

# AWNIS: UN SISTEMA DE CONTROL INTEGRADO PARA EL DOMINIO DEL MAR Y EL CONTROL NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO



XISTE una necesidad internacional de proporcionar a los navegantes una información rápida de los incidentes marítimos que pudieran constituir un peligro para la navegación; esta información a su vez ha de ser lo suficientemente flexible para poder emplearse tanto en tiempo de paz como en situaciones de conflicto, e incluso cuando la escalada de un conflicto produce una situación bélica.

Mediante el esfuerzo conjunto de la Organización Hidrográfica Internacional (IHO) y la Organización Marítima Internacional (OMI), se estableció el sistema conocido como *World Wide Navigational Warning Service* (WWNWS), que proporciona un servicio coordinado a nivel mundial para promulgar los peligros a la navegación.

Durante los periodos de crisis o conflictos (habitualmente de índole local) el mando necesita poder controlar y diseminar la información relativa a la seguridad en la navegación «sin clasificar» para ser utilizada por el tráfico mercante aliado y neutral mediante el WWNWS, y al mismo tiempo disponer de un método estandarizado para intercambiar información relativa a la seguridad en la navegación de naturaleza «clasificada», que no es deseable hacer pública.

## ***El Allied Worldwide Navigation Information System (AWNIS)***

Los requerimientos necesarios para intercambiar información clasificada relativa a la seguridad en la navegación se obtienen con la aplicación del sistema AWNIS, mediante el empleo del sistema de mensajes denominado «Q».

La OTAN acordó que el concepto de AWNIS debería de considerarse político. El Reino Unido redactó la publicación AHP-1 (C), titulada AWNIS, que actualmente está en uso y es sometida a los cambios que se producen en función de la experiencia que su empleo en ejercicios nacionales y aliados determina.



Dragaminas en maniobra abarloados durante el ejercicio de adiestramiento flotilla MCM.  
(Foto: Ó. Villar Serrano).

## Propósito del sistema AWNIS

El propósito del AWNIS es proporcionar un completo servicio de información de seguridad de la navegación para los mandos aliados y tráfico civil (buques mercantes y pesqueros) dentro de un área de conflicto o susceptible de producirse un conflicto.

## Concepto

El beneficio del concepto del AWNIS se basa en emplear las estructuras de las organizaciones militares y civiles que tienen responsabilidad en tiempo de paz en relación con la seguridad del tráfico marítimo, navegación y derrotas a emplear, y combinarlas para adaptarlas a una «organización coherente» para el uso de los mandos militares aliados durante las situaciones de crisis o conflictos. El AWNIS emplea el WNWNS para diseminar información sin clasificar relativa a la seguridad en la navegación, y el sistema de mensajes «Q» (que emplea redes seguras de comunicaciones tanto nacionales como OTAN) para diseminar información relativa a la seguridad de la navegación y

derrotas que no se desea hacer pública en función de su valor estratégico. De esta manera, las ayudas a la navegación y la información de seguridad relativa a la misma son controladas por el mando naval responsable de un área (de riesgo o en conflicto).

### **Información de seguridad en tiempo de paz**

En los últimos años, y en el concierto de las naciones marítimas que componen el IMO/IHO, el WWNWS ha desarrollado un sistema de intercambio de información que permite la más amplia distribución de información relativa a la seguridad en la navegación, en uno de los muchos acuerdos internacionales fomentados por el IMO para mejorar todos los aspectos de la seguridad de la vida humana en la mar (SEVIMAR), como tal, ligado a las comunicaciones vía satélite.

EL WWNWS proporciona un servicio mundial de avisos a la navegación. Para hacerlo, el mundo se ha dividido en 16 *navareas*. La división del mar de estas *navareas* se hizo originalmente en base a las limitaciones de las comunicaciones marítimas, y a la necesidad de radiar series simples y coordinadas de avisos que pudieran llegar a todo el tráfico dentro de una *navarea*. Estas áreas no guardan ningún tipo de relación con fronteras políticas o mandos militares.

### **La necesidad de contar con el sistema AWNIS**

En el tránsito de una situación de crisis a un conflicto en un área con tráfico marítimo, y posteriormente a un conflicto que implique riesgos reales para la seguridad en la navegación, es necesario mantener un sistema de información al tráfico militar y mercante que transita el área de conflicto, que a su vez pueda asumir la escalada de tensión en una zona, y con ellos, los riesgos asumibles por los barcos que la transitan, independientemente de que sea tráfico neutral o aliado, incluso si se trata de unidades militares que requieren una información más concisa y más exacta que el tráfico mercante implicado en un área de riesgo (por ejemplo, por la presencia de minas o peligros para la navegación).

