

NUEVA DOCTRINA DE SEGURIDAD INTERIOR D-CP-01(B)

Alberto HERNÁNDEZ DE LA FUENTE



The more you sweat in peace, the less you bleed in war.

Admiral (USN) Hyman G. Rickover

Antecedentes y motivos para la actualización



A evolución de la construcción de las nuevas plataformas navales y las características de las armas modernas han motivado la necesidad de evaluar los criterios que rigen el objetivo de la Seguridad Interior (SI) en la actualidad.

La organización operativa de los buques en cuanto a personal, tendiendo actualmente de manera homogénea a la gestión con dotaciones reducidas, ha sido otro de los criterios que han impulsado la evolución de los principios organizativos doctrinales para adaptarlos tanto al contexto actual como a la entrada en funcionamiento de nuevos buques en el medio plazo.

A día de hoy, la doctrina de SI en vigor está fuertemente condicionada por la necesidad de luchar contra las incidencias, manteniendo simultáneamente la capacidad de combatir, claro vestigio de las lecciones aprendidas durante la Segunda Guerra Mundial, contrario a los principios doctrinales que se encuentran actualmente en vigor.

Esta necesidad obliga a disponer simultáneamente de dos estructuras de personal independientes, una para el combate «externo» y otra para la lucha contra los daños derivados de este, lo que incrementa la demanda de personal de manera significativa y dificulta en gran medida su optimización.

Como podemos leer en la D-CP-01(A), manual doctrinal de seguridad interior a bordo, «el objeto fundamental de la SI es conservar la eficacia militar y

marinera del buque al máximo nivel que, humana y materialmente, pueda alcanzarse en cada caso al verse sometido a los efectos de los accidentes o de la acción enemiga, para mantener en todo momento la máxima potencia ofensiva del buque» (I. «Conceptos generales; Generalidades»; II. «Objeto fundamental»).

La evolución del poder destructivo de las armas y la progresiva dependencia de la tecnología a bordo han ido influyendo en la naturaleza de los enfrentamientos navales hasta la actualidad, en la que un único impacto puede dejar al buque fuera de combate y anularlo para el desempeño de sus cometidos tácticos, enfatizando la búsqueda de condiciones de superioridad y la reducción al máximo de la posible exposición a recibir daños.

El escenario actual nos arrastra a una nueva prioridad, la supervivencia del buque, que pasa por, en primer lugar, evitar la detección, a continuación impedir el impacto y, caso de no ser posible, una vez finalizado el ataque orientar el esfuerzo conjunto de toda la dotación hacia labores de SI. En consecuencia, queda sin fundamento esa doble estructura de personal citada, ya que una estructura única, apoyada por la automatización de sistemas fijos de detección y extinción, debe poder encargarse de manera sucesiva del combate externo y, en su momento, del interno.



Ejercicio de Seguridad Interior a bordo del patrullero *Centinela*.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde)

Nuevo objetivo fundamental de la SI

Una modificación en los criterios operativos que demandan a la SI es el mantenimiento de la máxima capacidad ofensiva del buque en todo momento, lo que permitiría establecer un nuevo objetivo en el sentido siguiente: «permitir al buque continuar su misión táctica mientras que, mediante una respuesta flexible y escalonada, limita, controla y repara, dentro de sus recursos, los daños materiales, sea cual sea su causa, en paz y en guerra, contribuyendo a mantener la máxima capacidad de supervivencia posible» D-CP-01(B), segunda parte: «Etapa de acción y recuperación»; I. «Recuperación en la etapa de acción, 01. «Introducción»).

La supervivencia estructural del buque sería su capacidad para evitar y resistir daños mientras continúa desarrollando su misión, concepto importante para entender el nuevo objetivo de la SI.

