



# TRANSPORTE MARÍTIMO MILITAR Y DE MANTENIMIENTO EN CASO DE CONFLICTO

Eduardo Barrios Mason\*

*Muchos países dependen del transporte marítimo para abastecer a su población y para sostener el esfuerzo bélico en caso de conflicto, sin embargo, no cuentan con suficientes naves de transporte para hacerlo. El escrito tiene por finalidad el determinar los problemas y la manera de definir las soluciones, en base a las experiencias recientes y encontrar algunas de sus implicancias en la concepción de las operaciones en una potencia mediana; identificando además, el marco legal que regula la participación de buques mercantes, como parte de la solución. También se plantea un ordenamiento en todos los conceptos relacionados, identificándolos como los "componentes del transporte", que permitan definir una solución y la manera de cómo definir los efectos en las operaciones.*

## - **Introducción.**

A lo largo de la historia, muchos son los ejemplos donde los conflictos han requerido del transporte marítimo, para desplazar las Fuerzas Militares en el territorio propio o a los escenarios donde se realizan las operaciones. Luego, se debe mantener el esfuerzo logístico que permita continuar operando en el Teatro y sin olvidar la necesidad de mantener el tráfico marítimo existente previo al conflicto que suministre a esa región o a la propia nación, las necesidades de recursos, materias primas y bienes que permiten abastecer a la población, mantener el comercio y su economía. Los mejores ejemplos de transporte militar y mantenimiento, no sólo se encuentran en las pasadas guerras mundiales; sino también en conflictos, como el Conflicto del Atlántico Sur y las dos Guerras del Golfo Pérsico. El transporte marítimo para el traslado de las fuerzas y su mantenimiento en los casos anteriores son parte

de la realidad que deben enfrentar hoy en día países que no cuentan con los suficientes buques de transporte en su Armada o Marina Mercante para desarrollar y mantener el esfuerzo bélico, en caso de conflicto.

Esta situación ha generado que países con un destacado potencial bélico se enfrenten a una limitación operativa por el desafío logístico de transportar y sostener sus Fuerzas Militares, optando por desarrollar otras soluciones alternativas diferentes a las de adquirir más buques de transporte o desarrollar una Marina Mercante poderosa; o bien, podría suponer un cambio en la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas o navales, situación de análisis en este artículo.

Se entiende por *transporte marítimo militar* aquel destinado a transportar fuerzas que van en directo apoyo a las operaciones militares realizadas en los diversos teatros, al transporte marítimo de mantenimiento como el "cabotaje

\* Capitán de Fragata. ING.NV.MC. Oficial de Estado Mayor.

indispensable en apoyo directo a las tropas y la población en los teatros de operaciones"<sup>1</sup>, y al transporte marítimo de sostenimiento, similar al de mantenimiento, pero con un alcance mayor, ya que "considera la provisión de la logística, del personal y de todos los apoyos necesarios para mantener el ritmo de la operación hasta alcanzar los objetivos definidos. Incluye la capacidad de contribuir a la población civil afectada por las operaciones y el flujo global de transporte"<sup>2</sup>.

Con la evolución de los conflictos, fuerzas armadas y avance tecnológico de los medios, se ratifica aún más la necesidad de existencia del transporte marítimo militar y de mantenimiento ("TMMyM") en los conflictos.

Los conflictos del Atlántico Sur y las dos guerras del Golfo Pérsico, dadas sus características, son ejemplos para analizar la manera cómo el Reino Unido (RU), una potencia naval mediana<sup>3</sup> y Estados Unidos (EE.UU.), desarrollaron el TMMyM en la búsqueda de identificar, determinar y proponer alternativas de solución en el caso de una potencia naval mediana.

Para un país catalogado como potencia mediana, toma una importancia vital determinar cómo enfrentar este dilema, que podría generar algún cambio en el aspecto de la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas o navales.

Las tecnologías han avanzado vertiginosamente, pero el factor geográfico no pierde relevancia para la estrategia marítima, sumado a la vigencia de los tres factores limitadores de la permanencia de una fuerza en el mar u operando en territorios de ultramar: el abastecimiento, mantenimiento y personal<sup>4</sup>.

### - **Conflicto del Atlántico Sur.**

Desde fines de la década de 1960, RU comenzó a revisar su política de defensa, convenciéndose que su intervención en un conflicto sólo sería como miembro de la OTAN<sup>5</sup>, por lo que aumentó su capacidad con submarinos nucleares, pero disminuyó sus capacidades con unidades de superficie, de apoyo y su flota auxiliar.

