355	+
Westpac Express	1 Jul 2001	750	Pass./Ferry	United States Govt Na...	Delivered	9243227	+
Watkins	1 Mar 2001	36,827	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9232230	+
Impeccable	1 Mar 2001	0	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9249647	+
Mendonca	1 Jan 2001	33,994	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9147320	+
Charlton	1 May 2000	36,245	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9231664	+
Seay	1 Mar 2000	33,819	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9116838	+
Red Cloud	1 Jan 2000	36,245	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9145449	+
Bruce C. Heezen	1 Jan 2000	2,814	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9117272	+
Fisher	1 Aug 1999	33,819	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9116826	+
Montauk	1 Aug 1999	5,780	Tanker	United States Govt Na...	Delivered	9190834	+
Dahl	1 Jul 1999	36,245	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9117040	+
Watson	1 Jun 1998	36,245	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9112727	+
Bridge	1 Mar 1998	30,062	Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8644046	+
Henson	1 Feb 1998	2,328	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9132129	+
Bob Hope	1 Jan 1998	29,151	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9085297	+
Sisler	1 Jan 1998	36,245	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9117038	+
C-Commando	1 Apr 1997	2,206	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9132210	+
Bowditch	1 Jul 1996	1,500	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9075216	+

Sagamore	1 Jul 1996	5,280 Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	9127863	+
Laramie	1 May 1996	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8906626	+
Kellie Chouest	1 Feb 1996	2,373 Offshore	United States Govt Na...	Delivered	9132179	+
Rappahannock	1 Nov 1995	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8822466	+
Patuxent	1 Jun 1995	26,414 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8906614	+
Sumner	1 May 1995	2,328 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	9075204	+
Arctic	1 May 1995	30,062 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8644034	+
Rainier	1 Aug 1994	30,062 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8644149	+
Yukon	1 Mar 1994	27,813 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8822454	+
Carolyn Chouest	1 Mar 1994	2,110 Offshore	United States Govt Na...	Delivered	8875384	+
Supply	1 Jan 1994	30,062 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8644199	+
Tippecanoe	1 Feb 1993	24,825 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8906602	+
Guadalupe	1 Sep 1992	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8822442	+
Big Horn	1 May 1992	27,514 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8812162	+
Kanawha	1 Dec 1991	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8704080	+
John Ericsson	1 Mar 1991	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8511512	+
American Tern	1 Dec 1990	17,175 Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	8908088	+
Pecos	1 Jul 1990	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8706686	+
Leroy Grumman	1 Aug 1989	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8511500	+
Walter S. Diehl	1 Sep 1988	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8511495	+
Lcpl Roy M. Wheat	1 Jul 1987	20,075 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8523137	+
John Lenthall	1 Jun 1987	28,407 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8325547	+
Henry J. Kaiser	1 Dec 1986	30,412 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8302416	+
Sgt. William R. Button	1 May 1986	26,523 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8302466	+
Lawrence H. Gianella	1 Apr 1986	32,965 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8314158	+
1st Lt. Jack Lummus	1 Mar 1986	22,454 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8302454	+
Richard G. Matthiesen	1 Feb 1986	29,526 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8310102	+
1st Lt. Baldomero Lopez	1 Nov 1985	22,454 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8302442	+
Samuel L. Cobb	1 Nov 1985	32,572 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8310097	+
Ltc John U.D. Page	1 Sep 1985	58,869 Container	United States Govt Na...	Delivered	8212714	+
Gus W. Darnell	1 Sep 1985	29,500 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8220761	+
Ltc Calvin P. Titus	1 Sep 1985	24,500 Container	United States Govt Na...	Delivered	8322789	+
Pfc. Dewayne T. Williams	1 Jun 1985	22,454 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8219396	+
Paul Buck	1 Jun 1985	29,500 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8220773	+
Ssg Edward A. Carter Jr.	1 Apr 1985	58,943 Container	United States Govt Na...	Delivered	8212673	+
Major Bernard F. Fisher	1 Mar 1985	24,500 Container	United States Govt Na...	Delivered	8320559	+
2nd Lt. John P. Bobo	1 Feb 1985	22,454 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	8219384	+
Cape Victory	1 Dec 1984	21,439 Roro	United States Govt Na...	Delivered	8211306	+

