

ACTA DE LA XXIX REUNIÓN DE COLCO



BUENOS AIRES, 12 AL 16 DE MARZO DE 2018



COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR

ACTA DE LA XXIX REUNIÓN DE COLCO

COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

ATA DA XXIX REUNIÃO DE COLCO

En la Ciudad de Buenos Aires, del 12 al 16 de marzo de 2018, se reunieron en la sede de COLCO ARGENTINA, para tratar el Temario de la XXIX Reunión de COLCO, los siguientes oficiales:

Na Cidade de Buenos Aires, no período de 12 a 16 de março de 2018, reuniram-se, na sede do COLCO ARGENTINA, para tratar dos Temas da XXIX Reunião de COLCO, os Oficiais abaixo:

- Contraalmirante Osvaldo Andrés VERNAZZA, COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (CAMAS);
 - Contralmirante Ricardo DELLA SANTA LÓPEZ, COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR (CAMAS) entrante;
 - Capitán de Navío Gustavo Enrique ARISTEGUI, COLCO Argentina;
 - Capitán de Mar y Guerra Rogerio Pinto FERREIRA RODRIGUES, COLCO Brasil;
 - Capitán de Mar y Guerra Luiz Carlos LEMOS ALVES Asesor COLCO Brasil;
 - Capitán de Navío Albino BOGARÍN FLOR, COLCO Paraguay;
 - Capitán de Navío José Manuel RUIZ, COLCO Uruguay;
 - Capitán de Navío Leonardo Jorge CAMPANA, Asesor Argentino del CAMAS;
 - Capitán de Mar y Guerra Claudio PEREIRA TORRES, Asesor Brasileiro del CAMAS;
 - Capitán de Mar y Guerra Marcelo Felipe ALEXANDRE, Asesor Brasileiro del CAMAS entrante;
 - Capitán de Navío Mariano GONZALEZ PARRA, Asesor Paraguayo del CAMAS;
 - Capitán de Navío Wilfrido Antonio GENES VELÁZQUEZ, Asesor Paraguayo del CAMAS entrante;
 - Capitán de Navío Carlos MARTÍNEZ, Asesor Uruguayo del CAMAS;
 - Capitán de Navío Esteban FASANA, Asesor Uruguayo del CAMAS entrante;
 - Capitán de Fragata Sergio Daniel HOJ, Jefe de Operaciones del CAMAS; y
 - Capitán de Corbeta Pablo MARTINI, Jefe de Operaciones del CAMAS entrante.
-
- Contraalmirante Osvaldo Andrés VERNAZZA, COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL (CAMAS);
 - Contra Almirante Ricardo DELLA SANTA LÓPEZ, COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL (CAMAS) que entra;
 - Capitán de Navío Gustavo Enrique ARISTEGUI, COLCO Argentina;
 - Capitão de Mar e Guerra Rogerio Pinto FERREIRA RODRIGUES, COLCO Brasil;
 - Capitán de Mar y Guerra Luiz Carlos LEMOS ALVES Asesor COLCO Brasil
- Capitán de Navío Albino BOGARÍN FLOR, COLCO Paraguay;
- Capitán de Navío José Manuel RUIZ, COLCO Uruguay;
 - Capitán de Navío Leonardo Jorge CAMPANA, Assessor Argentino do CAMAS;
 - Capitão de Mar e Guerra Claudio PEREIRA TORRES, Assessor Brasileiro do CAMAS;

- Capitão de Mar e Guerra Marcelo Felipe ALEXANDRE, Assessor Brasileiro do CAMAS que entra;
- Capitán de Navío Mariano GONZALEZ PARRA, Assessor Paraguaio do CAMAS;
- Capitán de Navío Wilfrido Antonio GENES VELÁZQUEZ, Assessor Paraguaio do CAMAS que entra;
- Capitán de Navío Carlos MARTÍNEZ, Assessor Uruguaio do CAMAS;
- Capitán de Navío Esteban FASANA, Assessor Uruguaio do CAMAS que entra;
- Capitán de Fragata Sergio Daniel HOJ, Chefe de Operações do CAMAS;
- Capitán de Corbeta Pablo MARTINI, Chefe de Operações do CAMAS que entra.

El Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur, Contraalmirante Osvaldo Andrés VERNAZZA, dio la bienvenida al Contralmirante Ricardo DELLA SANTA LÓPEZ y a los demás miembros de las delegaciones y pronuncio las palabras de apertura: "Declaro formalmente abierta la XXIX Reunión Ordinaria de Comandantes Locales de Control Operativo".

O Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, Contra Almirante Osvaldo Andrés VERNAZZA, deu as boas-vindas ao Contralmirante Ricardo DELLA SANTA LÓPEZ e aos demais membros das delegações e pronunciou as palavras de abertura: "Declaro formalmente aberta a XXIX Reunião Ordinária de Comandantes Locais de Controle Operativo".

El Asesor Argentino Capitán de Navío Leonardo Jorge CAMPANA presentó una exposición a cerca de las principales actividades desarrolladas en el bienio 2016 y 2017, y de la situación del AMAS al CAMAS entrante.

O Assessor Argentino, o Capitán de Navío Leonardo Jorge CAMPANA apresentou uma exposição das principais atividades desenvolvidas no biênio 2016 e 2017, e da situação da AMAS ao CAMAS que assume a sua função.

A continuación se dio inicio a la presentación y análisis de los temas.

A seguir, passou-se à apresentação e análise dos temas.

TEMA N° 01 - Temas Permanentes para las Reuniones de COLCO.

Fue realizada una exposición de los TEMAS PERMANENTES PARA LAS REUNIONES DE COLCO y presentado los eventos que serán realizados en el bienio 2018/2019.

El Tema N° 01 se encuentra en anexo a la presente Acta como Anexo "A".

TEMA N° 01 – Temas Permanentes para as Reuniões de COLCO.

Foi feita uma exposição dos Temas Permanentes para as Reuniões de COLCO e apresentados os eventos que serão realizados no biênio 2018/2019.

PROPOSTA: CAMAS

RESOLUÇÃO N° XXIX/01:

O Tema n° 01 encontra-se anexo à presente ATA como Anexo "A".

TEMA N° 02: Actualización del Plan CODEFTRAMI

La propuesta inicial de la actualización del Plan CODEFTRAMI surgió de las discusiones que tuvieron lugar en la XII CNIE-CNTM y se expresaron a través de la Recomendación N° 10: "EL CAMAS creará un grupo de trabajo (GT) para examinar la posibilidad de actualizar el Plan CODEFTRAMI".

El objetivo del CAMAS es presentar una propuesta teniendo en cuenta los posibles efectos de los desafíos comunes y los hechos de amenazas que hoy afectan significativamente la seguridad del tráfico marítimo (TM) y fluvial.

En este contexto, estas y otras cuestiones fueran abordadas en el trabajo preliminar, con el fin de permitir la preparación de un documento que resuma los principales aspectos de la actualización del referido Plan.

Así, en la Reunión Extraordinaria de AGO2017, CAMAS presentó un documento preliminar de una propuesta de actualización para análisis y evaluación por los COLCO's, con el objetivo de continuar con las acciones en curso y cumplir el cronograma del GT de los Países del Plan CODEFTRAMI. El primer producido de los COLCO's fue presentado en OCT2017, habiendo sido incorporadas las sugerencias en el referido documento.

Es importante destacar que ese trabajo de actualización del Plan CODEFTRAMI intenta expandir el espectro de actuación de los Países componentes para compartir información marítima y fluvial, desde el tiempo de paz, en crisis y conflicto armado, mejorando ese intercambio en términos de cantidad y calidad de datos, y está coherente con otros tres trabajos en curso, que son: el desarrollo de un PO de Intercambio de Información Marítima y Fluvial del AMAS; la actualización del concepto de Navíos de Interés y elaboración de un documento preliminar para sostener una futura política de intercambio de información marítima y fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

ORIGEN: CAMAS

PROPUESTA: continuar con las acciones en curso y cumplir el cronograma del GT de los Países del Plan CODEFTRAMI para actualización del Plan CODEFTRAMI conforme Anexo B.