Tras la invasión al archipiélago, el gobierno británico no estaba preparado para una hipótesis bélica en el Atlántico Sur; por lo tanto, debieron improvisar soluciones para reunir los medios y suplir las falencias en brevísimo tiempo<sup>6</sup>. Movilizó a su Armada y en menor medida a la Royal Air Force y ejército, activando a su marina mercante para contribuir al desarrollo del conflicto. Distante a 8.000 millas del RU, las Malvinas representaron un desafío para el TMMyM, contando sólo con la isla Ascensión como la base más cercana. Cuando el gobierno británico decidió oponerse firmemente a la invasión, inició la operación "Corporate", que activaba a todas las fuerzas participantes. El esfuerzo logístico no fue menor, con la movilización de más de 30.000 hombres, principalmente de la RN, Royal Marines, Royal Fleet Auxiliary, marina mercante, escuadrones de aviones y helicópteros de la RAF, más 5 batallones del ejército. La cantidad de buques mercantes movilizados fue de 48, sumados a los 53 de la RN y Royal Fleet Auxiliary, lo que demuestra el enorme despliegue, en una operación convencional expedicionaria<sup>7</sup> de conducción de las fuerzas. (Fig. 1).

Las principales tareas de estos buques de transporte fue de tanqueros de flota y apoyo, buques hospital, dragaminas,

1. VALDERRAMA F, Carlos, Capitán de Navío. El Nivel Operacional en la guerra naval. En su: "Las Fuerzas Navales en el Nivel Operacional". Valparaíso, ACANAV, 2011, pág. 33.
2. Ibid, pág. 44.
3. HILL, J. Richard, "Estrategia marítima para potencias medianas", 1990, pág.
4. Ibid.
5. Organización del Atlántico Norte.
6. AGUIRRE Vío, Carlos. En su: "Historia Naval Mundial Tomo III". Valparaíso, Universidad Marítima, 1997, pág. 1070.
7. HILL, J.R. En su: "Poder Marítimo" (Sea Power). Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007, pág. 299.



Figura 1. "Canberra" utilizado como transporte de tropas y MV "Atlantic Conveyor" modificado, poco antes de ser alcanzado por un misil argentino.

transporte de aviones y helicópteros, buques de asalto, transporte de tropas, remolcadores y transporte de munición y pertrechos. En el caso de utilización de los buques mercantes, se realizaron adaptaciones tanto en los astilleros de Devenport y Portsmouth para equiparlo con montajes de ametralladoras antiaéreas, acomodaciones extras, equipos de telecomunicaciones y purificadores de agua.

Con la carencia de Unidades para transporte, la RN por decreto real fue autorizada para requisar buques, con la modalidad que el dueño de la nave recibiría una compensación por el tiempo que durara el servicio y una indemnización en caso de pérdida o averías.

La movilización preferentemente utilizó las naves disponibles y que no afectaban al tráfico comercial, los buques que fueron arrendados se destinaron a tareas de bajo riesgo, mientras que los requisados operaron en tareas más riesgosas y en las cercanías de las islas.

### - Conflictos del Golfo Pérsico.

Siendo una realidad distinta debido a la diferencia en sus armadas y marina mercante, EE.UU. también sufrió una disminución en su flota mercante para la década del 1970-80. Así también, la "containerización"<sup>8</sup> de los buques significó menos alternativas para cargar tanques, helicópteros y camiones que requieren de buques de carga general con mayores espacios. Sin embargo, esta situación se revirtió tras años de estudio, desarrollo y creación del "Military Sealift Command" (MSC)<sup>9</sup>, permitiendo solucionar el transporte marítimo militar con una visión estratégica y de igual importancia como las otras misiones de la Armada Norteamericana. Como potencia superó la deficiencia por medio de grandes inversiones previo a los conflictos; sin embargo, aun así tuvo que recurrir al arriendo de buques. El MSC activó sus planes de movilización y operación de los siguientes programas que tenía EE.UU. pre-planificados:

- Afloat Prepositioned Ships (APS): buques que transportaban munición, provisiones y combustible para el ejército y fuerza aérea, y que navegan continuamente en el océano Índico, con base en la isla de Diego García<sup>10</sup>.
- Maritime Prepositioning Ships (MPS): buques que transportan el equipamiento y suministros para tres brigadas de infantería de marina para 30 días; también navegando la mayor parte del tiempo para cubrir el océano Pacífico, Índico y Atlántico.
- Fast Sealift Ships (FSS): buques ro-ro<sup>11</sup> de alta velocidad, diseñados para el transporte de una división blindada completa y con un prelistamiento de 96 horas para zarpar.

8. Entendiéndose como la adaptación de las naves a esta nueva forma de llevar la carga dentro de containers. Vocablo no se encuentra en el diccionario de la RAE.

9. Comando de Transporte Marítimo Militar.

10. Esta isla se encuentra a 864 millas al sureste de India. Siendo colonia británica, es arrendada a EE.UU. para mantener una base aérea y naval.