Sp5. Eric G. Gibson	1 Dec 1984	24,500 Container	United States Govt Na...	Delivered	8320547 +
Capt. Steven L. Bennett	1 Sep 1984	41,151 Container	United States Govt Na...	Delivered	8313661 +
Cape Vincent	1 Jun 1984	21,439 Roro	United States Govt Na...	Delivered	8211291 +
Zeus	1 Mar 1984	6,963 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7932408 +
A1c William H. Pitsenbarger	1 Dec 1983	32,709 Container	United States Govt Na...	Delivered	8124371 +
Maj. Stephen W. Pless	1 Apr 1983	21,529 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7912123 +
Pfc. Eugene A. Obregon	1 Dec 1982	25,073 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7823463 +
Cape Washington	1 Sep 1982	32,695 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7826178 +
Sgt. Matej Kocak	1 Dec 1981	24,032 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7802706 +
Gy. Sgt. Fred W. Stockham	1 Jun 1981	53,498 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7825423 +
Cape Orlando	1 Feb 1981	20,731 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7909968 +
Cape Wrath	1 Jan 1981	32,772 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7826166 +
Yano	1 Dec 1980	53,348 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7825409 +
Shughart	1 Nov 1980	53,688 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7825394 +
Pvt. Franklin J. Phillips	1 Feb 1980	22,704 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7717169 +
1st Lt. Alex Bonnyman	1 Jan 1980	21,050 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7702059 +
Cpl. Louis J. Hauge Jr.	1 Oct 1979	23,487 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7702047 +
Pfc. James Anderson Jr.	1 Jul 1979	21,050 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7702035 +
Cape Horn	1 Jun 1979	31,800 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7704942 +
Cape Hudson	1 Jun 1979	32,441 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7704930 +
Cape Henry	1 Apr 1979	32,953 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7724083 +
Pfc. William B. Baugh	1 Apr 1979	23,500 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7702023 +
1st Lt. Harry L. Martin	1 Mar 1979	34,199 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7720415 +
Cape Kennedy	1 Jan 1979	29,218 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7714636 +
Cape Knox	1 Oct 1978	29,218 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7715290 +
Tsgt John A. Chapman	1 May 1978	26,763 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7504639 +
Dolores Chouest	1 Jan 1978	1,045 Offshore	United States Govt Na...	Delivered	8225931 +
Cape Trinity	1 Dec 1977	15,075 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7602259 +
Cape Texas	1 Sep 1977	15,074 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7602247 +
Cape Taylor	1 Jul 1977	14,315 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7603497 +
Cape Race	1 Jul 1977	22,858 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7616377 +
Cape Island	1 Jun 1977	19,480 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7390131 +
Cape Ray	1 Apr 1977	22,735 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7530810 +
Cape Rise	1 Feb 1977	22,853 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7530808 +
Cape Isabel	1 Nov 1976	20,275 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7390129 +
Comfort	1 Jul 1976	45,480 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7390478 +
Cape Intrepid	1 Jun 1976	19,480 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7390117 +
Cape Inscription	1 Apr 1976	20,275 Roro	United States Govt Na...	Delivered	7390105 +