RESOLUCIÓN XXIX/02: CAMAS difundirá a los Países integrantes del Plan CODEFTRAMI, la propuesta de actualización del mismo, para su análisis y devolución antes del 30 de Agosto del corriente año, a fin de preparar el documento para ser presentado en la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

TEMA N° 02: Atualização do Plano CODEFTRAMI

A proposta inicial de atualização do Plano CODEFTRAMI surgiu dos debates ocorridos na XII CNIE-CNTM e foram expressas por intermédio da Recomendação n° 10: "o CAMAS criará um grupo de trabalho (GT) para analisar a possibilidade de atualização do Plano CODEFTRAMI".

O objetivo do CAMAS é apresentar essa proposta considerando os possíveis efeitos dos desafios comuns e o fato das ameaças afetarem, consideravelmente, a segurança do tráfego marítimo e fluvial.

Nesse contexto, estas e outras questões foram abordadas na esfera dos trabalhos preliminares, com o objetivo de possibilitar a preparação de um documento que resuma os principais aspectos da atualização do referido Plano.

Assim, na Reunião Extraordinária de AGO2017, o CAMAS apresentou um documento preliminar de uma proposta de atualização para análise e avaliação pelos COLCO's, com o objetivo de continuar com as ações em curso e cumprir o cronograma do GT dos Países do Plano CODEFTRAMI. O primeiro trabalho produzido pelos COLCO's foi apresentado, em OUT2017, tendo sido incorporadas às sugestões no referido documento.

É importante destacar que esse trabalho de atualização do Plano CODEFTRAMI busca expandir o espectro de atuação dos Países componentes para o compartilhamento de informações marítimas e fluviais, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, melhorando esse intercâmbio em termos de quantidade e qualidade de dados, e está aderente com outros três trabalhos em curso, que são: o desenvolvimento de um PO de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais da AMAS; a atualização do conceito de Navios de Interesse e a elaboração de um documento preliminar para sustentar uma futura política de intercâmbio de informações marítimas e fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI.

ORIGEM: CAMAS.

PROPOSTA: continuar com as ações em curso e cumprir o cronograma do GT dos Países do Plano CODEFTRAMI para atualização do Plano CODEFTRAMI conforme Anexo B.

RESOLUÇÃO XXIX/02: o CAMAS difundirá aos Países integrantes do Plano CODEFTRAMI a proposta de atualização do mesmo, para sua análise e devolução, antes de 30 de Agosto do corrente ano, a fim de preparar o documento para ser apresentado na XIII CNIE-CNTM – Brasil.

TEMA N°03: Presentación del Documento Preliminar que sustente una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

Contribuir a la seguridad del tráfico marítimo interamericano implica, necesariamente, contar con la información adecuada y oportuna para brindar esa seguridad, para asesorar en la toma de decisiones a las autoridades que ejecutarán las acciones correspondientes.

Es por ello que se otorgó una importancia vital a esa cuestión, transformando en un objeto de estudio y debate a la información marítima y fluvial que habitualmente se intercambia.

En este sentido CAMAS está trabajando en el estudio de esta problemática de optimizar y mejorar el intercambio de información, basado en el concepto CASAM, no solo como un proceso continuo, sino un estado final esperado.

En la XII CNIE-CNTM, celebrada en AGO2016 (Jacksonville - EUA), se llevó a cabo una exposición del CAMAS sobre la importancia de la mejora de la integración

regional mediante el desarrollo de una política para el intercambio de información marítima y fluvial.

El debate se tradujo en la Recomendación N°9, donde el CAMAS crearía un grupo de trabajo (GT) compuesto por los representantes de los Países del Plan CODEFTRAMI para desarrollar un documento preliminar que sustente, a continuación, la propuesta de una política de integración regional, teniendo como principio una política regional de información marítima y fluvial, orientada a incrementar la calidad y volumen de la misma.