11. Ro-ro: Del término inglés Roll On-Roll Off, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

• Ready Reserve Force (RRF): buques fondeados sin tripulaciones en diferentes puertos de EE.UU. y con capacidad de reactivarse en 4, 5, 10 o 20 días, según el tipo de buque. Se compone principalmente de buques ro-ro, LASH<sup>12</sup> y tanqueros menores. Cuando son reactivados, las tripulaciones provienen de la marina mercante.

Complementando además, el MSC tenía la posibilidad de arrendar buques extranjeros o requisar buques de bandera estadounidense. El esfuerzo logístico significó que alrededor de 100 buques mercantes participaran en la operación Tormenta del Desierto al final de la primera guerra, el MSC había transportado 3.1 millones de toneladas de carga seca (el

95% del total) y 7 millones de toneladas de combustible (99% del total). (Tabla 1).

Programa	% de carga seca movilizada	Toneladas
Afloat Prepositioning Ship	3.7	116.077
Maritime Preposition Ship	5.2	164.328
Ready Reserve Force	10.2	321.940
Fast Sealift Ship	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>

Tabla 1. Porcentaje de carga transportada por los programas movilizados del MSC.

En el año 2003, tan solo en el inicio del conflicto, 40 buques de RRF fueron activados para dar apoyo logístico a la Operación en Irak. Los buques mercantes y buques auxiliares realizaron en forma oportuna y sin retrasos la concentración, despliegue, refuerzo y redespliegue de los ejércitos. La carga se movilizó por mar; mientras que en general, el medio aéreo se utilizó para transportar personal. (Fig. 2).

Los problemas que presentan los países para usar las marinas mercantes que satisfagan los requerimientos de transporte se identifican en el gráfico 1.



Figura 2. SS "Wright" (23.000 ton), buque de apoyo logístico y el MV "Virginian" (31.000 ton), buque contenedor y ro-ro del Fast Sealift Ships (FSS).



Gráfico 1. Dificultades en usar buques mercantes y sus consecuencias.

- **Ordenamiento legal para la participación de las marinas mercantes en los conflictos.**

Las normas legales respecto al uso de la fuerza en los conflictos armados comienzan a generarse a mediados del siglo XIX y se describen en el gráfico 2. Éstas evolucionaron hasta la Convención de Ginebra en 1949 y con la CONVEMAR, donde consolidan de mejor manera los aspectos sobre el derecho internacional a los conflictos armados en el mar, defi-

12. LASH: Lighter Aboard Ship: buques con grandes capacidades de transportar carga como buques, barcazas o plataformas, dentro de éstos.

niendo mediante qué status se realiza la participación de los buques mercantes.

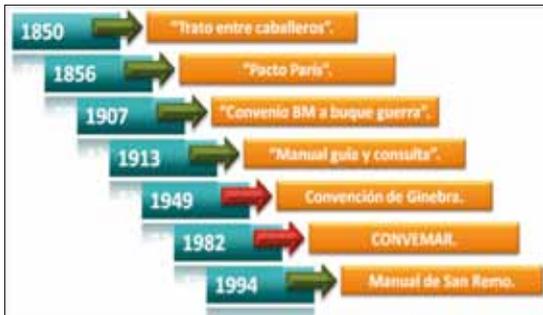


Gráfico 2. Evolución jurídica en la regulación de uso de buques mercantes en los conflictos.

El aporte de la marina mercante puede ser operativo o logístico y los logísticos pueden realizar tareas como buque auxiliar o bien como un buque mercante más al servicio de la Armada.

El buque de guerra<sup>13</sup> queda definido en el artículo 29 de la CONVEMAR, mientras que el Manual de San Remo<sup>14</sup> define a un buque auxiliar, como aquel que no siendo de guerra, pertenece a las fuerzas armadas de un Estado o está bajo su control exclusivo y es utilizado durante un período determinado, para servicios del gobierno, no comerciales. (Gráfico 3).

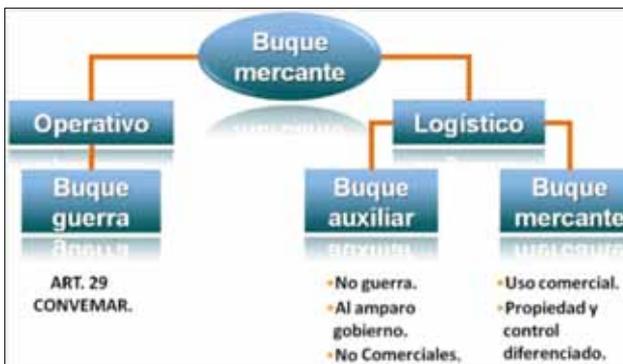


Gráfico 3. Clasificación buques mercantes según su utilización.