Mercy	1 Feb 1976	45,481	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7390454	+
Cory Chouest	1 Jun 1974	1,800	Offshore	United States Govt Na...	Delivered	7382536	+
Pollux	1 Sep 1973	27,728	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7319632	+
Altair	1 Sep 1973	26,005	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7315571	+
Cape Flattery	1 Sep 1973	41,363	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7320411	+
Cape Decision	1 Aug 1973	24,248	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7310911	+
Cape Lambert	1 Aug 1973	20,545	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7324390	+
Cape Farewell	1 Jul 1973	41,363	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7304792	+
Cape Mohican	1 Mar 1973	39,026	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7223314	+
Regulus	1 Mar 1973	27,728	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7302897	+
Algol	1 Mar 1973	25,654	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7303205	+
Bellatrix	1 Mar 1973	26,330	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7236153	+
Cape Douglas	1 Feb 1973	24,204	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7228089	+
Cape Domingo	1 Feb 1973	24,106	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7229423	+
Denebola	1 Jan 1973	27,776	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7325253	+
Gordon	1 Jan 1973	24,510	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7234430	+
Gopher State	1 Jan 1973	16,709	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7226689	+
Cape Lobos	1 Nov 1972	20,545	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7216854	+
Cape May	1 Sep 1972	39,026	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7205958	+
Antares	1 Sep 1972	28,095	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7226897	+
Capella	1 Sep 1972	25,814	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7223508	+
Gilliland	1 Sep 1972	40,824	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7227205	+
Cape Ducato	1 Sep 1972	23,725	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7208297	+
Cape Diamond	1 Aug 1972	24,106	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7208443	+
Cape Mendocino	1 Jun 1972	39,026	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7117292	+
Flint	1 Aug 1971	24,000	Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	8970720	+
Hayes	1 Jul 1971	560	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	7738589	+
Cape Fear	1 Apr 1971	30,298	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7050248	+
Cape Florida	1 Feb 1971	30,298	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7034335	+
Cape Edmont	1 Jan 1971	20,303	Roro	United States Govt Na...	Delivered	7027576	+
Wright	1 Feb 1970	15,946	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6924571	+
Cape Nome	1 Sep 1969	15,946	Roro	United States Govt Na...	Delivered	6913429	+
Curtiss	1 Jul 1969	15,946	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6905288	+
Flickertail State	1 Feb 1969	16,605	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6817845	+
Cornhusker State	1 Jan 1969	16,605	Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6916433	+
Cape Girardeau	1 Oct 1968	22,564	Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	6815512	+
Cape Gibson	1 Jan 1968	22,564	Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	6821614	+
Spica	1 Aug 1967	7,958	Offshore	United States Govt Na...	Delivered	6709933	+



Adm. Wm. M. Callaghan	1 Jul 1967	13,717 Roro	United States Govt Na...	Delivered	6801664 +
Enterprise	1 Jul 1967	5,657 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6621662 +
Saturn	1 Apr 1967	7,907 Offshore	United States Govt Na...	Delivered	6709787 +
Meteor	1 Mar 1967	12,326 Roro	United States Govt Na...	Delivered	8450677 +
Sirius	1 Jan 1967	7,958 Offshore	United States Govt Na...	Delivered	6706888 +
Gem State	1 Mar 1966	17,729 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6520911 +
Keystone State	1 Mar 1966	17,782 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6605022 +
Beaver State	1 Mar 1965	12,763 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6507921 +
Grand Canyon State	1 Mar 1965	17,728 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6510899 +
Green Mountain State	1 Mar 1965	16,443 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	6421347 +
Petersburg	1 Mar 1963	50,702 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	6329044 +
Mount Washington	1 Jan 1963	47,941 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	6407585 +
Cape Jacob	1 Mar 1962	14,579 Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	5057931 +
Diamond State	1 Mar 1962	20,190 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	5170185 +
Cape Catawba	1 Mar 1961	12,666 Dry Cargo	United States Govt Na...	Delivered	5241714 +
Equality State	1 Jan 1961	20,190 Miscellaneous	United States Govt Na...	Delivered	5386605 +
Comet	1 Mar 1958	10,111 Roro	United States Govt Na...	Delivered	8450665 +
Alatna	1 Mar 1957	5,012 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	7606516 +
Chattahoochee	1 Mar 1957	5,011 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8450615 +
Potomac	1 Jan 1957	27,908 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	6504694 +
Pathfinder	1 Jan 1952	21,450 Bulker	United States Govt Na...	Delivered	5166768 +
Nodaway	1 Mar 1945	4,064 Tanker	United States Govt Na...	Delivered	8450603 +

## ANEXO 4

## FLOTA DEL MARITIME ADMINISTRATION A OCTUBRE DE 2005

© Lloyd's Register - Fairplay  
Selected Ships (151 Records)