El sistema de información AWNIS nos proporciona los requerimientos que se precisan, ya que nos permite:

- Cambiar y controlar el sistema WWNWS en caso de tensión/guerra.
- Difundir avisos clasificados relativos a la seguridad de la navegación para los barcos que lo precisan.
- Un control militar de la información a emitir relativa a la seguridad de la navegación, en función de los requerimientos tácticos.

- Clarificar el dilema que se le presenta al sistema WNWNS en tiempo de guerra, de emitir avisos sin clasificar en contrapartida a los avisos clasificados.
- Delimitar bajo el criterio de un mando militar con responsabilidad en un área o zona lo que constituye un peligro o amenaza para la seguridad en la navegación, de acuerdo con las fuentes de información, y catalogar por niveles el riesgo capaz de producir cada uno de los peligros a los que se puede ver expuesto el tráfico marítimo en una zona de riesgo.

### La coordinación entre el WWNWS y el AWNIS

Podemos decir que el WWNWS sirve a la información sin clasificar del AWNIS, y lo emplean los mandos aliados para diseminar información a la navegación e instrucciones de derrota útil para el tráfico aliado y neutral en un área de conflicto sin divulgar información delicada.

Los avisos que promulga el WWNWS son de tres tipos:

*Navareas.*—Que incluyen información necesaria para un marino en ruta oceánica (incluye fallos de ayudas a la navegación y todo lo que pueda afectar al cambio de las derrotas planeadas). A tales efectos el mundo se divide en 16 *navareas* que se identifican por números romanos. La autoridad encargada de recopilar los avisos de un área completa recibe el nombre de coordinador. España, a través del director del Instituto Hidrográfico de la Armada, es el coordinador de la *Navarea III*. Las *navareas* se refieren al área donde se transmiten, se radian en inglés y en uno a más idiomas oficiales de las Naciones Unidas; el alcance de las transmisiones se solapa sobre áreas contiguas de unas 700 millas (singladura promedio de un barco).

*Avisos costeros.*—Promulgan información necesaria para la navegación en una región costera en particular, por fuera de los límites del practicaje o boyas de recalada.

La autoridad responsable de los mismos es el coordinador nacional. Estos avisos suplementan la información de las *navareas*, se transmiten con más frecuencia que éstos y sólo en la región afectada por el peligro. Se radian en inglés y en la lengua de la nación originadora.

*Avisos locales.*—Suplementan a los avisos costeros con información detallada acerca de las aguas dentro de los límites del practicaje de un puerto o autoridad portuaria, a menudo son radiados por VHF por los centros locales o regionales de coordinación y salvamento (CLCS o CRCS), o por la autoridad portuaria en las aguas que estos centros no estén disponibles.

*Contenido de los avisos sin clasificar*

- Incidentes en faros y señales de niebla.
- Naufragios peligrosos.
- Establecimiento o cambio en los sistemas de ayuda a la navegación.
- Presencia de remolques difíciles de maniobrar.
- Minas a la deriva.
- Áreas de operaciones SAR o antipolución en marcha.
- Informes sobre aeronaves en apuros, retrasos o pérdidas.
- Descubrimiento y balizamiento, si lo hay, de nuevos bajos, arrecifes o naufragios peligrosos.
- Suspensión o alteración inesperada de derrotas establecidas, o dispositivos de separación del tráfico.
- Operaciones de tendido de cables, oleoductos, remolques de artefactos sumergidos, empleo de submarinos con o sin tripulación, y en general cualquier operación peligrosa para la navegación.
- Establecimientos de estructuras en la mar (plataformas petrolíferas o similares).
- Funcionamiento anormal de radioayudas.
- Informaciones de operaciones especiales (ejercicios de tiro, lanzamiento de torpedos, ejercicios aeronavales, operaciones de buceadores).
- Áreas de concentración de pesqueros.



Submarino *Siroco* en Almería durante el ejercicio ALFEX. (Foto: Ó. Villar Serrano).

- Establecimiento de áreas de riesgo para la navegación (*shipping risk areas* y regiones de control naval del tráfico marítimo).
- Establecimientos de puntos de control del tráfico marítimo en tierra o a flote (*shipping control points*).

Los métodos usados para promulgar por radio los avisos están controlados por acuerdos internacionales. Estos avisos a la navegación forman parte del *Maritime Safety Information* (MSI), que también incluye información meteorológica y otras medidas de seguridad, y se radian por uno de los siguientes métodos:

- NAVTEX (518 kHz).
- *International Safetynet Service* (INMARSAT).
- HF (telex).
- MF (fonía).
- VHF (fonía).