- **Propiedad y Control de los buques mercantes utilizados en un conflicto.**

Cuando un país en conflicto requiere la participación de buques mercantes en sus operaciones, específicamente como transporte marítimo militar o de mantenimiento tiene tres opciones de materializarlo:

- Buques de propiedad del Estado.
- Buques requisados.
- Buques arrendados.

Los primeros serían de navieras estatales, flotas de reserva marítima o flotas de buques auxiliares. Es difícil hoy en día encontrar países con navieras estatales, salvo los ejemplos del pasado como la ex Unión Soviética<sup>15</sup>, o la misma Argentina para el conflicto anteriormente señalado, donde los buques mercantes transportaron pertrechos y combustible a las Islas Malvinas.

Las flotas auxiliares son más comunes y destacan la Royal Fleet Auxiliary y la Naval Fleet Auxiliary Force (EE.UU.). Son tripuladas por oficiales y marineros civiles, y una pequeña dotación naval principalmente para el manejo de los sistemas de comunicaciones. De esta manera operan bajo un mando naval, pero el derecho internacional los cataloga como buques auxiliares del gobierno y para servicio no comercial.

En algunos casos existe la modalidad, que el estado construya buques, entregando su manejo y mantenimiento a navieras privadas, pero manteniendo la propiedad de éstos. Los ingleses ponen en arriendo a casco desnudo<sup>16</sup> los buques, pero con una cláusula, que en caso de conflicto pasan a disposición del Estado.

13. Buque perteneciente a las fuerzas armadas 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, con dotación sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.  
 14. Párrafo 13, letra h), Manual de San Remo.  
 15. La URSS desarrolló una de las más grandes marinas mercantes del mundo durante la guerra fría (MORFLOT).  
 16. 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. Código de Comercio de Chile, Título V.

Los buques requisados, sería la forma más común para obtener naves en caso de conflicto, donde las leyes regulan el negocio naviero de los países, consideran la posibilidad que los buques registrados bajo bandera nacional puedan ser requisados. Esto tiene dos problemas: para requisar naves, el conflicto bélico debe ser declarado<sup>17</sup> y que existan buques registrados con la bandera de este Estado. Las banderas de conveniencia son muy usadas hoy en día y algunos países poseen poco o muy limitadas capacidades con bandera nacional. Para incentivar a las navieras que vuelvan a sus banderas del país, algunos Estados han fomentado privilegios, como el Maritime Security Program (MSP) de EE.UU. que en marzo de 2011<sup>18</sup> contaba con la participación de 60 buques de diversos tipos y navieras, subvencionados para mantener la bandera de EE.UU.

Otra iniciativa de EE.UU. es el Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA), que tiene el propósito de hacer aprovechable la infraestructura de transporte intermodal, capacidad de carga marítima y soporte de las navieras. No existe subvención directa, pero se aseguran contratos de transporte para el departamento de defensa.

Una tercera iniciativa es mejorar o flexibilizar las regulaciones para registrar buques con la bandera propia del país.

Los buques arrendados. Cuando una potencia mediana carece de una cantidad adecuada de buques de propiedad estatal, los buques requisados son escasos o la magnitud del conflicto los hace insuficientes para las operaciones de transporte, se puede recurrir al arrendamiento. Los contratos para éstos pueden ser de diferentes formas, dependiendo de la "función que cumpla el buque", "el tiempo" o "viajes". Sin embargo,

los costos en general son superiores a los cobrados en tiempos de paz por los riesgos de las compañías aseguradoras. El RU para la primera guerra del Golfo, pagó un sobrepago de 250%, los que en su mayoría fueron arrendamiento "por tiempo". EE.UU. por su parte abarató los arriendos, llevando los buques hasta antes de llegar a la zona de conflicto o de peligro, mediante la modalidad por viaje desde las bases en Norteamérica hasta las bases cercanas.

Se entiende por "Contratos de Utilización" de buques a aquellos que tienen como finalidad la explotación comercial de un buque destinado a la navegación. En la medida que el buque es utilizado como medio de transporte de mercancías reconoce, principalmente, dos clases de contratos: el contrato de fletamento y el contrato de transporte marítimo de mercancías. (Gráfico 4).



Gráfico 4. Tipos de arrendamientos de naves de acuerdo al Código de Comercio de Chile.

El contrato de transporte marítimo de mercancías, a diferencia de los de fletamento que son acordados entre dos partes, incorpora cláusulas generales y se trata de un contrato que se paga por la carga transportada en el tráfico marítimo de servicio regular y por itinerarios fijos de las diferentes empresas navieras. En un primer análisis pareciera no ser lo adecuado para el transporte marítimo militar y de mantenimiento.