Vessel Name, Built, Dwt, Type, Operator, Status, IMC							Redisplay
Vessel Name↑↓	Built↑↓	DWT↑↓	Type↑↓	Operator↑↓	Status↑↓	IMO↑↓	Vw
Benjamin Isherwood	1 Jan 1999	30,412	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8508876	+
Henry Eckford	1 Jan 1998	30,412	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8508888	+
Platte	1 Apr 1983	27,800	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7816575	+
Resolute	1 Feb 1980	16,205	Container	United States Govt Marad	Delivered	7635945	+
John Henry	1 Dec 1978	2,668	Roro	United States Govt Marad	Delivered	7700477	+
Roanoke	1 Oct 1976	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644163	+
Kalamazoo	1 Aug 1973	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644084	+
American Veteran	1 Mar 1973	30,298	Roro	United States Govt Marad	Scrapped	7225714	+
Wabash	1 Oct 1971	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644204	+
Mission Capistrano	1 Mar 1971	37,874	Tanker	United States Govt Marad	Scrapped	7034323	+
Harkness	1 Jan 1971	1,500	Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	7738486	+
Savannah	1 Oct 1970	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644175	+
Kansas City	1 Jun 1970	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644096	+
Bayamon	1 Jan 1970	14,407	Roro	United States Govt Marad	Delivered	7037284	+
Milwaukee	1 Nov 1969	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644113	+
Wichita	1 Dec 1968	26,513	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8644230	+
Del Valle	1 Oct 1968	13,248	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6817807	+
Mission Buenaventura	1 Oct 1968	38,851	Tanker	United States Govt Marad	Delivered	6817883	+
Del Monte	1 Jun 1968	13,248	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6804240	+
Del Viento	1 Jan 1968	13,248	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6828521	+
Ferrel	1 Jan 1968	84	Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	7629960	+
Santa Isabel	1 Sep 1967	12,880	Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	6711663	+
Cape Breton	1 May 1967	14,897	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6620589	+
Cape Borda	1 Apr 1967	14,897	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6610560	+
Santa Elena	1 Apr 1967	12,877	Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	6616722	+
Cape Bover	1 Feb 1967	14,897	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6610077	+
Santa Cruz	1 Mar 1966	12,834	Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	6602109	+
Cape Blanco	1 Mar 1966	14,897	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6523808	+
Santa Lucia	1 Mar 1966	12,897	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6523030	+
Mormacmoon	1 Mar 1965	11,908	Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	6418091	+
H. H. Hess	1 Mar 1965	14,984	Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	6419758	+
Mallory Lykes	1 Jan 1965	15,244	Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6417425	+
American Ranger	1 Jan 1965	13,477	Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	6423943	+