La selección del medio apropiado para la transmisión de radioavisos sin clasificar será aprobada por los coordinadores nacionales o de *navarea* y no por las autoridades originadoras del AWNIS.

En tiempos de crisis o conflicto las naciones aliadas necesitan disponer de un intercambio rápido de información clasificada para la navegación que sea rápido y seguro. El método debe ser simple de aplicar y de cobertura mundial. Este método es lo que en el sistema AWNIS se llama mensajes «Q», y permite un rápido tránsito del WWNWS al sistema AWNIS.

#### *Propósito del sistema de mensajes «Q»*

En tiempo de crisis o conflicto, proporcionar información para la seguridad en la navegación que no es deseable hacer pública. Tiene dos funciones:

Primaria: la promulgación de campos de minas, áreas peligrosas por minas, canales dragadas a través de ellas, o derrotas de diversión para evitarlas. El sistema está diseñado para capacitar a los barcos de guerra y submarinos operando en un área de riesgo, así como a los mandos en la mar o en tierra, para recibir información completa de los campos de minas conocidos.

Secundaria: diseminar cualquier otra información para la seguridad de la navegación que debe negarse al enemigo, pero que requiere una rápida diseminación y difusión entre los aliados.

A efectos de diseminar información clasificada las aguas navegables del globo se han dividido en 18 áreas geográficas principales que se llaman zonas

«Q»; estas áreas principales se subdividen en subáreas, bajo el control de autoridades originadoras de Sub Area AWNIS.

La información clasificada mediante el sistema AWNIS puede ser promulgada mediante dos niveles:

- Area: mediante mensajes «Q».
- Sub Area: mediante mensajes «Sub Area Warn».

En términos generales, el mensaje «Q» se reserva para promulgación de peligros confirmados, o de gran extensión y duración (*long range/long term*), mientras que el «Sub Area Warn» se emplea para promulgar peligros sin confirmar o de corto alcance y extensión (*short range/short term*).

La responsabilidad de determinar los destinatarios de los mensajes «Q» y «Sub Area Warn», así como los métodos más apropiados para diseminarlos, recae en las autoridades originadoras de Area y Sub Area AWNIS.

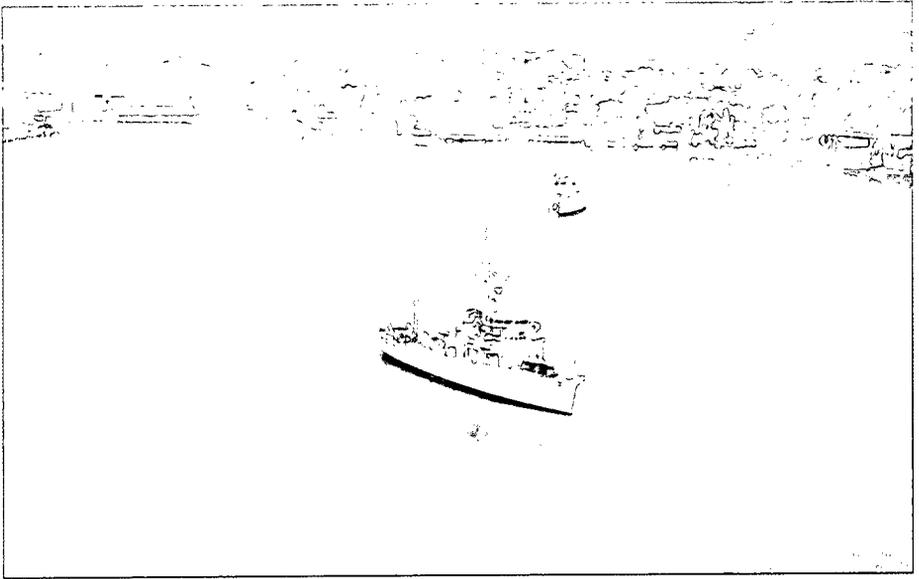
Solamente los buques mercantes seleccionados deben recibir parte de la información que se transmite por AWNIS, de acuerdo con el criterio del comandante regional a través de las autoridades de control naval del tráfico marítimo (autoridades NCS). Las autoridades NCS deben asegurarse que los buques mercantes aliados que sigan instrucciones de ruta lleven suficiente información mediante las órdenes de ruta que deben ser suministradas a cada uno de ellos (*sailing order folders*), y asegurarse de que éstas a su vez informen adecuadamente a los capitanes de los buques asignados para evitar los peligros a la navegación en un área de riesgo declarada como tal (*shipping risk area*).