17. Debe haber una declaración de Guerra de la Nación y para Chile de acuerdo a la Ley de Movilización 18.953.

18. De acuerdo a información en su página Web, consultada el 5 de agosto de 2011.

- **Alternativas y soluciones al transporte.**

Una de las dificultades actuales para poder utilizar las flotas mercantes, es la evolución que han tenido los buques para transportar distintas cargas, reduciendo la disponibilidad de transportar la carga específica en una operación militar. Los buques considerados en el TMMMyM varían de acuerdo a la realidad nacional, teatro de operaciones, tipo de potencia mediana y una serie de factores en las fases de una Planificación Logística<sup>19</sup>. Aun así, es difícil estructurar una lista inflexible que pueda contener los buques que se necesitan para efectuar el transporte.

La tabla 2, indica los ejemplos clásicos de buques:

Tipo de buque	Utilización más común
Buques de pasajeros.	Transporte de personal.
Buques de carga seca	Transporte de pertrechos voluminosos
Buques ro-ro.	Transporte de pertrechos automovilizados.
Buques remolcadores.	Transporte de combustible, material, salvataje
Buques petroleros.	Transporte de hidrocarburos.
Buques pesqueros.	Protección a convoyes y transporte de carga general.
Buques transbordadores.	Transporte de personal.
Buques barcasas.	Transporte de personal.

Tabla 2. Buques mayormente utilizados en el transporte marítimo militar y de mantenimiento.

Entre los barcos mercantes más utilizados de la lista anterior se destacan: buques de carga seca, buques de carga líquida o tanqueros y buques de pasajeros. En general, para las operaciones de transporte los primeros transportan el equipamiento y los suministros necesarios para la conducción y mantenimiento de las operaciones. Los segundos, el combustible y líquidos necesarios y finalmente los buques de pasajeros, para el transporte de tropas, evacuación de civiles y atención a heridos. Para esto último, se deben transformar en buque hospital.

Las ventajas y desventajas de los buques de carga seca:

• **Buques de carga general.**

Cuya ventaja es poder transportar múltiples tipos de carga, con espacios libres en sus bodegas y poder utilizarse en puertos que no posean la infraestructura adecuada para el manejo de la carga. Su desventaja es la demora de la maniobra, palletizar<sup>20</sup> la carga y la necesidad de contar con un gran número de personal en la maniobra. Los factores a considerar para su empleo militar será el volumen, peso de la carga capaz de transportar y método para carga/descarga.

• **Buques Roll on/ Roll off (ro-ro).**

Su ventaja es la rapidez de carga, descarga y posibilidad de aceptar volúmenes que sean de dimensiones mayores a la de un contenedor. Su desventaja, es que no existen muchos buques de este tipo para una potencia mediana. El factor a considerar será el peso de las carga a transportar, debido a las limitaciones de resistencias en sus cubiertas.

• **Buques Portacontenedores.**

Como factor a considerar es su gran capacidad de carga, suministros, municiones, grado de seguridad de ésta al estar estandarizada y rapidez en su maniobra de descarga y carga, siempre y cuando el puerto tenga las instalaciones adecuadas para ello.

- Otros buques de carga seca son los buques portabarcasas: buques LASH (lighter aboard ship) y buques de carga pesada. Ambos permiten transportar barcasas desde mediano desplazamiento hasta buques de guerra, pero escapa un poco del alcance que podría tener una potencia mediana, tanto por

19. FONTENA F, Hugo, Capitán de Fragata (R). "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, ACANAV, 2011.

20. Palletizar, se entiende por la acción de colocar la carga dispersa en pallets, una estructura o base de madera u otro material que permite un mejor manejo por parte de las grúas de levante y grúas horquillas. El vocablo no está definido en el Diccionario de la RAE.

su costo y por la escasez. Otro tipo de buque menos factible de ser utilizado son los buques de carga a granel, muy comunes para el caso de Chile, pero de difícil aplicación militar.

Entre los “*buques de carga líquida*”, de importancia para el TMMMyM, están aquellos que pueden transportar productos refinados como petróleo diesel y combustible de aviación, donde el factor a considerar para el uso militar será sus capacidades de transferencia de estos hidrocarburos.

Los buques de pasajeros, para el transporte de tropas en grandes volúmenes y a zonas distantes, aventajan al medio aéreo que es muy rápido pero limitado en las cantidades de tropas a transportar. Si ese buque además tiene capacidad para transportar material militar, puede constituirse en un potencial buque de asalto anfibio o buque de proyección estratégica. Como factores a considerar para su empleo militar será la capacidad de pasajeros, autonomía necesaria para el tipo de transporte específico que se requiera.

**- Identificación de las necesidades y requerimientos de transporte.**

Para la identificación, determinación de las necesidades de este transporte y posteriores requerimientos, resulta propicio llevar una metodología ordenada que permita seguir una secuencia lógica, evitando omitir alguna consideración de importancia y posibilitar una retrospectiva. (Gráfico 5).

