

**PUBLICACION
PLAN
CODEFTRAMI
PROPUESTO**

RESERVADO

**PLAN
PARA LA COORDINACIÓN
DE LA DEFENSA
DEL TRÁFICO MARÍTIMO
INTERAMERICANO**

EDICIÓN 2011

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

PLAN CODEFTRAMI

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

1. El título completo de este plan es “PLAN PARA LA COORDINACIÓN DE LA DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERAMERICANO. Edición 2011”. Su título abreviado es “PLAN CODEFTRAMI Edición 2011”.

2. Este documento es clasificado como “RESERVADO” y liberado exclusivamente a las Armadas de los siguientes países:

ARGENTINA - BRASIL – CHILE - COLOMBIA – EL SALVADOR - ECUADOR -
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA - HONDURAS - MÉXICO - PARAGUAY - PERU
- URUGUAY - VENEZUELA.

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

PLAN CODEFTRAMIREGISTRO DE CAMBIOS

Nº DE CAMBIO	DOCUMENTO QUE DETERMINÓ EL CAMBIO	PÁGINA(S) AFECTADA(S)	FECHA DE CAMBIO	FIRMA DEL OFICIAL RESPONSABLE

PLAN CODEFTRAMI**ÍNDICE DEL PLAN**

Instrucciones de Seguridad.	I
Registro de Cambios	III
Índice del Plan	IV
Resumen del Plan	V
Preámbulo	1
Referencias	1
Otras Publicaciones de Interés para el CNTM	1
Organización	1
Situación	2
Misión	4
Ejecución	4
Administración y Logística	9
Comando y Comunicaciones	9
Anexo "A", Organización	A-1
Anexo "B", Inteligencia	B-1
Anexo "C", Concepto de las Operaciones	C-1
Anexo "D", Comunicaciones	D-1
Apéndice I al Anexo "D", Direcciones de las Autoridades Nacionales Permanentes de Tráfico Marítimo	D-I-1
Anexo "E", Tabla de Equivalencias entre Idiomas	E-1
Anexo "F", Glosario	F-1

PLAN CODEFTRAMI**RESUMEN DEL PLAN****1. Finalidad**

La finalidad de este Plan es coordinar las tareas que deben ser implementadas por las Armadas del Continente Americano, necesarias para el establecimiento de un sistema integrado que permita ejercer la coordinación con la Dirección, el Monitoreo y la Defensa del Tráfico Marítimo (TM) interamericano.

2. Propósitos Generales

- a. Establecer normas y procedimientos, consolidando las enseñanzas aprendidas por varias décadas, relativas a la Seguridad y Defensa del Tráfico Marítimo de interés común.
- b. Fomentar el establecimiento de organizaciones permanentes de Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) en aquellas Armadas que aun no las tienen.
- c. Establecer, operar y perfeccionar los sistemas informáticos y de comunicaciones comunes de CNTM.
- d. Establecer doctrinas y procedimientos comunes de CNTM.
- e. Favorecer el intercambio de experiencias entre las Armadas, en particular entre aquellas que tienen organizaciones nacionales permanentes.
- f. Promover el intercambio de cursos de instrucción y adiestramiento.
- g. Asegurar la realización de una cantidad mínima periódica de ejercicios interamericanos, fomentando el intercambio de observadores.

3. Condiciones para la ejecución

- a. Este Plan resulta de un acuerdo sobre medidas de coordinación, sin implicar compromisos políticos internacionales y su aprobación no formaliza ningún tipo de alianza.
- b. Sin perjuicio de lo establecido en el Plan, cada país conservará plenamente el derecho soberano a defender su propio Tráfico Marítimo, dentro o fuera de los límites de la Zona de Seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Reciproca (TIAR), de acuerdo a su legislación nacional y pudiendo además celebrar otros acuerdos internacionales que juzgue necesarios.
- c. La versión original de este Plan entró en vigencia luego de su ratificación por las máximas autoridades navales de cada país, de acuerdo con las "Bases de Acuerdo y Reglas de debate en vigor para las Conferencias Navales Interamericanas (CNI) y Conferencias Navales Interamericanas Especializadas (CNIE)".

En caso de no contar con la ratificación unánime de todas las Armadas en el plazo establecido (tres meses después de recibir las Recomendaciones de la CNIE CNTM), esta nueva edición del plan comenzará a ser aplicado entre aquellos países que lo hayan ratificado, pudiendo incorporarse aquellas Armadas que posteriormente lo ratifiquen.

**PLAN PARA LA COORDINACIÓN DE LA DEFENSA DEL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERAMERICANO**

(PLAN CODEFTRAMI)

Preámbulo:

Este Plan constituye un acuerdo de medidas de coordinación, sin implicar ningún compromiso político. Su aprobación no formaliza ningún tipo de Alianza.

Se fundamenta en el concepto de que, dentro de la zona de seguridad del TIAR, la coordinación y defensa del Tráfico Marítimo será ejercida por intermedio de organizaciones de Control Naval del Tráfico Marítimo de las Armadas de cada país, que operan dentro de las áreas marítimas establecidas y asumen sus responsabilidades en niveles iguales de Autoridad.

Referencias:

Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).
Recomendaciones de la Reunión del Comité Interamericano para la Defensa del Tráfico Marítimo y Recomendaciones de las CNIE en CNTM.

Otras Publicaciones de Interés para el CNTM:

- ATP 1- Allied Tactical Publication
- ATP 2 (B), Vol. I - Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS).
- PTI-CNTM Vol. I (B) – Publicación Interamericana de Control Naval de Tráfico Marítimo (Edición 2008).
- SUP 1 a la PTI-CNTM Vol. I (B) - Suplemento 1 de la Publicación Interamericana de Control Naval de Tráfico Marítimo (Edición 2008).
- PTI-CNTM Vol. II - Guía Interamericana para Comandantes de Buques Mercantes y Barcos de Pesca. (Edición 2008).
- SUP 1 al PTI-CNTM VOL. II - Suplemento 1 a La Guía Interamericana para Comandantes de Buques Mercantes y Barcos de Pesca. (Edición 2008).
- Orden de Operaciones Permanente para el Ejercicio de CNTM TRANSAMERICA (Edición 2010)

Organización:

Para los efectos de este plan, la zona de seguridad del TIAR fue dividida en cuatro Áreas de Coordinación, dado que se espera que la protección y seguridad del Tráfico Marítimo Interamericano sea conducida por cooperación mutua.