En la Visita Operativa del CAMAS en 2017, se optó por desarrollar un documento preliminar para fundamentar y que contribuya para la formación de la política supracitada, de modo a ser presentado en la Reunión Ordinaria del COLCO's de MAR2018 y, posteriormente, en la CNIE-CNTM 2018, cumpliendo el cronograma propuesto en las reuniones del trabajo.

En NOV2017, un documento preliminar fue concluido en el ámbito del CAMAS, habiendo sido enviado, en DEZ2017, para análisis y evaluación de los COLCO's.

ORIGEN: CAMAS.

PROPUESTA: Continuar con las acciones en curso y cumplir el cronograma del GT de los Países del Plan CODEFTRAMI para elaboración del documento preliminar que sustente una futura política de información marítima y fluvial regional, conforme Anexo C a la Acta.

RESOLUCION XXIX/03: CAMAS presentará el Documento Preliminar de Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI al GT de los Países del Plan CODEFTRAMI. Aquellos países que tengan sugerencias remitirán las mismas antes del 30 de Agosto de 2018. El referido documento será expuesto por CAMAS en la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

TEMA N°03: Apresentação do Documento Preliminar que sustente uma Política de Intercâmbio de Informação Marítima e Fluvial dos Países do Plano CODEFTRAMI.

Contribuir para a segurança marítima do TM e fluvial implica, necessariamente, em contar com a informação adequada e oportuna para brindar essa segurança, de modo a assessorar na tomada de decisões às autoridades que executarão as ações correspondentes.

Por isso, o CAMAS outorgou uma importância vital a essa questão, transformando-se em objeto de estudo e debate a informação marítima e fluvial que é habitualmente intercambiada.

Nesse sentido, a supracitada Organização encontra-se trabalhando nesse tema de otimização e melhoria do intercâmbio de informações, utilizando como referência o conceito de CASAM, não somente como um processo contínuo, senão um estado final desejado.

Na XII CNIE-CNTM, celebrada em AGO2016 (Jacksonville – EUA), foi realizada uma exposição pelo CAMAS incentivando o debate acerca da importância de ampliar a

integração regional pelo desenvolvimento de uma política de intercâmbio de informações marítimas e fluviais.

O debate se traduziu na Recomendação nº 9, onde o CAMAS deveria criar um grupo de trabalho (GT) composto pelos representantes dos Países do Plano CODEFTRAMI para desenvolver um documento preliminar que sustente, a seguir, a proposta de uma política de integração que tivesse como princípio uma política regional de informação marítima e fluvial, orientada a ampliar a qualidade e o volume da mesma.

Na Visita Operativa do CAMAS de 2017, optou-se por se desenvolver um documento preliminar que fundamente e contribua para a formação da política supracitada, de modo a ser apresentado na Reunião Ordinária de COLCO's de MAR2018 e, posteriormente, na CNIE-CNTM 2018, cumprindo-se o cronograma proposto nas reuniões de trabalho.

Em NOV2017, um documento preliminar foi concluído no âmbito do CAMAS, sendo encaminhado, em DEZ2017, para análise e avaliação dos COLCO's.

ORIGEM: CAMAS.

PROPOSTA: Continuar com as ações em curso e cumprir o cronograma do GT dos Países do Plano CODEFTRAMI para elaboração do documento preliminar que sustente uma futura política de informação marítima e fluvial regional, conforme Anexo C a esta Ata.

RESOLUCION XXIX/03: o CAMAS apresentará o Documento Preliminar de Política de Intercâmbio de Informação Marítima e Fluvial ao GT dos Países do Plano CODEFTRAMI. Os países que possuam sugestões para o seu aperfeiçoamento deverão remetê-las ao CAMAS, antes de 30 de Agosto de 2018. O referido documento será exposto pelo CAMAS na XIII CNIE-CNTM – Brasil.

TEMA Nº04: Proyecto de Procedimiento Operativo (PO) de Intercambio de Información Marítima y Fluvial del AMAS.

Una de las Tareas Permanentes del CAMAS es continuar con los esfuerzos para mejorar el intercambio entre las Organizaciones que la componen y, de este modo, contar con información marítima sobre la base de los trabajos efectuados en cada área de responsabilidad.