La probabilidad de supervivencia aumenta cuando también lo hacen la susceptibilidad (pre-impacto) o capacidad de evitar o anular un ataque, que es objetivo de diseño y funcionalidad (como la firma radar del buque o la ejecución de técnicas y reacción antimisil (*Anti-Ship Missile Defence*, ASMD), y la vulnerabilidad (post-impacto) o capacidad de resistir el daño causado por un impacto, que es función de características como la subdivisión estanca, ubicación de equipos o redundancias. El tercer factor de la supervivencia es la redención o capacidad del buque y su dotación, tras sufrir los efectos del daño primario, de llevar a cabo acciones para controlar y contener los daños secundarios, evitando la pérdida del buque, minimizando las bajas y restaurando, en la medida de lo posible, las capacidades elementales del mismo.

Las consecuencias inmediatas pasarían, en primer lugar, por establecer una organización única de personal, en la cual y en su momento toda la dotación tenga cometidos relacionados con la supervivencia trabajando todos en última instancia para la estructura de SI, junto con un procedimiento de actuación ante el control de daños catastróficos diferente en función de la clase del buque.

Limitaciones de la SI

Los buques de la Armada destinados a un uso táctico dentro del entorno naval están diseñados y construidos con un grado de resistencia que les permite recibir una cantidad de daños sin resultados catastróficos. Entendemos por catastróficos aquellos (bien provocados por el efecto de las armas, bien ocasionados por un accidente) cuya gestión obligue a la dotación del buque a dejar a un lado sus cometidos tácticos, ya sea para salvar la plataforma, para gestionar bajas masivas o para salvar su propia vida.

Los ejemplos de ensayo incluyen simulaciones informáticas en las que se determina qué longitud de eslora puede inundarse sin provocar el hundimiento del buque hasta la destrucción de un cierto volumen estructural sin la pérdida completa de funciones vitales para la plataforma. Cuando se alcanzan uno o más de estos límites de diseño, se dice que el barco está «superado» y se perderá, independientemente de la efectividad de la estructura de SI que se lograra implementar.

Un daño catastrófico alcanzará siempre consecuencias más significativas cuando los miembros de la dotación que no están asignados a un trozo (parte de la dotación de un buque que conforman un equipo dedicado a labores de contraincendios e inundaciones) no saben cómo actuar y no reciben directrices por las correspondientes células de mando y control. La estructura operativa de la SI debe saber adaptarse a este ambiente y tener específicamente planeada y adiestrada una respuesta que aspire a ser capaz de reorganizar los medios que hayan quedado disponibles (materiales y humanos), gestionar bajas masivas y detectar, identificar y controlar los daños derivados de averías de esta magnitud.

No es extraño en el ámbito naval que nos rodea establecer como requisito para los buques mantener la capacidad de combate tras recibir un impacto. Algunas marinas de nuestro entorno, asumiendo las características del concepto de «daños catastróficos», aceptan que, caso de impacto, el buque quedará fuera de acción durante un tiempo o tendrá una participación limitada en las operaciones. La Armada española se encuentra entre estas últimas y así aparece recogido en los requisitos de diseño de los buques de nueva construcción.

Será responsabilidad exclusiva del comandante decidir el momento en que un zafarrancho de combate debe dar paso a un zafarrancho para emergencia en la mar, voz de mando que desencadenará el establecimiento de una estructura operativa focalizada de manera total a la SI y en la cual todos los medios materiales y humanos del buque deben enfocarse hacia el control de daños y la supervivencia del buque y su dotación.

Espíritu doctrinal

La D-CP-01(B) ha sido redactada buscando modernizar la doctrina hacia las necesidades detectadas e impuestas por la evolución de los escenarios e introducir el nuevo objetivo anteriormente descrito, poniendo especial cuidado en no perder la esencia de la D-CP-01(A), su predecesora. Esta última nos ha proyectado hasta el día de hoy permitiendo desplegar una capacidad de prevención y control de daños lo suficientemente operativa como para no tener que lamentar pérdidas significativas dentro de la capacidad de supervivencia de las plataformas en uso, consecuencias impuestas por su diseño, materiales y perfil de alistamiento.