Estas Áreas son:

- Área Marítima Atlántico Sur (AMAS)
- Área Marítima Pacífico Sur (AMPAS)
- Área Marítima Atlántico Norte (AMAN)
- Área Marítima Pacífico Norte (AMPAN)

La Organización se explica en detalle en el Anexo "A"

I. Situación

Los países representados en la Conferencia Interamericana para la Conservación de la Paz y la Seguridad tuvieron el firme propósito de consolidar y fortalecer sus lazos de amistad y buena vecindad. En ese contexto, se incluye el intercambio permanente de experiencias y la realización de trabajos conjuntos, que contribuyen a la preparación de los diversos sectores de los Poderes Nacionales, para que puedan desempeñar adecuadamente la tarea de defender sus propios intereses y los Interamericanos.

Bajo este enfoque, fueron firmados varios acuerdos, entre ellos el TIAR, suscrito en 1947 en Río de Janeiro, que permanece vigente en la actualidad.

El Tráfico Marítimo, esencial para todos los países americanos, constituye un objetivo prioritario a ser defendido en el ámbito Interamericano.

A. Situación Mundial

Con la desaparición de uno de los dos grandes bloques o superpotencias mundiales, se ha producido un enorme cambio en el escenario mundial. La bipolaridad anteriormente existente establecía de hecho un equilibrio y si bien siempre estaba latente un conflicto mundial, la situación era más clara y previsible.

Hoy en día es muy baja la probabilidad de un conflicto global dentro del corto y mediano plazo. El presente y probablemente el futuro próximo pueden considerarse como un período de transición y de gran inestabilidad mundial, tal cual lo muestra el diario acontecer. No son por lo tanto descartables sucesivas crisis o conflictos regionales de mediana o gran intensidad entre Estados o hechos que tengan incidencia en la continuidad del Tráfico Marítimo de interés, tales como acciones de piratería, robo armado, terrorismo y desastres naturales y medio ambientales. Esta realidad exige una mayor flexibilidad y eficiencia en la búsqueda de soluciones. Por tal razón, existe la necesidad de que los países desarrollen herramientas o medidas preestablecidas para la Seguridad del Tráfico Marítimo.

La Conciencia del Dominio Marítimo (CDA) entendida como la “efectiva comprensión de todo aquello que está asociado con el ambiente marítimo, que puede causar impacto en la protección, en la seguridad y en la economía de un país”, permite identificar las amenazas con la mayor antelación y lo más distante posible de los territorios nacionales, mediante la integración de los sistemas de inteligencia, vigilancia y control, en un mismo panorama operacional. Para el éxito de la CDA la cooperación regional es fundamental, exigiendo de los Estados/Organismos estructuras permanentes y relaciones cada vez más cooperativas.

A partir de las discusiones sobre este concepto, la comunidad internacional paso a darse cuenta de la necesidad del Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM) que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de anomalías en los patrones de comportamiento de tráfico marítimo, contribuyendo a que las Armadas adopten las medidas adecuadas antes que la Seguridad del TM se vea comprometida o se configure una crisis.

El desarrollo de Organizaciones Navales Permanentes Específicas, con sistemas y medios que permitan el intercambio de informaciones con otras Agencias del Estado y con otros países es vital para alcanzar el CASAM, que los Comandantes Militares necesitan para la eficaz toma de decisiones en los niveles de comando estratégico, operacional y táctico.

B. Situación Regional

Si bien no se visualiza una amenaza específica inminente, la inestabilidad observada en otras regiones puede afectar directa o indirectamente el TM de interés. Un dato concreto es que la mayor parte del comercio internacional se efectúa por líneas de comunicación marítimas, las cuales en una situación de crisis, pueden ser afectadas en diferentes niveles. Otro dato relevante del escenario actual, es el proceso de continua integración regional que muestra el continente.

La Piratería, el Terrorismo, el Crimen Organizado y los Desastres Naturales y Medio Ambientales están cada vez más presentes en los océanos y producen situaciones de posible aplicación de este Plan en el ámbito marítimo regional. No obstante merecen diferentes consideraciones y tratamiento por parte de los países que lo integran con relación a la legislación interna vigente, referente a la actuación de las Armadas.

Diversas situaciones en tiempo de paz justifican la existencia de organizaciones nacionales de CNTM interrelacionadas a nivel continental, dentro de las cuales se destacan las actividades de Búsqueda y Salvamento derivadas de los compromisos internacionales asumidos por los distintos países.

Aun cuando no todos los Estados tengan la misma óptica sobre el CNTM, debido a sus diferentes coyunturas, posibilidades e importancia relativa del comercio marítimo en sus economías nacionales; se puede ratificar la existencia de un sistema interamericano de CNTM integrado por varios países con amplia experiencia y que tiende a ampliarse mediante la consolidación de Organizaciones permanentes, con auxilio de sistemas comunes de Intercambio de información de TM.

C. Hipótesis

1. La economía regional continuará dependiendo, entre otros factores, del comercio marítimo.
2. Se mantendrá la creciente importancia que los países otorgan al CNTM.
3. De ocurrir una situación que afecte seriamente el Tráfico Marítimo Interamericano, los países signatarios de este Plan, participarán de las actividades de Dirección, Monitoreo y Defensa-

II. Misión

Coordinar las acciones inherentes a la Dirección, Monitoreo y Defensa del Comercio Marítimo, Pesca y otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés de los países americanos, a fin de contribuir a la Seguridad del Tráfico Marítimo Interamericano.

III. Ejecución

La seguridad del Tráfico Marítimo involucra situaciones en las cuales el Comercio marítimo, la Pesca y otras Actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés, se encuentran protegidas del riesgo de sufrir algún tipo de amenaza o interferencia. En el aspecto funcional se refiere al conjunto de precauciones adoptadas para anular o limitar los riesgos y efectos de una amenaza. Estas amenazas pueden abarcar situaciones que pueden ser provenientes de desastres naturales o ambientales, actos de piratería, acciones terroristas, crimen organizado o agresiones provocadas por otros Estados extra continente.

La ejecución de este Plan, contribuye a la Seguridad del Tráfico Marítimo mediante la realización de las siguientes acciones:

– Dirección del TM - Comprende las acciones realizadas por las Organizaciones generalmente Civiles para asegurar la continuidad del Comercio marítimo, la Pesca y aquellas otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés.

– Monitoreo del TM – Es la actividad realizada en forma permanente por las Autoridades Navales Nacionales y Regionales competentes, mediante la detección, identificación y análisis de anomalías en los patrones de comportamiento del tráfico marítimo, con el propósito de contribuir al Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM).