La tarea permanente de los COLCO'S de mantener actualizado el panorama de situación marítima y fluvial de sus áreas de responsabilidad exige un estudio sistemático de la dinámica de las principales actividades que allí se desenvuelven.

Un trabajo metódico y constante empleando técnicas estadísticas posibilita obtener la información básica para contribuir a la comprensión de la dinámica de las actividades marítimas y fluviales, y anticiparse a los hechos que pueden suceder. Precisamente, el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM), que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de las anomalías en los patrones de comportamiento del TM y Fluvial y es la base para generar conocimiento en este sentido.

EL CAMAS, como Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur debe contar con la información básica y general de lo que ocurre en el AMAS, teniendo como referencia el Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones de TM – AMAS, firmado en Buenos Aires, el 9 de marzo de 2012.

El PO de Intercambio de Información Marítima y Fluvial del AMAS se destinará al fortalecimiento del concepto de CASAM, constituyendo parte de la misión principal de los COLCO's, contribuyendo para el análisis y toma de decisiones de la Autoridad en los escenarios de paz, crisis y conflictos armados.

Para la confección del Anteproyecto del PO, el CAMAS y los COLCO's elaboraran los parámetros de información con base en los delineamientos establecidos previamente y en experiencias propias.

En la Reunión Extraordinaria de AGO2017 fue implementado, en forma experimental y en nivel del CAMAS, el Anteproyecto supracitado para su evaluación por los COLCOS's entre los meses de SET y DEZ2017. Posteriormente fue elaborado el Proyecto de PO para su aprobación en la presente Reunión.

ORIGEN: CAMAS.

PROPUESTA: Implementar de forma experimental, a nivel del CAMAS, el Proyecto del PO de Intercambio de Información Marítima y Fluvial del AMAS (Anexo D).

RESOLUCIÓN Nº XXIX/04: Evaluar el referido Proyecto entre los años de 2018 y 2019, de modo de elaborar, hasta 20FEB2020, el Procedimiento Operativo para su presentación en la próxima Reunión Ordinaria de COLCO (MAR2020 – Uruguay).

TEMA Nº04: Projeto de Procedimento Operativo (PO) de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais da AMAS.

Uma das Tarefas Permanentes do CAMAS é continuar com os esforços para melhorar o intercâmbio entre as Organizações que a compõem e, desse modo, contar com informação marítima sobre a base dos trabalhos efetuados em cada área de responsabilidade.

A tarefa permanente dos COLCO's de manter atualizado um panorama da situação marítima e fluvial de suas áreas de responsabilidade exige um estudo sistemático da dinâmica das principais atividades que ali se desenvolvem.

Um trabalho metódico e constante empregando técnicas estatísticas possibilita obter a informação básica para contribuir à compreensão da dinâmica das atividades marítimas e fluviais, e antecipar aos fatos decorrentes. Precisamente, o Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM), que é realizado por meio da detecção, identificação e análise das anomalias nos padrões de comportamento do TM e Fluvial é a base para gerar conhecimento nesse sentido.

O CAMAS, como Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul deve contar com a informação básica e geral do que ocorre na AMAS, tendo como referência o Acordo Multilateral de Intercâmbio de Informações de TM – AMAS, firmado em Buenos Aires, em 9 março de 2012.

Assim, o PO de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais da AMAS destina-se a fortalecer o conceito de CASAM, constituindo parte da missão principal dos COLCO's, contribuindo assim à análise e tomada de decisões da Autoridade nos cenários de paz, crise e conflitos armados.

Para a confecção do Anteprojeto de PO, o CAMAS e os COLCO's elaboraram os parâmetros de informação com base nos delineamentos estabelecidos previamente e em experiências próprias.

Na Reunião Extraordinária de AGO2017 foi implementado, de forma experimental e em nível do CAMAS, o Anteprojeto supracitado para sua avaliação pelos COLCOS's entre os meses de SET e DEZ2017. Posteriormente foi elaborado o Projeto de PO para sua aprovação na presente Reunião.

ORIGEM: CAMAS.