American Reliance	1 Jan 1965	13,477 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6507751	+
Gulf Merchant	1 Jan 1965	11,550 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6420525	+
Mcarthur	1 Jan 1965	271 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	6602082	+
American Racer	1 Mar 1964	13,477 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6414069	+
Cape Canaveral	1 Mar 1964	12,887 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5414660	+
Chesapeake	1 Mar 1964	50,826 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	6420056	+
Patriot State	1 Mar 1964	9,382 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5422409	+
Allison Lykes	1 Jan 1964	12,968 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6411251	+
Magallanes	1 Jan 1964	15,244 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6407949	+
Gulf Banker	1 Jan 1964	11,549 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6407872	+
Gulf Farmer	1 Jan 1964	11,549 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5424108	+
Gulf Shipper	1 Jan 1964	11,550 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6411536	+
Gulf Trader	1 Jan 1964	11,550 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6407884	+
Cape Carthage	1 Jun 1963	12,824 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6221606	+
Cape Clear	1 Jun 1963	12,824 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5424691	+
Cape Cod	1 Jun 1963	12,824 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5322037	+
Cape Catoche	1 May 1963	12,887 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5402552	+
Cape John	1 Mar 1963	14,607 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5056274	+
Cape Canso	1 Mar 1963	12,887 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5006176	+
Cape Charles	1 Mar 1963	12,887 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5402423	+
Cape Chalmers	1 Mar 1963	11,473 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5002170	+
Pioneer Commander	1 Mar 1963	13,752 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5014305	+
Pioneer Contractor	1 Mar 1963	13,752 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5400530	+
Pioneer Crusader	1 Mar 1963	13,757 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	6404997	+
Dawn	1 Jan 1963	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5400085	+
Export Challenger	1 Jan 1963	12,726 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5111048	+
Export Champion	1 Jan 1963	12,726 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5403958	+
Cape Archway	1 Jan 1963	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5004283	+
Cape Avinof	1 Jan 1963	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5004398	+
Export Commerce	1 Jan 1963	12,726 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5111050	+
Whiting	1 Jan 1963	206 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	6601973	+
Brinton Lykes	1 Jun 1962	14,515 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5052058	+
Pennsylvania Trader	1 Jun 1962	34,671 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5029295	+
Savannah	1 May 1962	9,988 Pass./Ferry	United States Govt Marad	Delivered	5314793	+
American Banker	1 Mar 1962	19,581 Container	United States Govt Marad	Scrapped	5277153	+
Builder	1 Mar 1962	12,832 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5111024	+
Cape Alava	1 Mar 1962	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5004099	+
Cape Alexander	1 Mar 1962	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5004257	+

Cape Ann	1 Mar 1962	12,932 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5004245 +
Cape Johnson	1 Mar 1962	14,699 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5215753 +
Cape Juby	1 Mar 1962	14,554 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5144485 +
Courler	1 Mar 1962	12,909 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5111062 +
Mormacwave	1 Mar 1962	14,591 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5386540 +
Shirley Lykes	1 Mar 1962	14,526 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5324803 +
Southern Cross	1 Mar 1962	12,718 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5242081 +
Buyer	1 Jan 1962	12,832 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5111036 +
Aide	1 Apr 1961	11,198 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5110989 +
Northern Light	1 Mar 1961	12,738 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5241726 +
Agent	1 Mar 1961	11,267 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5110977 +
Banner	1 Mar 1961	12,832 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5111000 +
Bay	1 Mar 1961	12,629 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5111012 +
Lincoln	1 Mar 1961	14,473 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5283956 +
Mormacglen	1 Mar 1961	12,590 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5241805 +
Scan	1 Mar 1961	12,683 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5242017 +
President	1 Mar 1961	14,473 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5284091 +
Solon Turman	1 Mar 1961	14,759 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5333660 +
Lake	1 Mar 1961	12,660 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5241867 +
Mount Vernon	1 Jan 1961	47,751 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5243009 +
Adventurer	1 Dec 1960	10,986 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5110965 +
Ambassador	1 Sep 1960	11,197 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5110991 +
Pride	1 Mar 1960	12,601 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5241960 +
American Explorer	1 Mar 1959	24,302 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737171 +
Pride II	1 Mar 1959	30,845 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5137858 +
Sagamore	1 Mar 1959	2,741 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5008071 +
Connecticut	1 Aug 1958	38,853 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5029764 +
American Osprey	1 Mar 1958	34,723 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5137860 +
Lexington	1 Jan 1958	41,566 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5107774 +
Gettysburg	1 Mar 1957	41,529 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5107463 +
Meacham	1 Mar 1957	31,645 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5238212 +
Naeco	1 Mar 1957	31,645 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5238303 +
Shoshone	1 Mar 1957	27,375 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737195 +
Mirfak	1 Jan 1957	1,850 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	8834885 +
Maumee	1 Jun 1956	27,306 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737183 +
Kawishiwi	1 Jun 1955	37,431 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737078 +
Hassayampa	1 Apr 1955	37,431 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737066 +
Ponchatoula	1 Jan 1955	37,431 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737092 +