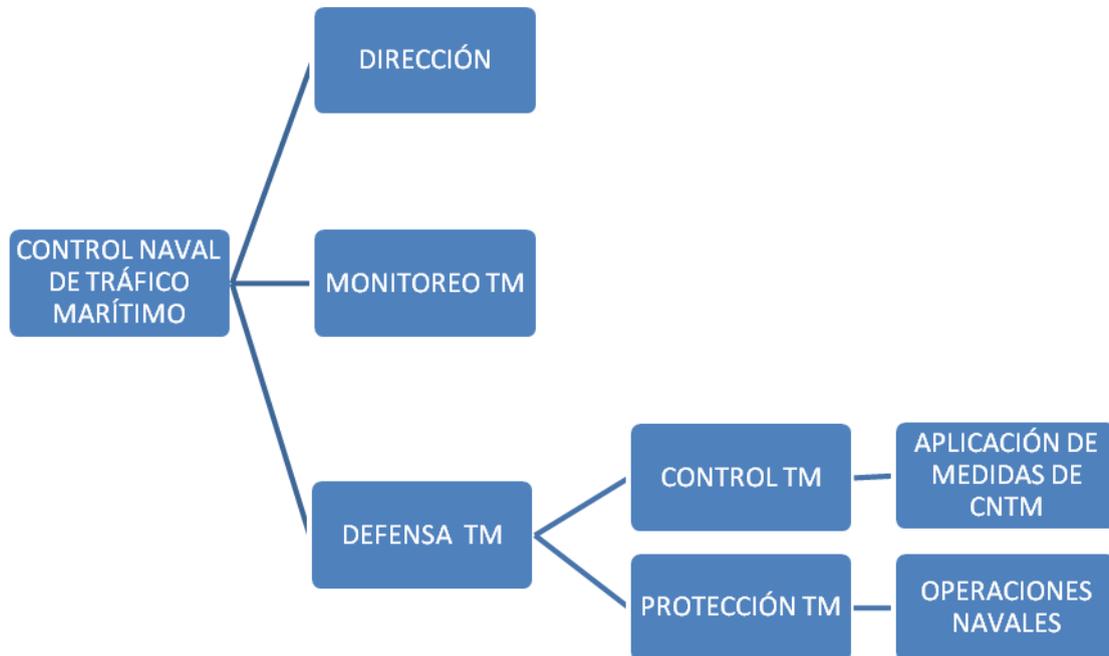
– Defensa del TM - Consiste en el conjunto de acciones realizadas por las Armadas que comprende el Control (CTM) y la Protección del Tráfico Marítimo (PTM).

– Control de TM (CTM) - Consiste en la aplicación de Medidas de CNTM y es ejecutado por las Organizaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM). Puede variar desde una situación de paz, en la cual los buques mercantes y de pesca cooperan con la ORGACONTRAM, hasta eventualmente alcanzar un nivel de control totalmente mandatorio en caso de crisis o conflicto armado.

– Medidas de CNTM – Son acciones y procedimientos operativos aplicados con el objetivo de contribuir con la Seguridad del Tráfico Marítimo.

– Protección de TM (PTM) - Comprende las operaciones navales efectuadas por buques y aeronaves de guerra, que contribuyen activamente a la Defensa del Tráfico Marítimo.

DIAGRAMA ESQUEMATICO DE LAS OPERACIONES DE CNTM



CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO (CNTM): El concepto de las Operaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo abarca el conjunto de actividades que los países adoptan para contribuir con la Seguridad del Tráfico Marítimo dentro de sus respectivas jurisdicciones. Incluye la coordinación con las Autoridades de Dirección, el Monitoreo y la Defensa del Comercio Marítimo, la Pesca y las otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés de los países miembros, constituyendo un elemento fundamental para el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo.

En este Plan el CNTM será ejecutado en tres fases:

PREPARACION,
ADIESTRAMIENTO e INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN y
CONTINGENCIA.

A. FASE 0: PREPARACIÓN

Es la etapa de planeamiento, desarrollo y mantenimiento de las Organizaciones Nacionales Permanentes de CNTM.

1. Concepto de las operaciones

El desarrollo de esta fase permitirá contar con organizaciones específicas de CNTM necesarias para la implementación de este Plan en las siguientes fases de ejecución.

Esta Fase fue activada a partir de la fecha de entrada en vigor de la primera versión de este Plan y es aplicada por aquellas Armadas que lo han aprobado. Su finalización, se produce cuando inicia la Fase 1 “ADIESTRAMIENTO E

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN” o la Fase 2 “CONTINGENCIA”.

2. Tareas

a. Crear y mantener en cada Armada una Organización permanente de Control Naval de Tráfico Marítimo. Dicha Organización debe estar capacitada para transformarse en una estructura adecuada para enfrentar una situación de CONTINGENCIA.

b. Crear y mantener en cada Armada capacidades operativas y la doctrina para las tareas de Protección del Tráfico Marítimo, de acuerdo con la posibilidad de los medios de cada país.

c. Fomentar la creación de Organizaciones Nacionales, generalmente Civiles, para desempeñar las tareas de Dirección, como por ejemplo, Dirección Civil del Transporte Marítimo (DCTM), Dirección Civil de Pesca (DCP), etc.

d. Desarrollar a nivel Nacional cursos de CTM, enfocados a la capacitación de la ORGACONTRAM, de las Organizaciones de DCTM (ORGDCTM) y de las Organizaciones de DCP (ORGDCP) que posibiliten una instrucción estandarizada en un nivel adecuado, promoviendo en esas oportunidades el intercambio de alumnos con otros países.

B. FASE 1: ADIESTRAMIENTO E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Esta es la Fase Operativa para tiempo de paz; abarca el Monitoreo, el intercambio regular de información actualizada de TM y la planificación y ejecución de los ejercicios internacionales, la estandarización de procedimientos, el intercambio de experiencias y el desarrollo y perfeccionamiento de la doctrina acorde a las necesidades y/o cambios que puedan surgir

1. Concepto de las Operaciones

En esta Fase será realizado el Monitoreo y el intercambio regular de información actualizada de TM entre los países participantes del Plan que contribuirá al CASAM. Su implementación será efectuada por las Autoridades Navales Nacionales y de Coordinación Regionales permanentes de CNTM por medio de un sistema común de intercambio de datos.