La información AWNIS, de forma general, la recibirán: los buques de guerra y autoridades a flote aproximándose o en un área de riesgo, las autoridades operativas de submarinos, las autoridades en tierra y comandantes de región, y las que tienen asignado el control naval del tráfico marítimo en la parte que corresponda. Los puntos de control del tráfico marítimo en tierra o en la mar (*shipping control points*) igualmente en la parte que les corresponda.

### **La célula AWNIS y la información que proporciona**

Las autoridades a flote y mandos de agrupaciones navales deben disponer en su Sección/División de Operaciones de una sección especial; la Célula AWNIS, puesta a cargo de un oficial cualificado (*AWNIS Data Manager*), cuya misión consiste en controlar la célula y recomendar al mando en todos los aspectos relativos a la información de seguridad de la navegación.

El personal de la célula AWNIS es responsable de recopilar, fusionar y presentar la información relativa a la seguridad a la navegación; a este fin este



Cazaminas dirigiéndose al muelle de atraque en Almería durante las maniobras.  
(Foto: Ó. Villar Serrano).

personal es responsable de redactar los correspondientes avisos clasificados o no, y someterlos a la autoridad más alta cuando sea necesario dada la importancia que conlleva la promulgación y difusión de estos avisos (pueden excluir de una zona al tráfico, cerrar puertos, prohibir el tránsito por rutas establecidas y otras medidas que afectan al tráfico, en función del riesgo).

Considerando que los mandos de área local son los que tienen responsabilidades originadoras de AWNIS, deben tener una célula AWNIS en su estado mayor en la estructura de su cuartel general, adaptada a sus posibilidades de personal y material, y en consonancia con su área de responsabilidad.

Las células AWNIS en la estructura de los estados mayores deben trabajar coordinadas con las divisiones o secciones de Medidas Contra Minas (MCM), Control Naval del Tráfico Marítimo (CONTRAMAR), Comunicaciones e Inteligencia. Actualmente es difícil que un mando de una agrupación naval embarcado asuma el control de una zona o área de responsabilidad sin contar con una célula AWNIS adecuada a las necesidades del área a controlar y a los posibles riesgos que se deben afrontar en relación con la seguridad en la navegación.

El responsable de la célula AWNIS dispondrá de información cartográfica detallada y clasificada, para asistir a los *briefing*, donde se deben presentar con claridad todas las incidencias que suponen un riesgo para la navegación en el área asignada y las limítrofes.

## Conclusiones

— La información que es capaz de recopilar, actualizar y difundir una célula AWNIS la hace un elemento insustituible para asesorar a mandos a flote o en tierra con responsabilidad en la redacción y difusión de información AWNIS, en especial dentro de las áreas de responsabilidad y cuarteles generales de la OTAN.

— Es imposible prever las circunstancias y las señales o avisos clasificados que serán precisos difundir ante la supuesta escalada de un conflicto para mantener la seguridad de la navegación en áreas de responsabilidad OTAN, y lo imprevisible de estas escaladas de tensión en ocasiones hace preciso disponer en los estados mayores de los mandos con estas responsabilidades del personal necesario capaz de integrar células AWNIS flexibles, entrenadas y listas para asesorar al mando en estos menesteres, de acuerdo con las implicaciones y responsabilidades que estos adquieren en relación con la seguridad del tráfico mercante aliado y neutral en una zona de riesgo.

— Sería conveniente coordinar el trabajo y la activación de las células AWNIS que se desplieguen en cuarteles generales, estados mayores, con los responsables de operaciones MCM, CONTRAMAR, controladores del WNWNS, así como con las secciones de Operaciones e Inteligencia, todo ello con suficiente antelación como para que la activación coordinada y el trabajo en común de estas células pueda llegar a ser una rutina y un modo de trabajo cotidiano.

Óscar VILLAR SERRANO (RNA)



## BIBLIOGRAFÍA

- AHP-1 (C). The Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS).*  
 ESPINOSA FLORES, Carlos S.: *Lecciones sobre AWNIS* (inédito).  
 Lecciones y enseñanzas del ejercicio SNOWHITE-97 efectuado en Eguermin-Ostende (Bélgica). Minewarfare Scholl (del 6 al 10 de marzo de 1997).  
 Lecciones y enseñanzas del ejercicio LINKED SEAS-97. Informe del SCP BERLANGA (del 1 al 25 de mayo de 1997).  
 Documentación del curso AWNIS, efectuado en Eguermin-Ostende (Bélgica). Minewarfare Scholl (del 8 al 12 de diciembre de 1997).  
 VILLAR SERRANO, Óscar: *AWNIS DATA FLOW*. Presentación AWNIS. (M. S. Office-97 en Power Point). Febrero de 1999.