Beaujolais	1 Mar 1954	28,809 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5116971 +
Florence	1 Jan 1954	28,976 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	5107372 +
State	1 May 1952	10,600 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	7941904 +
Dutton	1 Jun 1945	10,819 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	7738462 +
Furman	1 Jun 1945	8,514 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	8835437 +
Pvt. Frederick C. Murphy	1 Jun 1945	10,900 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	8636049 +
General Nelson M. Walker	1 Apr 1945	11,228 Miscellaneous	United States Govt Marad	Scrapped	8424537 +
Albion Victory	1 Mar 1945	10,754 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5008796 +
Amarillo Victory	1 Mar 1945	10,891 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5013557 +
American Victory	1 Mar 1945	10,897 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	5014680 +
Barnard Victory	1 Mar 1945	10,681 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5036987 +
Catawba Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5066097 +
Council Bluffs Victory	1 Mar 1945	10,999 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5081346 +
Duke Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5094458 +
Durango Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5095086 +
Earlham Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5095816 +
General Edwin D. Patrick	1 Mar 1945	10,102 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	8332849 +
Hannibal Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5141847 +
Hattiesburg Victory	1 Mar 1945	10,928 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5143869 +
Lindenwood Victory	1 Mar 1945	11,090 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5208891 +
Massillon Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5228293 +
Pan American Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5269467 +
Occidental Victory	1 Mar 1945	10,897 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5260057 +
Queens Victory	1 Mar 1945	10,897 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5288085 +
Winthrop Victory	1 Mar 1945	10,897 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5392147 +
Pine Bluff Victory	1 Mar 1945	10,891 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5278511 +
Rider Victory	1 Mar 1945	10,886 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5294670 +
Sioux Falls Victory	1 Mar 1945	10,871 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5329358 +
Wayne Victory	1 Mar 1945	10,891 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	5387013 +
Citadel Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Lost	5073052 +
Drake Victory	1 Mar 1945	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Lost	5093600 +
General Simon B. Buckner	1 Jan 1945	9,924 Miscellaneous	United States Govt Marad	Scrapped	8424525 +
Marshfield	1 Jun 1944	10,669 Dry Cargo	United States Govt Marad	Delivered	8834392 +
Joplin Victory	1 Mar 1944	10,874 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5175185 +
Maine	1 Mar 1944	12,446 Pass./Ferry	United States Govt Marad	Delivered	6709804 +
Mission Santa Ynez	1 Mar 1944	17,328 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	8450627 +
Selma Victory	1 Mar 1944	10,884 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5319767 +
Texas Clipper	1 Mar 1944	7,347 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	5110616 +
Washington	1 Mar 1944	12,489 Pass./Ferry	United States Govt Marad	Delivered	6704488 +
Elko Victory	1 Jan 1944	10,852 Dry Cargo	United States Govt Marad	Scrapped	5101926 +
General John Pope	1 Mar 1943	7,598 Miscellaneous	United States Govt Marad	Delivered	8332851 +
Saugatuck	1 Jan 1942	16,882 Tanker	United States Govt Marad	Delivered	7737432 +

## ANEXO 5

## FLOTA DE LA ROYAL FLEET AUXILIARY A OCTUBRE DE 2005.

## Fast Fleet Tankers

- RFA Wave Knight
- RFA Wave Ruler

## Small Fleet Tankers

- RFA Grey Rover
- RFA Gold Rover
- RFA Black Rover

## Fleet Support Tankers

- RFA Brambleleaf
- RFA Bayleaf
- RFA Orangeleaf
- RFA Oakleaf

## Fleet Replenishment Ships

- RFA Fort Austin
- RFA Fort Rosalie
- RFA Fort Victoria
- RFA Fort George

## Aviation Training/Primary Casualty Receiving Ship

- RFA Argus

## Repair Ship

- RFA Diligence

## Landing Ships Logistic

- RFA Sir Bedivere
- RFA Sir Galahad
- RFA Sir Tristram

**ANEXO 6**  
**REQUISITOS PARA NOMBRAMIENTOS Y ASCENSO DE PERSONAL DE LA**  
**MARINA MERCANTE NACIONAL EN LA RESERVA NAVAL.**

Conforme lo indicado en el anexo N° 22 del D.S. 244, se señalan los requisitos de nombramiento y ascensos en la Reserva Naval, para el personal de la Marina Mercante Nacional.