Para el adiestramiento, serán realizados ejercicios de CNTM regionales anuales y continentales cada dos años, procurando incentivar la participación de todos los países integrantes de las Áreas.

En estos ejercicios serán empleados todos los procedimientos doctrinarios vigentes y las experiencias obtenidas durante la realización de ejercicios anteriores, aprobados por la mayoría de los participantes. Todos los procedimientos nuevos, utilizados experimentalmente, serán revisados y aprobados en las reuniones de crítica correspondientes, de acuerdo con las normas en vigor.

La participación de otros países, grupos u organizaciones internacionales, ajenas a este Plan, como observadores de ejercicios de CNTM, se considera importante y por ello estimulada, en virtud de los beneficios que genera el consiguiente intercambio de experiencias para el mejoramiento y actualización continua de la doctrina propia, teniendo en cuenta además los avances tecnológicos y la legislación internacional.

2. Tareas

- a. Realizar ejercicios regionales y continentales periódicos, designando un Oficial Conductor del Ejercicio (OCE), quien cumplirá funciones como Comandante de Área Mayor (MAC), responsable de la emisión de las directivas correspondientes y la organización y conducción de la reunión de crítica.
- b. Efectuar intercambio de personal calificado entre las ORGACONTRAM durante el desarrollo de los ejercicios.
- c. Efectuar reuniones de planificación y crítica de los ejercicios con participación de las ORGACONTRAM.
- d. Realizar, dentro de lo posible, ejercicios en conjunto con las Fuerzas de Protección, con el empleo de medios navales o procurar asegurar al menos su participación en las etapas de planeamiento y crítica.
- e. Fomentar la participación de las respectivas Escuelas de Guerra Naval en los ejercicios.
- f. Participar en Ejercicios con otros Países u Organizaciones de CNTM.
- g. Realizar el Monitoreo del TM.
- h. Celebrar acuerdos multilaterales y bilaterales de intercambio regular de información actualizada de Tráfico Marítimo entre los países integrantes del Plan.
- i. Realizar el intercambio regular de información actualizada de TM entre los países participantes del Plan que hayan celebrado acuerdos, por medio de un sistema común de intercambio de datos.

C. FASE 2: CONTINGENCIA

Esta Fase se pondrá en ejecución ante una situación que pueda afectar, directa o indirectamente, al Tráfico Marítimo de interés de todos o alguno de los países del Continente. La participación dependerá de la voluntad de los Gobiernos de cada país.

1. Concepto de las Operaciones

- a. Esta Fase del Plan será activada mediante la promulgación de las correspondientes Resoluciones Gubernamentales de los Estados al surgir una situación de crisis que afecte al Tráfico Marítimo de interés de los países americanos. Corresponderá a la Autoridad Nacional del lugar donde se localiza

el conflicto implementar las medidas convenientes y definir conjuntamente con los otros países participantes la Organización que será adoptada, designando sus representantes.

b. Durante esta Fase, además del Monitoreo y el Intercambio de Información, se realiza la Defensa del TM. Esta Defensa incluye la aplicación de las Medidas de CNTM y la ejecución de Operaciones de Protección de TM.

c. Cada País conservará el derecho a defender su propio Tráfico Marítimo, en cualquier área de interés, pudiendo promover los Acuerdos que juzgue necesarios con otros Estados.

d. Cada País conservará sus derechos y responsabilidades administrativas sobre los buques mercantes que navegan bajo su bandera. Los acuerdos a que lleguen los Gobiernos y los Armadores respecto al uso y consignación de los buques y su integración a un grupo común, serán de responsabilidad de cada Gobierno.

e. Cada País dará facilidades, para asegurar que sus instalaciones y servicios portuarios estén también a disposición de los buques del grupo común, en caso que este se establezca

f. Los Países que contribuyen con buques para integrar el grupo común, se reservan el derecho de retirarlos con razonable aviso previo, cuando razones especiales así lo requieran.

2. Tareas

- a. Seleccionar la Armada responsable para ejercer la función de MAC, determinando su área de responsabilidad y designando su Estado Mayor Aliado que elaborará y emitirá la Directiva correspondiente.
- b. Designar los Comandantes de Áreas (AC) y sus Estados Mayores Regionales Aliados que elaborarán y emitirán las Directivas correspondientes.
- c. Activar, reforzar y desarrollar en cada país la respectiva ORGACONTRAM (OCA - NCSO - REPTOF - CONSA) y las ORGDCTM y ORGDGP acorde con sus necesidades y posibilidades.
- d. Elaborar las Directivas de los OCA.
- e. Activar y desplegar, en cada país, los medios asignados para las tareas de Protección del TM; efectuando la coordinación interaliada de esas tareas según las respectivas Directivas.

X Instrucciones de Coordinación

Este Plan fue presentado en la IX CNIE-CNTM y su implementación se efectuará según lo previsto en las "Bases de Acuerdo y Reglas de debate en vigor para las Conferencias Navales Interamericanas (CNI) y Conferencias Navales Interamericanas Especializadas (CNIE)".

IV. Administración y Logística.

- a. Cada país signatario del Plan, es responsable del apoyo logístico a los buques mercantes de su bandera consignados en forma compulsiva. Con este propósito, los países participantes deberán diseminar las instrucciones que consideren apropiadas dentro de sus respectivos planes. Se insta a los países con intereses comunes a trabajar de manera coordinada.
- b. La Directiva promulgada por el MAC deberá contener un anexo de logística, con información actualizada sobre instalaciones y servicios disponibles en los puertos. Para ello, es importante que los países mantengan esos datos constantemente actualizados para contribuir con el planeamiento del MAC.

V. Comando y Comunicaciones**a. Comando**

1. Las autoridades nacionales de Control Naval de Tráfico Marítimo, constituyen el más alto nivel de Comando de tiempo de paz y además representan a su País como Autoridad de Coordinación.

En la Fase 1, para el desarrollo de los ejercicios, cada Autoridad Nacional de CNTM dispondrá e informará al OCE que OCA y NCSO / REPTOF participan por su país, además de los correspondientes DISTAFF OCA.

2. Los Coordinadores de Áreas establecidos en el párrafo Organización, constituyen el más alto nivel de Autoridades de Coordinación Regional de tiempo de paz, facilitando el enlace, el intercambio de información de TM y la cooperación, entre ellos y las Autoridades de Coordinación de los países de su Área.