PROPOSTA: Implementar de forma experimental, em nível CAMAS, o Projeto de PO de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais da AMAS (Anexo D).

RESOLUCIÓN N° XXIX/04: Avaliar o referido Projeto entre os anos de 2018 e 2019, de modo a se elaborar, até 20FEV2020, o Procedimento Operativo para sua posterior apresentação na próxima Reunião Ordinária de COLCO (MAR2020 – Uruguai).

TEMA N°05: Clasificación de Navíos de Interés.

En la X Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo CNIE CNTM – COLOMBIA – OCT2012, la Recomendación N° 15 propuso incorporar a la Publicación Táctica Interamericana del Control Naval del Tráfico Marítimo – PTI-CNTM Vol. I (B), y su Suplemento, el concepto de Navío de Interés, que incluye la Clasificación adoptada en la IX CNIE-CNTM - CHILE - según el Anexo "A" de dicha Acta.

A su vez, en la Reunión Ordinaria de COLCO's celebrada en MAR2016, RJ, fue aprobado por la Resolución N° XXVII/10, adoptar en forma provisoria, la clasificación de los buques de interés propuestas por COLCO BRASIL. La propuesta se presentaría en la XII CNIE-CNTM – EEUU-, que no se llevó a cabo debido a la necesidad de más estudios sobre el tema.

Considerando la clasificación aprobada en la X CNIE-CNTM, cuyo espectro abarca las cuestiones de defensa, la clasificación de países como los EUA y la recientemente aprobada en forma provisoria durante la Reunión Ordinaria de COLCO, de MAR2016 (esta última presenta aspectos relacionados a la seguridad marítima), y después de los estudios realizados por el CAMAS en la Visita Operativa 2017, se propone una nueva clasificación de modo de conciliar y congregar los conceptos expresados en términos de situación normal, de seguridad marítima y de defensa. Los conceptos fueron analizados y evaluados por los COLCOS's con sugerencias de modificaciones que fueron efectuadas.

En la Reunión Extraordinaria del AGO2017, fue implementado, con las sugerencias de los COLCO's, en nivel del AMAS, el concepto supracitado, para su análisis y evaluación hasta la presentación en la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

ORIGEN: CAMAS.

PROPUESTA: mantener en uso, a nivel del AMAS, el concepto actualizado con las sugerencias del COLCO's, conforme a lo especificado:

- Buque Normal (NORM)

Los buques que no tienen clasificación de riesgo, interés especial o antecedentes sospechosos. (NORMAL).

NORM: Normal

- Navíos de Interés (Vessel of Interest - VOI) son clasificados en:

ESP: Especial

COI: Contacto de Interés

CCOI: Contacto Crítico de Interés

- ESPECIAL (ESP)

Navíos que necesitan ser monitoreados y que merezcan atención o supervisión de sus movimientos, que puedan llegar a afectar intereses marítimos genéricos de los países, tales como: por conducir autoridades nacionales e internacionales, especiales en sus distintas categorías (de investigación científica, de levantamientos hidrográficos, oceanográficos etc...).

- CONTACTO DE INTERÉS (COI)

Los buques que tengan algo relevante en sus antecedentes (en virtud de la propiedad, seguro, certificación, etc.) y la necesidad de un control, o como resultado de información marítima y del análisis de su comportamiento, como los buques que navegan en círculos, en navegación anómala o que interrumpieron su derrota sin motivos. Estos últimos representan un riesgo promedio. (LEYES/SEGURIDAD).

En situación de crisis o conflicto, también aquellos buques que requieren ser escoltados o ser integrados a convoyes. (DEFENSA) (COI).

- CONTACTO CRÍTICO DE INTERÉS (CCOI)

Nivel más alto de clasificación de un buque y que representa el mayor nivel de riesgo o amenaza específica. El riesgo puede estar asociado con el mismo tema de los factores anteriores y sólo se ampliarán, tales como buques con carga de residuos nucleares o con transporte confirmado ilegal, o transportando agentes asociados con amenazas simétricas y/o asimétricas, entre otros. (SEGURIDAD Y DEFENSA).