No obstante, a pesar de las actualizaciones que se han ido implementando en la doctrina en vigor y que han permitido sostener el vigor operativo del área de capacidad, se han identificado varias mejoras que han sido aplicadas a la organización del nuevo texto con los siguientes objetivos:

- Proporcionar una redacción clara, breve y sencilla, de manera que cualquier miembro de la dotación comprenda y consulte fácil y rápidamente los contenidos doctrinales.
- Organizar el texto de forma que los procedimientos específicos lleguen con igual relevancia a cada tipo de plataforma para no forzar a las diferentes clases de buques a bucear en los apartados de las más generales para encontrar información relevante particular.
- Organizar los contenidos de manera que su consulta sea ágil, aplicando varios bloques claramente diferenciables de un vistazo al índice.

La evolución doctrinal que se presenta se apoya significativamente en tres conceptos que pasan a detallarse a continuación:

Respuesta escalonada

Su aporte es vertebral en la organización de esta nueva doctrina. Busca facilitar al comandante el uso de los recursos de manera eficiente frente a todo el espectro de intensidades posibles de la emergencia, desde incidencias menores hasta daños catastróficos. Está basado en tres principios:

- Reacción inmediata ante una incidencia. El tiempo que pasa desde que surge una incidencia, por pequeña que sea, hasta que se empieza a combatir es, como sabemos y ha quedado demostrado, clave en la gestión de emergencias y como tal ha sido el centro de gravedad para dar por buenos los criterios aplicados durante el proceso de experimentación de la doctrina.
- Ataque continuo a la incidencia. La continuidad en el empleo de los medios que se utilicen para gestionar una emergencia en la mar es otro pilar fundamental que sigue el concepto de respuesta escalonada, intrínsecamente relacionado con los tiempos de alistamiento, relevos y ataque a la incidencia.
- Especialización. El correcto empleo de los medios de lucha contraincendios e inundaciones ejecutado por el mínimo personal posible es el tercer pilar y está orientado a optimizar la eficiencia de personal en la consecución de los objetivos de la SI.

Situaciones operativas

La correcta disposición de los medios humanos y materiales de los que pueda disponer una plataforma a la hora de hacer frente a los posibles daños que pueda sufrir es el objetivo de esta organización en las situaciones operativas:

- Situación operativa III. El trozo de emergencia en la mar (TEM), cuyo propósito es:
 - Responder inmediatamente a una incidencia (inmediatez).
 - Atacar la incidencia de manera efectiva sin tener que interrumpir otras operaciones del buque (continuidad y contundencia).
 - En caso de verse superados por las dimensiones de la incidencia, ser capaces de controlarla hasta que los puestos de zafarrancho para emergencia en la mar estén cubiertos (continuidad, supervivencia).

- Situación operativa II. Dos vigilancias. Estado operativo para situaciones de combate, en la mar y en puerto:
 - Esta no forma parte de la respuesta escalonada de SI. Se adopta, en función de la situación táctica (por ejemplo, «alarma antiaérea amarilla»), cuando el tiempo de advertencia de amenaza no permite un tiempo de reacción suficiente para que el barco asuma zafarrancho de combate. Es una situación de combate o crisis cuya implantación debe evitarse fuera de un contexto táctico. Es recomendable permanecer el máximo tiempo posible en Situación III con el TEM reagrupado, reforzando puestos e incluyendo cualquier otra disposición necesaria antes que establecer la Situación II, adoptándola únicamente como una solución para disponer rápidamente de más personal sin implementar el resto de las medidas que conlleva.

- Situación operativa I. Zafarrancho para emergencia en la mar:
 - Grado de alistamiento más alto que puede alcanzar el buque para resistir y recuperarse de daños graves, ya que proporciona la máxima disponibilidad de personal y equipos para tareas de SI. El establecimiento de la situación de zafarrancho para emergencia en la mar implica la autorización implícita del comandante para que una serie de grupos de personal y escuadras de socorro pasen a estar a disposición del oficial de SI, que les podrá ir activando a voluntad a través del control de supervisión operativa de equipos y sistemas (SOES).