En la Fase 1, durante los ejercicios, cada Autoridad Coordinadora de Área desempeñará la función de OCE REGIONAL (ROCE) y de DISTAFF REGIONAL (REGDISTAFF), ejerciendo además, únicamente a los fines del juego y en forma simulada, el rol de COMANDANTE DE ÁREA (AC).

En los ejercicios continentales, uno de los Coordinadores será elegido para desempeñarse como OCE y DISTAFF SUPERIOR (DICONSTAFF), ejerciendo además, únicamente a los fines del juego y en forma simulada, el rol de COMANDANTE DE ÁREA MAYOR (MAC)

3. En la Fase 2, por acuerdo de las Autoridades Gubernamentales de los países integrantes de cada una de las áreas, el Coordinador de Área podrá asumir las funciones de Comandante de Área. Así como también uno de los Coordinadores podrá ser designado Comandante de Área Mayor (MAC).

b. Comunicaciones

1. Las comunicaciones se efectuarán empleando como sistema primario la INTERNET

2. Como alternativa podrán ser empleados sistemas, tales como la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, Fax, HF, canal telefónico u otros, debiendo ser coordinado su uso previamente entre los involucrados.

Anexos:

- A - Organización.
- B - Inteligencia.
- C - Concepto de las Operaciones.
- D - Comunicaciones.
- E - Tabla de equivalencias entre idiomas.
- F - Glosario.

ANEXO "A"ORGANIZACIÓN1. DIVISIÓN GEOGRÁFICA

Para los efectos de este Plan, se prevén cuatro Áreas Marítimas de Coordinación, considerando que la naturaleza de la defensa del TM del continente americano es esencialmente regional.

Estas Áreas son:

Área Marítima del Atlántico Sur - AMAS

Incluye las áreas marítimas correspondientes a las costas de Argentina, Brasil y Uruguay, incluyendo zonas de interés para el transporte oceánico del Paraguay.

Área Marítima del Pacífico Sur - AMPAS

Está definida por las siguientes tres Sub-Áreas:

Sub-Área Marítima del Pacífico Sur Chile: Incluye el área marítima correspondiente a las costas de Chile.

Sub-Área Marítima del Pacífico Sur Ecuador: Incluye el área marítima correspondiente a las costas de Ecuador.

Sub-Área Marítima del Pacífico Sur Perú: Incluye el área marítima correspondiente a las costas de Perú.

Nota:

Cuando más de una de estas Sub-áreas participe en los ejercicios Interamericanos, se establecerá de mutuo acuerdo un Coordinador de Área.

Área Marítima del Atlántico Norte - AMAN

Incluye las áreas marítimas correspondientes a las costas de las Naciones ribereñas del Océano Atlántico y de la Cuenca del Gran Caribe, ubicadas al Norte del límite con el Área Marítima del Atlántico Sur y hasta el Polo Norte.

Área Marítima del Pacífico Norte - AMPAN

Incluye las zonas marítimas correspondientes a las costas de las Naciones ribereñas del Océano Pacífico, ubicadas al Norte del límite con el Área Marítima del Pacífico Sur y hasta el Polo Norte.

Nota:

Cualquier país que actualmente no participe de este Plan, ubicado en éstas áreas geográficas y que se incorpore posteriormente, lo hará dentro de la correspondiente Área.

2. CADENAS DE AUTORIDAD DE TIEMPO DE PAZa. Cadena de Comando permanente para las Fases 0 y 1.

Estará integrada exclusivamente por las Autoridades Navales Nacionales permanentes de CNTM de las Armadas que hayan aprobado el presente plan, como autoridades representantes nacionales. Para cada país habrá solamente una Autoridad representante

b. Cadena de Coordinación permanente para las Fases 0 y 1.

Estará integrada por los respectivos Coordinadores de cada una de las cuatro Áreas Marítimas y por las Autoridades Navales Nacionales de CNTM de los países participantes del plan en cada Área. Cada Coordinador coordinará con sus pares y con las Autoridades Navales de CNTM de su Área.

La cadena de Coordinación responde al siguiente diagrama organizativo:

COORDINADOR ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO NORTE (CAMAN)	COORDINADOR ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (CAMAS)	COORDINADOR ÁREA MARÍTIMA DEL PACÍFICO NORTE (CAMPAN)	COORDINADOR ÁREA MARÍTIMA DEL PACÍFICO SUR (CAMPAS)
COLOMBIA	ARGENTINA	EEUU	SUB-ÁREA MARÍTIMA DEL PACÍFICO SUR CHILE
EEUU	BRASIL	EL SALVADOR	SUB-ÁREA MARÍTIMA DEL PACÍFICO SUR ECUADOR
MÉXICO	PARAGUAY	HONDURAS	SUB-ÁREA MARÍTIMA DEL PACÍFICO SUR PERÚ
VENEZUELA	URUGUAY	MÉXICO	(X)

(X) Nota: Cuando más de una de estas sub-áreas participe en los ejercicios Interamericanos, establecerán de mutuo acuerdo un Coordinador de Área.

c. Organización para los ejercicios de la Fase 1.

(1) Cadena de comando simulada, exclusiva para los fines del ejercicio

Uno de los Coordinadores de Área será designado OCE del ejercicio y cada uno de los cuatro Coordinadores asumirá el rol de ROCE (OCE REGIONAL); en los ejercicios regionales el OCE acumulará ambas funciones. Para las Áreas que no tuvieran un Coordinador constituido, uno de los países asumirá esta función.

El OCE asumirá las funciones de COMANDANTE DE ÁREA MAYOR (MAC) y los ROCE las de COMANDANTES DE ÁREA (AC); en ambos casos tendrá carácter ficticio simulado.

Cada Autoridad Naval de CNTM informará al OCE para cada ejercicio que elementos participarán por su país.

(2) Cadena de conducción y arbitraje

El OCE se desempeñará como tal y como ARBITRO SUPERIOR (DICONSTAFF, DIRECTING AND CONTROL STAFF).

Los ROCE se desempeñarán como tales y como ÁRBITROS REGIONALES (REGIONAL DISTAFF).

Los OCA designados se desempeñaran como ÁRBITROS DE OCA (DISTAFF OCA).

3. CADENA DE COMANDO PARA LA FASE 2. CONTINGENCIA.

La participación de los países integrantes del Plan en una situación real de crisis, quedará a criterio de los Gobiernos y de los Acuerdos firmados.

En caso de decidir participar, los Estados amenazados tendrán como representantes a las Autoridades Navales de CNTM, hasta que sea constituida la cadena de comando aliada. Conforme lo anterior, durante una emergencia, podrán ser atribuidas funciones al respectivo Coordinador de cada Área Marítima.