Sobre la Autoridad de clasificación de contactos, la propuesta es la siguiente:

- En situación de paz – designación de contactos por los COLCO's del ORIGEN;
- En situación de crisis o conflicto armado, activadas las ORGACONTRAM – serán designados por las Autoridades de Control Operativo (OCA).

Sobre la Autoridad de reclasificación / desclasificación de contactos (Tema 11 de la XXVII Reunión del COLCO's (2016) – Brasil), la propuesta es:

- En situación de paz – designación de contactos por los COLCO's, a sus CRITERIOS;
- En situación de crisis o conflicto armado, activadas las ORGACONTRAM – serán designados por las Autoridades de Control Operativo (OCA).

RESOLUCIÓN N° XXIX/05: Sugerir al próximo OCE del ejercicio TRANSOCEANIC XXX la inclusión y el empleo del presente documento para su evaluación y posterior presentación por CAMAS en la XIII CNIE-CNTM – Brasil 2018.

TEMA N°05: Classificação de Navios de Interesse.

Na X CNIE-CNTM – Colômbia – OUT2012, a Recomendação n° 15 propôs incorporar à Publicação Tática Interamericana de CNTM – PTI-CNTM Vol. I (B), e seu Complemento, o conceito de Navio de Interesse, que versa sobre a classificação adotada na IX CNIE-CNTM - CHILE, segundo o anexo "A" daquela Ata.

Por sua vez, a Reunião de COLCO celebrada, em MAR2016, no RJ, aprovou-se, de forma provisória pela Resolução n° XXVII /10, adotar a classificação dos navios de interesse proposta pelo COLCO Brasil. A proposta em questão seria apresentada na XII CNIE-CNTM, o que não ocorreu devido à necessidade de se aprofundar os estudos sobre o tema.

Considerando a classificação aprovada na X CNIE-CNTM, cujo espectro abrange apenas as questões de defesa, a classificação de países como os EUA e a recente classificação aprovada de forma provisória na Reunião de COLCO, de MAR2016, essa última que apresenta aspectos relacionados à segurança marítima, após estudos realizados pelo CAMAS propõe-se na VISITA OPERATIVA 2017 uma nova classificação, de modo a conciliar e congregar os conceitos expressos em termos de situação normal, de segurança marítima e de defesa. Os conceitos foram analisados e avaliados pelos COLCO's com sugestões que foram efetuadas.

Na Reunião Extraordinária de AGO2017, foi implementado, com as sugestões dos COLCO's, em nível de AMAS, o conceito supracitado, para sua análise e avaliação até a apresentação na XIII CNIE-CNTM – Brasil.

ORIGEM: CAMAS

PROPOSTA: manter em uso, em nível da AMAS, o conceito atualizado com as sugestões dos COLCO's, conforme especificado:

- NAVIO NORMAL (NORM)

Os navios que não possuem classificação de risco e nem interesse especial ou antecedentes suspeitosos (NORMAL).

NORM: Normal

- Os Navios de Interesse (Vessel of Interest – VOI) são classificados da seguinte maneira:

ESP: Especial

COI: Contato de Interesse

CCOI: Contato Crítico de Interesse.

- ESPECIAL (ESP)

Navios que necessitam ser monitorados e que mereçam atenção ou supervisão de seus movimentos, em função da sua potencialidade para afetar interesses marítimos genéricos dos países, tais como: condução de autoridades nacionais e internacionais,

especiais em suas distintas categorias (de investigação científica, de levantamentos hidrográficos, oceanográficos etc...).

- CONTATO DE INTERESSE (COI)

Navios que tenham algo relevante em seu histórico, em função de propriedade, seguro, certificação, etc., e onde há necessidade de um controle. Ou contato cuja informação marítima e de análise de seu comportamento indique navios que navegam em círculos, em navegação anômala, ou que interrompem a sua derrota sem motivos. Esses contatos representam, desse modo, um risco médio (Leis e Segurança Marítima).

Em situação de crise ou conflito, também são aqueles que necessitam ser escoltados ou integrar comboios (Defesa) (COI).