Ejercicio de Seguridad Interior en la cubierta de vuelo del patrullero *Arnomendi*.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde)

- Con esta situación establecida, todo el personal que no pertenezca a los trozos de reparaciones en zafarrancho de combate y no sea imprescindible para la seguridad en la navegación deberá estar organizado en grupos con una función determinada orientada a combatir la emergencia: grupos de ataque, contención, apoyo, camilleros, personal de los puntos de recarga de botellas, de descanso de personal... para lo que recibirán el adiestramiento adecuado.
- El oficial de SI solicitará al control SOES un grupo con una función determinada para un trozo concreto, por ejemplo, «solicito grupo de camilleros para trozo de proa», ante lo cual el control SOES activará el grupo de camilleros más conveniente y el oficial de seguridad interior (OSI) le proporcionará una ruta segura.
- Así, en tiempo de guerra la Situación II es la habitual, tanto en la mar como en puerto, excepto durante los períodos relativamente cortos en los que será necesario establecer la Situación I, y en tiempo de paz raramente será necesario el establecimiento de las Situaciones I y II, excepto para adiestramiento.
- En cualquier circunstancia, la situación establecida no debe ser superior a la necesaria para realizar la misión y navegar con seguridad.

TEMAS PROFESIONALES

- Las situaciones operativas de SI no tienen por qué coincidir necesariamente con los grados de alistamiento del buque, aunque la coincidencia es habitual.

Supervivencia ante daños catastróficos

Determinados efectos potenciales de los daños catastróficos (explicado este concepto ya en el apartado «Limitaciones de la SI») traen como consecuencia cambios significativos en los procedimientos normalmente establecidos. Las condiciones de partida observadas en experiencias reales ante la gestión de daños catastróficos son:

- Bajas a gran escala.
- Inundaciones con presencia de combustible y/o incendios de grandes proporciones.
- Pérdida de circuitos de mando y control.
- Pérdida de sistemas integrados de control de plataforma (SICP).
- Pérdida estructural de la plataforma.
- Pérdida de los sistemas de propulsión y gobierno y caída de la planta generadora de corriente eléctrica.



Ejercicio VERTREP. (Foto: Armada)

La magnitud de los daños causados por el impacto de un arma moderna sobre un buque provocará, con gran probabilidad, alteraciones tales en la operatividad de equipos y sistemas, y un número tan importante de bajas que impedirá que la organización de zafarrancho de combate se transforme en una organización eficiente de zafarrancho para emergencia en la mar.

Puesto que es imperativo establecer y mantener durante un período prolongado de tiempo un mando y control efectivo sobre las acciones de supervivencia tras un impacto, se han estudiado sus peculiaridades y se darán directrices de actuación ante tal escenario.

No obstante, cada plataforma o clase marca por sus características particulares una serie de aspectos que obligan a la elaboración de planes concretos (procedimientos operativos) para la organización ante daños catastróficos.

El primer paso para recuperar el control sobre la plataforma sería el establecimiento de puntos de reorganización. Todo el personal que no pertenezca a los trozos de reparaciones u ocupe ciertos puestos específicos (puente, máquinas...) se dirigirá a los puntos de reorganización, que normalmente serán castillo y/o toldilla, ya que permiten realizar aprovisionamiento vertical (*vertical replenishment*, VERTREP) con otros barcos, establecer comunicaciones de emergencia con los puestos de control que continúen en funcionamiento y organizar al personal superviviente para atacar la incidencia.

Elaboración

Para la incorporación de los nuevos principios doctrinales y la modificación de los antiguos se ha seguido un plan de experimentación basado en la participación de todos los vocales del subgrupo SI del Grupo de Plataforma (GRUPLAT) aprovechando la variedad de trayectorias profesionales y por tanto de puntos de vista sobre los mismos asuntos y el compromiso de todos con el objetivo.

Para asegurar un reparto equitativo del peso específico de cada experiencia en la decisión final de los procesos de trabajo se nombraron varios buques-piloto, que han sido laboratorios flotantes en los que se ha puesto a prueba un texto inicial básico a partir del cual se fueron implementando lecciones aprendidas.