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO "B"

INTELIGENCIA.

1. FASE 0: PREPARACIÓN

a. Cada país es estimulado a mantener actualizada la información sobre tráfico marítimo de su interés, incluyendo sus posiciones, derrotas, características de los buques, cargas, estadística detallada de arribos y zarpadas de buques mercantes y pesqueros de sus respectivos puertos, (por banderas, tipos de buques, etc.), posiciones usuales de flotas pesqueras en el mar y demás datos que podrán servir para futuros planeamientos multilaterales.

b. Cada país debe procurar obtener y mantener actualizados los datos operativos y logísticos de los puertos propios, que serán utilizados en la FASE 2.

2. FASE 1: ADIESTRAMIENTO E INTERCAMBIO DE INFORMACION

a. Los países implementarán la cooperación y el intercambio regular de información actualizada de TM empleando todas las fuentes disponibles autorizadas por los acuerdos bilaterales y multilaterales, a fin de permitir el Conocimiento Anticipado del la Situación del Ambiente Marítimo.

b. Las Instrucciones de Inteligencia para cada ejercicio estarán contenidas en el correspondiente Anexo de la Orden de Operaciones.

3. FASE 2: CONTINGENCIA

Los países miembros son instados a mantener el intercambio de las informaciones previstas en la Fase 1, agregando datos operativos y logísticos referentes a sus puertos y otros datos necesarios para el desarrollo de las Operaciones de Defensa del TM.

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO "C"CONCEPTO DE LAS OPERACIONES1. GENERALIDADES

a. El concepto de las operaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo, abarca el conjunto de actividades que los países adoptan para contribuir con la Seguridad del Tráfico Marítimo dentro de sus respectivas jurisdicciones. Incluye la coordinación con las Autoridades de Dirección, el Monitoreo y la Defensa del Comercio Marítimo, la Pesca y de otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés de los países, constituyendo un elemento fundamental para el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo.

b. Dependiendo del grado y del tipo de amenaza al TM, puede ser necesario que las Organizaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM) apliquen medidas de CNTM que pueden variar desde una situación de normalidad, con una postura informativa y orientadora donde la cooperación y la adhesión por parte de los buques es totalmente voluntaria y los intereses particulares (comerciales) son preservados, hasta eventualmente alcanzar un nivel mandatorio con total Supervisión de las Autoridades Navales Nacionales de CNTM.

c. La decisión de alterar el grado de control, no depende solamente de la amenaza existente, sino también de la importancia que los bienes comprometidos tienen para cada Nación.

2. FASE 0: PREPARACIÓN

Además de las tareas establecidas para esta Fase en el Parágrafo III – Ejecución del cuerpo del Plan, los Países deberán:

a. Elaborar Directivas propias que permitan un rápido y coordinado desarrollo de sus Organizaciones Nacionales para Control de Tráfico Marítimo, a fin de atender las Fases siguientes

b. Establecer y mantener operativos sus sistemas de comunicaciones, de modo de atender las necesidades de este Plan.

3. FASE 1: ADIESTRAMIENTO E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Además de las tareas establecidas para esta Fase en el Parágrafo III – Ejecución del cuerpo del Plan, los Países tendrán en cuenta que:

a. El adiestramiento en esta Fase debe ser lo más próximo a la realidad posible, usando al máximo el tráfico existente, integrando cuando sea posible, unidades navales de protección y practicando las comunicaciones buque-costa (MERCOMMS) que puedan ser usadas en condiciones reales.

b. Los ejercicios cuentan con tres etapas importantes: Planificación, Ejecución y Crítica. La efectiva participación en estas etapas es de gran importancia para el mutuo conocimiento de los integrantes de la Organización y el intercambio de experiencia que sirven para perfeccionar las normas y procedimientos de cada Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM) nacional.-

c. Cuando en los ejercicios de esta Fase, no participen uno o más de los Coordinadores de Área, el OCE podrá asumir esas funciones o las delegará a algún otro país perteneciente a aquella Área, con el consentimiento de los demás países de dicha área.

d. Durante las conferencias de crítica conducidas por el Oficial Conductor del Ejercicio (OCE), se discutirán los procedimientos operativos en vigor y aquellas sugerencias de alteraciones surgidas de la experiencia de los ejercicios realizados. Estas posibles modificaciones en los procedimientos serán analizadas e incorporadas a la doctrina en vigor, en caso de ser aceptadas por la mayoría de los participantes.

e. Es de vital importancia realizar el intercambio regular de información actualizada de TM entre los países participantes del Plan que tengan celebrados acuerdos con el propósito de:

- identificar y alertar a la comunidad marítima sobre posibles amenazas que puedan afectar el medio ambiente marino, la navegación, la pesca, la investigación y otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés de los países;
- monitorear el Tráfico Marítimo

4. FASE 2: CONTINGENCIA

a. Las operaciones reales de esta fase se desarrollarán de acuerdo con lo establecido en este Plan y en las Publicaciones utilizadas como referencia. Los países involucrados tratarán de ajustar lo más rápidamente posible sus cadenas de Comando para facilitar los enlaces y coordinaciones entre Áreas.

b. Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, cada Gobierno conservará plenamente su derecho a defender su propio Tráfico Marítimo, tal cual ya se indico en el presente Plan.

ANEXO "D"COMUNICACIONES1. FASE 0: PREPARACIÓN

En esta Fase la red de comunicaciones entre las Organizaciones permanentes de CNTM deberá ser definida y probada de acuerdo a los procedimientos en vigor. También deberán ser previstos y probados los enlaces con las Direcciones Civiles (NSA y NFA).

2. FASE 1: ADIESTRAMIENTO E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

a. En los ejercicios internacionales de CNTM se utilizará, como sistema primario la INTERNET y los sistemas secundarios según se determine oportunamente (Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, transmisión de datos, HF, Fax, etc.).

b. Para las comunicaciones buque – costa, durante los ejercicios, se utilizarán preferentemente las Estaciones Costeras de tiempo de paz que en FASE 2 integrarán la Red MERCOMMS en cada país.

c. Durante esta FASE, deberá ser elaborado el planeamiento para la implementación de la Red (MERCOMMS) en la FASE 2 y como será realizada la integración entre las Estaciones Costeras habituales y las estaciones pertenecientes a las Armadas.

d. Para el intercambio regular de información actualizada del TM de interés, entre los integrantes de las organizaciones permanentes, se utilizarán los sistemas que sean previstos en los respectivos Acuerdos. Se estimula la adopción de un Sistema Común único para toda la región.