Basándose en la estructura conceptual del EFL Transporte<sup>21</sup>, pero sin entrar a detallar la planificación del transporte marítimo militar de una determinada operación<sup>22</sup>, realizar un análisis e identificación de estos Componentes del



Gráfico 5. Conceptualización para identificar los 10 componentes del transporte.

Transporte<sup>23</sup> permite identificar las necesidades y requerimiento, donde considere todos los conceptos indicados en la tabla 3, a la cual se le han complementado algunas de las variables usadas por la RN<sup>24</sup>.

Al igual que en una Planificación Operacional<sup>25</sup>, éstos permitirán concebir la maniobra o solución frente a la contrastación de las alternativas de solución y concepción de las operaciones, lo que ha sido simplificado en el gráfico 6.



Gráfico 6. Conceptualización de la determinación de la solución al transporte.

21. Cartilla de Logística ACANAV, Capítulo X, pág. X3.  
 22. *Ibíd.* En el capítulo XIX, se describe en detalle la planificación a considerar en el transporte marítimo militar.  
 23. Denominación dada por el autor.  
 24. Indicados en la Tabla 1.1.  
 25. En la Planificación Operacional, que genera a partir del CONOPS el Plan y de este último se derivan los Planes Logísticos.

	COMPONENTES DEL TRANSPORTE	Concepto	Descripción	Descripción de la necesidad	Requerimiento identificado.
Estructura conceptual del EFL Transporte	1. Factores	Tipo de Transporte	Militar o de Mantenimiento	•	•
		Cargamento	Los medios humanos o materiales que deben ser transportados.	•	•
		Terminales	Desde qué punto a punto debe realizarse el transporte	•	•
		Plazo	Tiempo disponible para realizarlo.	•	•
		Circunstancias o condiciones	En qué condiciones se realizará, Concepto de las operaciones. (Operación anfibia, Proyección, Mantenimiento)	•	•
	2. Elementos	Medio	Tipo de transporte.	•	•
	3. Fases	Carga	Forma de colocar los medios a transportar sobre las plataformas que harán el transporte	•	•
		Movimiento	Desplazamiento o navegación de los buques. Rutas, velocidades.	•	•
		Descarga	Forma de descargar los medios transportados	•	•
Alternativas	4. Buques para transporte	Buques propios	Definición de utilización y	•	•
		Buques requisados	Formas de requisar, modo de operarlos.	•	•
		Buques arrendados	Tipo de arriendos, modos de operarlos.	•	•
	5. Otros medios	Vía aérea, terrestre.	Analizar si existen otros medios para utilizarse.	•	•
	6. Nómina de buques existentes o disponibles	Disponibilidad de buques.	Ubicación y plazos	•	•
	7. Definir su uso, buque militar, de apoyo o mercante.	Modificaciones necesarias a realizar.	De acuerdo a su utilización y capacidad de realizarla	•	•
	8. Ejecución de la solución	Recursos humanos y monetarios necesarios		•	•
	9. Operaciones	Protección, capacidad de autodefensa, movilidad, mando y control	Definir cómo se desarrollarán las Operaciones, cómo será la protección, con qué medios, fuerzas o equipamiento abordó.	•	•
	Consideraciones	10. Efectos	CC.MM. Comerciales Operaciones	Efectos sobre el comercio marítimo, CC.MM. y operaciones.	•

Tabla 3. Componentes del Transporte Marítimo Militar y de Mantenimiento a considerar en la determinación de los requerimientos del transporte marítimo militar y de mantenimiento.

**- Identificación y evaluación de alternativas de solución.**

La identificación de las soluciones para realizar este transporte, se derivan de los Componentes del Transporte. En su evaluación se puede considerar alguno de los aspectos indicados en la tabla 4:

Recursos	Reglamentos	Modificaciones	Disponibilidad	Plazos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Humanos que permitan materializar su concepción.</li> <li>• Financieros que permitan su ejecución.</li> <li>• Seguros a considerar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reglamentación vigente.</li> <li>• Contratos.</li> <li>• Pre contratos.</li> <li>• Pre movilización.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definida su utilización:</li> <li>• Modificación necesaria.</li> <li>• Equipamiento requerido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad.</li> <li>• Existencia en los mercados nacional o internacional.</li> <li>• Anticipación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinación de plazos:</li> <li>• Obtener</li> <li>• Modificar.</li> <li>• Adaptar.</li> <li>• Equipar</li> <li>• Trasladar.</li> <li>• Entrenar.</li> </ul>

Tabla 4. Algunos elementos para evaluar las alternativas de solución al transporte.

Entre algunas medidas que contribuyen a mejorar la situación desfavorable en que se pudiera encontrar la potencia mediana (gráfico 7), se pueden identificar:



Gráfico 7. Efectos en los resultados operacionales al problema del transporte.