<b>GRADO</b>	<b>EDAD<sup>19</sup></b>	<b>AÑOS DE SERVICIO<sup>20</sup></b>	<b>ESCALAFÓN</b>
Capitán de Fragata	55	20	Cubierta Maquinas
Capitán de Corbeta	50	15	Cubierta Maquinas
Teniente 1º	42	9	Cubierta Maquinas Telecomunicaciones Servicio general
Teniente 2º	35	4	Cubierta Maquinas Telecomunicaciones Servicio general
Subteniente	30	1	Cubierta Maquinas Telecomunicaciones Servicio general
Guardiamarina	25	-	Cubierta Maquinas Telecomunicaciones Servicio general
Suboficial	50	23	Cubierta Maquinas
Sargento 1º	45	19	Cubierta Maquinas
Sargento 2º	40	14	Cubierta Maquinas
Cabo 1º	35	9	Cubierta

**Requisitos para Capitán de Fragata.**

**1.- Comunes**

- a)- Tener más de 20 años de Servicios en la Marina Mercante Nacional.

<sup>19</sup> Se refiere a la edad límite para ingresar al grado indicado.

<sup>20</sup> Son los años de servicio en la Marina Mercante Nacional.

- b)- Haber aprobado el Curso de Informaciones en la Academia de Guerra Naval.
- 2.- Estar en posesión del Título de Capitán de Alta Mar.
- 3.- Estar en posesión del Título de Ingeniero Jefe de Máquinas.

#### Requisitos para Capitán de Corbeta.

- 1.- Común: Tener más de 15 años de servicios en la M.M.N.
- 2.- Estar en posesión del Título de Capitán de Alta Mar o Piloto 1°
- 3.- Estar en posesión del Título de Ingeniero Jefe de Máquinas o Ingeniero 1°

#### Requisitos para Teniente 1°

- 1.- Común: Tener 9 años de servicios en la M.M.N.
- 2.- Estar en posesión de cualquiera de los siguientes títulos:
  - a.- Piloto 1° ó 2°
  - b.- Patrón de Pesca de Altamar de 1° Clase.
- 3.- Estar en posesión del Título de Ingeniero 1°
- 4.- Estar en posesión del Título de Operador General de Radiocomunicaciones.
- 5.- Estar en posesión del Título de Comisario

#### Requisitos para Teniente 2°

- 1.- Común: Tener más 4 años de servicios en la M.M.N.
- 2.- Estar en posesión de cualquiera de los siguientes títulos:
  - a.- Piloto 2° ó 3°
  - b.- Patrón de Pesca de Alta Mar de 2° Clase.
- 3.- Estar en posesión del Título de Ingeniero 2° ó 3°
- 4.- Estar en posesión del Título de Operador Radiotelegrafista de 1° Clase.
- 5.- Estar en posesión del Título de Sobrecargo.

#### Requisitos para Subteniente.

- 1.- Común: Tener más de un año de servicios en la M.M.N.
- 2.- Estar en posesión de cualquiera de los siguientes títulos:
  - a.- Piloto 3°
  - b.- Patrón Regional
  - c.- Patrón de Pesca Costero de 1° Clase
- 3.- Estar en posesión del Título de Ingeniero 3°
- 4.- Estar en posesión del Título de Operador Radiotelegrafista de 2° Clase.
- 5.- Estar en posesión del Título de Sobrecargo.



#### Requisitos para Guardiamarina.

- 1.- Reunir cualquiera de los siguientes requisitos:
  - a.- Haber egresado del Curso de Pilotos de la M.M.N. de la Escuela Naval.
  - b.- Estar en posesión del Título de Patrón de Pesca Costero de 2° Clase.
  - c.- Estar en posesión del Título de Guardiero Regional.
- 2.- Estar en posesión del Título de Electricista de la M.M.N.
- 3.- Haber egresado de un Curso de Radiotelegrafista para la Marina Mercante Nacional autorizado por la Directemar.
- 4.- Estar en posesión del Título de Sobrecargo.