3. FASE 2: CONTINGENCIA

Los siguientes aspectos deberán ser establecidos por medio de Directivas particulares en cada nivel de la ORGACONTRAM activada (OCA, AC y MAC):

a. Red del sistema MERCOMMS, indicativos, planes de ligazón / enlace, frecuencias, horarios y ordenes particulares.

b. Red internacional de comunicaciones entre las respectivas Organizaciones de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM) nacionales y los niveles MAC y AC, sistemas primarios y secundarios, horarios, frecuencias, claves, códigos, indicativos, autenticación, etc.

c. Instrucciones para los buques mercantes, indicativos, claves, códigos, identificación y reconocimiento, etc.

APÉNDICE I:

Direcciones de las Autoridades Nacionales permanentes de Control Naval de Tráfico Marítimo.

APÉNDICE I AL ANEXO "D"DIRECCIONES DE LAS AUTORIDADES NACIONALES PERMANENTES DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO(una por cada país, acorde a "Párrafo V Comando y Comunicaciones").

NOMBRE OFICIAL INTERNACIONAL	NOMBRE OFICIAL INTERNO	DIRECCIÓN/TELÉF./FAX
COLCO ARGENTINA BUENOS AIRES - AR	COMANDO NAVAL DE TRÁNSITO MARÍTIMO	EDIFICIO LIBERTAD COMODORO PY 2055 CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES ARGENTINA TEL: (5411) 4317-2509 (5411) 4317-2368 (5411) 4317-2889 FAX: (5411) 4317-2509 (5411) 4317-2889 cotm@ara.mil.ar
COLCO BRASIL RIO DE JANEIRO - BR	COMANDO DO CONTROLE NAVAL DO TRAFEGO MARÍTIMO	EDIFÍCIO ALMIRANTE TAMANDARÉ - 6º ANDAR PRAÇA BARÃO DE LADÁRIO S/Nº RIO DE JANEIRO – RJ - BRASIL CEP:20091-000 Tel-(5521)-2104-6338 /2104- 6340 /
COLCO CHILE VALPARAÍSO - CI	CENTRO DE COOPERACIÓN Y GUÍA NAVAL PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO. CGNTM/NCAGS	DIRECCIÓN :DIRSOMAR SUBIDA CEMENTERIO, 300, PLAYA ANCHA. NUMERO DE TELEFONO: 56-32- 2208000 (Central) / 56-32- 2208879. FAX : 56-32-2208662 E-MAIL : JOSEPH.VERAM@DIRECOTEMAR
COLCO COLOMBIA SANTA FE DE BOGOTÁ - CO	COMANDO DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO	DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA CALLE 41 Nro. 46-20 EDIFICIO DIMAR SANTE FE DE BOGOTÁ TEL 222-0338/0301
COLCO ECUADOR GUAYAQUIL - EC	COMANDO LOCAL DE CONTROL OPERATIVO	COMANDO DE OPERACIONES NAVALES CAÑAR Y VIVERO GUAYAQUIL - ECUADOR TEL (593)-4-2448761 TEL/FAX (593)-4-2449192 CASILLA POSTAL 11506 cntmecua@on.net.ec colcoecuador@armada.mil.ec

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

COLCO MEXICO – D.F. – MX	SUBSECCIÓN DE COORDINACIÓN DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO	SECCIÓN SEXTA DEL EMGA “MANDO Y CONTROL” EJE 2 UIE. TRAMO HENM#861 COL. LOS CIPRESES DELEG COYOACAN CP. 04830 MEXICO D.F (52) (55) 56246500 EXT. 1000
COLCO PERÚ CALLAO - PE	COMANDO NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO	DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍA Y GUARDACOSTAS JR. CONSTITUCIÓN 180 CALLAO - PERÚ TEL/FAX (51)420-2020 colcoperu@marina.mil.pe
OCONTRAM ASUNCIÓN PY	OFICINA DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO	COMANDO DE LA ARMADA PARAGUAYA. HERNANDARIAS Y AVDA. STELLA MARYS. ASUNCIÓN PARAGUAY. TEL. (595)21 497850 INTERNO 126 FAX (595) 021 493896
COLCO URUGUAY MONTEVIDEO - UY	COMANDO LOCAL DE CONTROL OPERATIVO	EDIFICIO DEL COMANDO GENERAL DE LA ARMADA 4º PISO, RAMBLA 25 DE AGOSTO S/Nro., MONTEVIDEO URUGUAY TEL: (598)-2-9155500 int 573 TEL/ FAX : (598)-2-9170433 colco@armada.mil.uy ocauy@armada.mil.uy
OCA VENEZUELA LA GUAIRA - VE	COMANDO DE GUARDACOSTAS	ESTABLECIMIENTO NAVAL “CN. ANTONIO PICARDI” CALLE “LOS BAÑOS” MAIQUETÍA ESTADO VARGAS, Código Postal:1162 Tel: (58)-212-3322787/3038800/ 3038840 FAX: (58) 212 3322787
COMMANDER U.S. FLEET FORCES //N35//	COMMANDER U.S. FLEET FORCES	US FLEET FORCES 1562 MITCHER AVE. SUITE 250 NORFOLK, VA, USA 23551-2487 TEL : (757)836-5591 FAX: (757) 836-7944 eric.chaffar@navy.mil

ANEXO "E"TABLA DE EQUIVALENCIAS ENTRE IDIOMAS

ENGLISH	ESPAÑOL	PORTUGUÉS
NATIONAL SHIPPING AUTHORITY (NSA)	AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO (AUNATRAM)	AUTORIDADE NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO (AUNATRAM)
NATIONAL FISHING AUTHORITY (NFA)	AUTORIDAD NACIONAL DE PESCA (AUNAPES)	AUTORIDADE NACIONAL DE PESCA (AUNAPES)
PORT COMMITTEE	COMITÉ PORTUARIO	COMISSOES PORTUÁRIAS
MAJOR AREA COMMANDER (MAC)	COMANDANTE DE ÁREA MAYOR	COMANDANTE DE ÁREA MAYOR
AREA COMMANDER (AC)	COMANDANTE DE ÁREA	COMANDANTE DE AREA
AREA COORDINATOR	COORDINADOR DE ÁREA	COORDENADOR DE AREA
OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY (OCA)	AUTORIDAD DE CONTROL OPERATIVO (ACO)	AUTORIDADE DE CONTROLE OPERATIVO (ACO)
NAVAL CONTROL OF SHIPPING OFFICER (NCSO)	OFICIAL DE CONTROL NAVAL DE TRAFICO MARÍTIMO	OFICIAL DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO
REPORTING OFFICER (REPTOF)	OFICIAL INFORMANTE	OFICIAL INFORMANTE
CONSULAR SHIPPING ADVISER (CONSA)	INFORMANTE CONSULAR	INFORMANTE CONSULAR
NAVAL CONTROL OF SHIPPING ORGANIZATION (NCSORG)	ORGANIZACIÓN DE CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO (ORGACONTRAM)	ORGANIZAÇÃO DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO (ORGACONTRAM)