- Debido a la reducida cantidad de buques que puede tener en su marina mercante, previa a la declaración de Estado de Asamblea (para Chile) o de Conflicto, se deberían flexibilizar las normas para ejecutar una planificación adelantada.

- Arrendar naves de acuerdo a las necesidades nacionales y de la Armada siendo fundamental tener los contactos previos, de manera de hacer un proceso más expedito y eficiente.
- Aumentar la cantidad de buques con bandera nacional de la potencia naval

mediana, favoreciendo medidas de incentivo, como por ejemplo, generando programas de subvención para que los buques adopten esa bandera, favoreciendo los servicios de cabotaje que le permitirían a esa potencia mantener sus naves próximas para su uso.

- Estudiar la manera de incorporar una mayor cantidad de tripulaciones nacionales en los buques, para generar una masa crítica que pueda suplir las carencias de dotaciones de las naves.
- Maximizar las buenas relaciones con la marina mercante del país, de manera que exista voluntad y causa común ante un conflicto que esa potencia mediana enfrente.
- Crear organizaciones que permitan dentro de los marcos legales de cada país desarrollar el transporte, como tiene RU o EE.UU. (pero en una escala menor acorde a una potencia mediana), que les permita combinar la existencia de una flota nacional mercante adecuada que pueda ser utilizada en tiempos de crisis.
- Estudiar las rutas de las compañías navieras, para elaborar contratos por viaje, por tiempo o transporte de mercancías, con la opción de acercamiento de la logística, pero sin llegar a los teatros de operaciones, para evitar sobrecostos

en seguros, tal como hace EE.UU. hacia el Golfo.

#### - **Concepción y ejecución de las Operaciones navales y conjuntas.**

Las operaciones navales requieren no sólo la participación de unidades de combate, sino también la participación de otros tipos de buques especializados para el transporte, para el apoyo logístico, el rescate y salvataje, sin olvidar el uso de aeronaves que puede ser una acción complementaria al transporte. La combinación de aviones de exploración aeromarítima del área por donde se efectuará el tránsito del transporte, puede ser parte de la concepción de las operaciones de protección.

El TMMMyM es complejo y lograr el éxito de una operación dependerá con frecuencia de hacerlo correctamente, identificando que el adversario tratará de perturbar cada etapa de éste. Por ello, una tarea de protección es crucial e intrínseca a la tarea de transporte<sup>26</sup>. No contar con esta capacidad sin duda trunca cualquier intención de proyección del poder militar.

Dentro de las consideraciones en la planificación deben existir planes prefijados o bien, un proceso de planificación, con la determinación de necesidades definidas. Dado que es un proceso iterativo permanente, debe mantenerse en revisión cada cierto tiempo.

No es descartable que el conductor político quiera usar este transporte en una maniobra de crisis, moviendo fuerzas o desarrollando acciones, gracias a la flexibilidad orgánica, operacional, simbolismo, gradualidad y búsqueda de un efecto disuasivo al adversario.

A su vez, las líneas de comunicaciones marítimas, como medio de bienestar y progreso en tiempo de paz y guerra pueden constituir para esta potencia mediana, una necesidad imperiosa para su supervivencia, en especial si su condición geográfica

esencial es marítima o insular<sup>27</sup>. No considerar el análisis y estudio de cómo realizarlas o lisa y llanamente no considerarlas, será un error estratégico para esa nación.

Entre los efectos que se pueden identificar por una reducida o nula capacidad de transporte para la concepción y ejecución de las operaciones, se destacan:

- Limita la concepción y desarrollo del Conflicto, afectando incluso la determinación de los objetivos en los diferentes niveles. Se debe analizar la geografía del país, lugar del conflicto entre otros aspectos, para determinar el grado de influencia de las CCMM en caso de conflicto.
- Restringe la cantidad de Fuerzas a enviar.
- Restringe el tiempo o extensión de las Operaciones e incluso la conducción en todos los niveles.
- Restringe los Objetivos, pues el factor geográfico como la distancia afectará a todo el aparato logístico.
- En lo conjunto, obliga a reubicar las fuerzas terrestres anticipadamente, en el caso que la zona de conflicto permita llegar por vía terrestre. En caso que sea por vía marítima, se vería imposibilitada.
- Afecta la Economía de ese país. El hecho de arrendar buques o requisarlos, puede afectar en el transporte marítimo. La manera de absorberlo con otras naves de navieras nacionales o extranjeras es parte de la planificación.
- Afecta los Elementos Funcionales Logísticos (EFL), de donde se desprenden los factores de planificación en utilización, grado de actividad y consumos de las fuerzas, tanto para el transporte como para el mantenimiento de la campaña.