#### Requisitos para Suboficial.

- 1.- Estar en posesión del título de Patrón de Bahía.
- 2.- Estar en posesión del título de Motorista 1°.

#### Requisitos para Sargento 1°

- 1.- Estar en posesión de cualquiera de los siguientes títulos o permisos de embarco:
  - a.- Patrón Lacustre o Fluvial
  - b.- Patrón de Naves Menores
  - c.- Contramaestre.
- 2.- Estar en posesión del título de motorista 2°.

#### Requisitos para Sargento 2°.

- 1.- Estar en posesión de cualquiera de los siguientes títulos o permisos de embarco:
  - a.- Tripulante General de Cubierta de Alta Mar
  - b.- Contramaestre de Naves Especiales
  - c.- Ayudante Patrón de Nave Menor
- 2.- Estar en posesión del título o permiso de embarco como Tripulante General de Máquinas de la Marina Mercante Nacional o Naves Especiales con más de 2 años servidos en dicha calidad.

#### Requisitos para Cabo 1°

- 1.- Estar en posesión del título o permiso de embarco como Tripulante General de Cubierta de Naves Especiales.

## BIBLIOGRAFIA

1. La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile.  
Gonzalo Vial Correa  
Editorial Zig – Zag 1997
2. La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario  
Rodrigo Fuenzalida Bade  
1968
3. Battles on the Falklands war  
Gordon Smith  
1989
4. Military Sealift Command: Ships that wait  
Dr. Salvatore R. Mercogliano  
American Military University
5. Maritime Administration 1991 Annual Report  
U.S. Department of Transportation, Washington DC  
1992
6. El Derecho del Mar. Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.  
UN Press  
2004
7. Derecho de los conflictos armados. Compilación de instrumentos internacionales, regionales y otros textos seleccionados.  
Organización de Estados Americanos.  
1999
8. Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar.  
Instituto de Derecho Internacional. Cruz Roja Internacional.  
1994
9. Convención de Ginebra de 1948  
Comité Internacional de la Cruz y la Media Luna roja.
10. Derecho Internacional Marítimo. Fundamentos.  
CA Eduardo Oelckers Sepúlveda.  
Academia de Guerra Naval  
1999
11. Sealift Support to Joint Operations  
Department of the Army, The Pentagon  
2004

12. Join Doctrine to the Defense Transportation System  
Department of the Army, The Pentagon  
2003
13. Naval Strategic Plan  
Royal Navy. Ministry of Defence  
2005
14. Constitución Política de la República de Chile  
2005
15. Decreto Ley N° 2.222.- “Ley de Navegación”
16. Ley N° 18.953.- “Dicta Normas sobre Movilización”
17. Ley Orgánica Constitucional N° 18.415.- “De los Estados de Excepción”
18. Decreto Ley N° 2.306.- “Reclutamiento y Movilización de las Fuerzas Armadas”
19. Decreto Ley N° 3.059.- “Ley de Fomento a la Marina Mercante”
20. Decreto Supremo N° 244 “Reglamento complementario del D.L. 2.306”

Además se utilizaron las siguientes páginas Web:

- Federation of American Scientist [www.fas.org](http://www.fas.org)
- Maritime Sealift Command [www.msc.mil](http://www.msc.mil)
- Maritime Administration [www.marad.gov](http://www.marad.gov)
- Royal Navy [www.royal-navy.mod.uk](http://www.royal-navy.mod.uk)
- Armada de Chile [www.armada.cl](http://www.armada.cl)
- Directemar [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl)
- Biblioteca de Congreso Nacional [www.bcn.cl](http://www.bcn.cl)
- Dirección General de Movilización Nacional [www.dgmn.cl](http://www.dgmn.cl)
- Base de datos Fairplay de LLOYD Register of Shipping [www.fairplay.com](http://www.fairplay.com)

Se contó también con una entrevista al Director de la Dirección General de Movilización Nacional, General de Brigada Eduardo ALDUNATE Herman.