RESERVADO

PLAN CODEFTRAMI

PÁGINA EN BLANCO

ANEXO "F"GLOSARIO

AC (Área Commander)	Comandante de Área - Oficial a cargo del CNTM en una de las áreas en las cuales se divide un área mayor (Por ejemplo: de todo el océano Atlántico Noroeste)
CNI	Conferencia Naval Interamericana.
CNIE	Conferencia Naval Interamericana Especializada.
CNIE - CNTM	Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo.
CNTM	Control Naval del Tráfico Marítimo – El concepto de las Operaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo abarca el conjunto de actividades que los países adoptan para contribuir con la Seguridad del Tráfico Marítimo dentro de sus respectivas jurisdicciones. Incluye la coordinación con las Autoridades de Dirección, el Monitoreo y la Defensa del Comercio Marítimo, la Pesca y las otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés de los países, constituyendo un elemento fundamental para el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo.
CTM	Control de TM - Consiste en la aplicación de Medidas de CNTM y es ejecutado por las Organizaciones de Control Naval de Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM). Puede variar desde una situación de paz, en la cual los buques mercantes y de pesca cooperan con la ORGACONTRAM, hasta eventualmente alcanzar un nivel de control totalmente mandatorio en caso de crisis o conflicto armado.
CASAM	Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM) – Consiste en la detección, identificación y el análisis de los patrones de comportamiento del Tráfico Marítimo
CONSA (Consular Shipping Advisor)	Informante consular - Oficial Naval asignado a una oficina consular en un país neutral, para informar los movimientos de buques propios y aliados en los puertos.
COORDINADOR DE ÁREA	Coordinador de Área - Autoridad de tiempo de paz, responsable dentro de un área del enlace y cooperación entre las diversas Autoridades Nacionales de CNTM.
DEFENSA DEL TRÁFICO MARÍTIMO	Defensa del Tráfico Marítimo – Consiste en un conjunto de acciones realizadas por las Armadas que comprende el Control y la Protección del Tráfico Marítimo.
DICONSTAFF	Estado Mayor de Control y Dirección del Árbitro Superior
DIRECCIÓN	Comprende las acciones realizadas por las Organizaciones generalmente Civiles para asegurar la continuidad del Comercio marítimo, la Pesca y aquellas otras actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés.
DISTAFF	Estado Mayor de Dirección y Arbitraje (existen a

	niveles de cada AC y cada OCA)
MAC (Mayor Área Commander)	Comandante de Área Mayor - Oficial a cargo del CNTM en un área estratégica de gran envergadura (Por ejemplo: de todo el océano Atlántico)
Medidas de CNTM	Son acciones y procedimientos operativos aplicados con el objetivo de contribuir con la Seguridad del Tráfico Marítimo
MERCO (Merchant Ship Reporting and Control System)	Sistema de mensajes, en su mayoría pre-formateados, utilizados para intercambiar información entre las Autoridades de Control Naval de Tráfico Marítimo y/o de Dirección del Transporte Marítimo.
MERCOMS (Merchant Ship Communications system)	Conjunto de equipos, sistemas y procedimientos para las comunicaciones entre las Autoridades de CNTM ubicadas en la costa y los buques mercantes bajo control naval del tráfico marítimo.
Monitoreo del TM	Es la actividad realizada en forma permanente por las Autoridades Navales Nacionales y Regionales competentes, mediante la detección, identificación y análisis de anomalías en los patrones de comportamiento del tráfico marítimo, con el propósito de contribuir al Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM).
NCAGS	ATP 2(B) Vol. I NAVAL CO-OPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING
NCSO (Naval Control of Shipping Officer)	Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo - Oficial responsable de las tareas de Control Naval del Tráfico Marítimo a nivel puerto exclusivamente
NCSORG (Naval Control of Shipping Organization)	Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo - Organización que comprende el conjunto de medios humanos y materiales asignados al CNTM. Las hay en diferentes niveles, por ejemplo: Nacional, Regional, Total aliada, etc.
NFA (Nacional Fishing Authority)	Autoridad Nacional de Pesca (AUNAPES) - Autoridad, generalmente civil, responsable de las tareas denominadas genéricamente como de Dirección de las actividades de pesca.
NSA (Nacional Shipping Authority)	Autoridad Nacional del Transporte Marítimo (AUNATRAM) - Autoridad, generalmente civil, responsable de las tareas denominadas genéricamente como de Dirección del Transporte Marítimo.
OCA (Operational Control Authority)	Autoridad de Control Operativo (ACO) - Comando Naval responsable del CNTM dentro de su Sub-área de responsabilidad.
OCE	Oficial Conductor del Ejercicio.
PROTECCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	Protección de TM (PTM) - Comprende las operaciones navales efectuadas por buques y aeronaves de guerra, que contribuyen activamente a la Defensa del Tráfico Marítimo

REPTOF (Reporting Officer)	Oficial Informante - Oficial Naval, funcionario consular o funcionario público responsable de reportar los movimientos del tráfico marítimo aliado y propio en un puerto de su país o de un neutral, al OCA de quien dependa.
ROCE	Oficial Conductor Regional del Ejercicio, hay uno por cada Área Marítima de Coordinación.
STM	A los efectos del presente plan, la Seguridad del Tráfico Marítimo es la situación en la cual el Comercio marítimo, la Pesca y otras Actividades económicas desarrolladas en las aguas de interés, se encuentran protegidas del riesgo de sufrir algún tipo de amenaza o interferencia. En el aspecto funcional se refiere al conjunto de recaudos para anular o limitar los riesgos y efectos de una amenaza. Estas amenazas pueden abarcar situaciones que pueden ser provenientes de desastres ambientales, actos de piratería, acciones terroristas, crimen organizado y agresiones provocadas por otros Estados extra continente.
TIAR	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.