Estos buques-piloto debían representar de forma lógica los tres grandes grupos de plataformas con que contamos, que pudieran tener influencia en la homogeneidad de los procedimientos de SI, siendo los siguientes:

- Buques de línea (escoltas). Clase *F-100*, *Álvaro de Bazán* y *Méndez Núñez*.
- Buques de gran desplazamiento (portaaviones, aprovisionamiento y asalto anfíbio). Clase *LPD Galicia*.
- Buques medianos y menores. Clase *BAM*, *Meteoro* y *Audaz*.

Todos ellos se sometieron a este plan de experimentación que a grandes rasgos abarcó tres etapas:

- Familiarización e iniciación de las dotaciones con la nueva doctrina experimental, lo que podría corresponder con un período de instrucción.
- Perfeccionamiento y dominio a imagen de un plan de adiestramiento, cuyo objetivo era comenzar la tercera fase con garantías de seguridad operativa, para lo que se contó con la participación activa de los centros de instrucción (CISI) y de adiestramiento (CASI) de SI de la Armada. El dominio y prestigio en esta área por parte del personal docente de estos centros, más las facilidades y la seguridad que aportan las instalaciones de ambos en cuanto a realismo y capacidad crítica con los nuevos procedimientos, han sido una aportación especialmente significativa al proceso de experimentación, logrando a su finalización no solo el objetivo original de esta etapa, sino la demostración de múltiples aspectos procedimentales cuyas conclusiones fueron ya aplicadas en la tercera etapa, incluyendo inmediatamente el texto con las lecciones aprendidas y buscando siempre la retroalimentación a través de la experimentación.
- Experimentación a bordo de los buques piloto a través de la inmersión total en la nueva doctrina, tanto en períodos de puerto como en la mar, incluso en la calificación operativa, CALOP A2, de la F-104 *Méndez Núñez* (CALOP superada en el área de capacidad (AC) 13 SI trabajando íntegramente con el texto experimental).

Implementación en la Flota

Tras el proceso ordinario de promulgación de la doctrina, se desarrollará un plan de implementación que dará comienzo en 2022 con la certificación A2 de la F-83 *Numancia*.

Estará basado en la participación de las herramientas ya existentes en la Armada tanto para la construcción de los nuevos conceptos en las dotaciones (escuelas) y primeras tomas de contacto en espacios seguros (ejercicios), dentro del ámbito de los centros de instrucción y adiestramiento de SI (CISI y CASI), como para la certificación de los buques que vayan pasando calificaciones operativas (CALOP) a través de los organismos correspondientes de CEVACO (EVADIZ o EVACART), de forma que, según el ciclo operativo natural de cada unidad, la nueva doctrina vaya entrando en vigor de manera guiada y controlada, aportando al plan de implementación los mismos procesos de trabajo que ofrecen en la actualidad resultados satisfactorios de control de calidad en el alistamiento y el adiestramiento.

Establecer guardia de reingición

Haciendo uso de esta expresión tan propia del entorno operativo de la SI, cierro el presente artículo con la voluntad de que sirva de carta de presentación de la nueva doctrina, pero queriendo hacer hincapié en que el trabajo de desarrollo doctrinal en esta área de capacidad es un estudio de constante evolución ante el que nunca se debe apartar la mirada en busca de la operatividad de los trozos y de la seguridad de los procedimientos, de la misma manera que buscamos posibles puntos calientes y rescoldos en un incendio apagado.

Conscientes de que el éxito de gestión de las emergencias descansa en la preparación, hemos de mantener un espíritu ambicioso y firme con el adiestramiento, sintiendo, singladura a singladura, la importancia de trasvasar la experiencia de antiguos a modernos, impulsar la formación a través de los centros de formación y reservar ventanas de adiestramiento de calidad con la frecuencia suficiente que aseguren un nivel de especialización alto, respaldado por los adecuados equipos y sistemas de SI que permitan al personal adiestrado enfrentar la fase de ejecución de la gestión de emergencias con garantías de éxito e impulsando en suma, junto con la confianza en el material, el espíritu característico de los trozos de SI de la Armada, la voluntad de vencer.





La fragata *Numancia* en Barcelona, octubre de 2021.
(Foto: Javier Barragán Noguero)