Para dar respuesta a los efectos que puede tener esta carencia de transporte en la concepción y ejecución de las operaciones conjuntas y navales, no existe

26. HILL, J.R. En su: "Poder Marítimo". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007, pág. 319.

27. JUSTINIANO A, Horacio, Vicealmirante. En su: "Estrategia naval conceptos estratégicos fundamentales", Valparaíso, ACANAV 2004, pág. 51.

una respuesta única. Basándose en los Componentes del Transporte a nivel de planificación y concepción de la manobra se podrá definir y concebir las operaciones y determinar los siguientes resultados<sup>28</sup> de la tabla 5:

	Requerimientos	RESULTADOS OPERACIONALES	Alternativas
CONCEPCIÓN	1.- Factores: -Tipo transporte. -Cargamento. -Terminales. -Plazo. -Circunstancias.	Acciones a emprender.  Efectos en su realización.	4.- Buques para TMMyM 5.- Otros medios. 6.- Existencia. 8.- Ejecución de solución
	2.- Elemento. 3.- Fases: -Carga. -Movimiento. -Descarga.	Exigencias logísticas.	7.- Definir utilización. 9.- Operaciones. 10.- Efectos.

Tabla 5. Medidas para minimizar los problemas al transporte.

**- Conclusiones.**

- La forma de enfrentar el transporte marítimo militar y de mantenimiento en los conflictos del Atlántico Sur y Guerras del Golfo, demostró las diversas alternativas que existen y métodos para enfrentar las demandas de transporte. Los ejemplos clarificaron que en conflictos de ultramar, es vital el transporte por vía marítima al teatro de operaciones. Cada conflicto estudiado, independiente de cómo obtuvo los medios, los utilizó de distinta manera.
- Las potencias navales medianas, carentes de grandes flotas, deben analizar la fisonomía de sus comunicaciones marítimas, para determinar el grado de dependencia y asegurar su subsistencia en un conflicto. De lo anterior, cada potencia mediana

podrá determinar el mejor uso de las comunicaciones marítimas para el desarrollo del conflicto y asegurar el abastecimiento y normal desarrollo de la actividad comercial de la nación.

- Existen diferentes regulaciones y formas de obtener naves para ser utilizadas en el transporte marítimo militar. Existen diferentes status, formas y condiciones en que las naves mercantes pueden participar en un conflicto. Es importante contar con las regulaciones y mecanismos flexibles que permitan optar por las diferentes alternativas de solución.
- Las alternativas y soluciones al transporte marítimo militar y de sostenimiento se encuentran determinadas por un conjunto de factores, identificados por el autor como Componentes del Transporte que permiten definir los requerimientos. La combinación de requerimientos, alternativas de solución y concepto de las Operaciones, permite obtener la definición del transporte a emplear en los conflictos.
- Existen efectos en la concepción y ejecución de las Operaciones, sean navales o conjuntas; principalmente son de carácter restrictivo, con implicancias directas en las exigencias logísticas, y que sólo vienen a ratificar que una limitada capacidad en el TMMyM de una potencia mediana en un conflicto, la restringirá en la manera de desarrollar y conducir las Operaciones.

\*\*\*

28. FONTENA F, Hugo, Capitán de Fragata (R). "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, ACANAV, 2011.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Hill, J.R., "Estrategia Marítima para Potencias Medianas". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 1990.
2. Hill, J.R., "Poder Marítimo". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales 2007.
3. Valderrama, Fernández, Carlos. "Las fuerzas navales en el nivel operacional", Academia de Guerra Naval, abril 2011.
4. Gulf War Logistics, Theory into practice. Directorate of Research Air Command and Staff College, april 1995.
5. Moving Mountains: Lessons in Leadership and Logistics from the Gulf War, published by Harvard Business School Press.
6. El Derecho del Mar. Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.
7. Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar.
8. Convención de Ginebra de 1948.
9. Comisión de Análisis y Evaluación de las responsabilidades políticas y estratégicas militares en el Conflicto del Atlántico Sur, "Informe Rattenbach", consultado en página web: [http://www.cessem.org.ar/informe\\_rattenbach/index.html](http://www.cessem.org.ar/informe_rattenbach/index.html)
10. Capitán de Fragata (R) Hugo F. Fontena Faúndez, "Planificación Logística en un Proceso de Planificación Operacional", Cátedra Planificación Operacional, Acanav. Junio 2011.
11. Cartilla de Logística Acanav, Capítulo X, pág. X3.
12. Manual de Panificación de la Armada.
13. Navajas, Ramiro, "El arte Operacional y la Estrategia Conjunta" Revista de Marina N°3/2006.
14. Contraalmirante Eri Solís, "Manual de Estrategia Tomo II", Acanav, 2004.
15. Contraalmirante Horacio Justiniano, "Estrategia naval conceptos estratégicos fundamentales", Acanav, 2004.