- CONTATO CRÍTICO DE INTERESSE (CCOI)

Nível mais alto de classificação de um navio, e que representa o maior risco ou ameaça específica. O risco pode estar associado com os mesmos temas anteriores ampliados, tais como carga de resíduos nucleares ou transporte ilegal, relacionados com novas ameaças e, em caso de defesa, aos conflitos e ameaças simétricas e/ou assimétricas, entre outras. (Segurança e Defesa).

Em relação à autoridade que classifica os contatos, propõe-se:

- Em situação de paz – designação de contato pelos COLCO DE ORIGEM; e
- Em situação de crise ou conflito armado, ativadas as ORGACONTRAM – designação pela Autoridade de Controle Operativo (OCA).

Em relação à autoridade que reclassifica / desclassifica os contatos (Tema 11 da XXVII Reunião de COLCO (2016) – Brasil), propõe-se:

- Em situação de paz – pelos COLCO's, de acordo com os seus critérios; e
- Em situação de crise ou conflito armado, ativadas as ORGACONTRAM – designação pela Autoridade de Controle Operativo (OCA).

RESOLUÇÃO Nº XXIX/05: Sugerir ao OCE do Exercício TRANSOCEANIC XXX a inclusão e o emprego do presente conceito para a sua avaliação e posterior apresentação pelo CAMAS na XIII CNIE-CNTM – Brasil 2018.

TEMA Nº06: Evaluación de SOFTWARE para los próximos Ejercicios del CNTM y situación actual del Modulo de CRT-AMAS del SISTRAM IV.

ORIGEN: CAMAS – PRESENTACIÓN COLCO BR

COMENTARIO: El programa SISTRAM IV modulo "Ejercicio" está siendo desarrollado por la Marina del Brasil a los fines de proveer un sistema de visualización de datos que permita capacidades de representación efectivas. Hasta tanto se continuará empleando el programa NAMESIS 1.4.

TEMA Nº06: Avaliação de SOFTWARE para os próximos Exercícios de CNTM e situação atual do Módulo do CRT-AMAS do SISTRAM IV.

ORIGEM: CAMAS – PRESENTACIÓN COLCO BRASIL.

COMENTÁRIO: o Módulo SISTRAM IV - Módulo de Exercício está sendo desenvolvido pelo COLCO BRASIL com o propósito de prover um sistema de visualização de dados com capacidade de representação efetiva. Desse modo, para Exercícios e demais necessidades de visualização gráficas continuará sendo empregado o programa NAMESIS 1.4.

TEMA N° 7: Ejercicios de CNTM 2018 y 2019.

ORIGEN: CAMAS y COLCO's.

PROPUESTA: establecer el período de realización de los siguientes Ejercicios de CNTM: COAMAS 2018 y COAMAS 2019, TRANSOCEANIC XXX y TRANSAMÉRICA X:

a) COAMAS 2018:

- Ejercicio: del 17 al 28 Septiembre de 2018.
- Reunión de Crítica: del 5 al 9 de Noviembre de 2018.

b) TRANSOCEANIC XXX

- Ejercicio: del 06 al 17 de Agosto de 2018.
- Reunión de Crítica: del 10 al 14 de Septiembre de 2018.

c) TRANSAMERICA X

- Ejercicio: del 10 al 14 de Septiembre de 2019.
- Reunión de Crítica: del 21 al 25 de Septiembre de 2018.

TEMA N° 7: Exercícios de CNTM 2018 Y 2019.

ORIGEM: CAMAS e COLCO's.

PROPOSTA: establecer el período de realización de los siguientes Ejercicios del CNTM: COAMAS 2018 e COAMAS 2019, TRANSOCEANIC XXX e TRANSAMÉRICA X:

a) COAMAS 2018 y COAMAS 2019:

- Exercício: de 17 a 28 de Setembro de 2018.
- Reunião de Crítica: de 12 a 16 de Novembro de 2018.

b) TRANSOCEANIC XXX

- Exercício: de 06 a 17 de Agosto de 2018.
- Reunião de Crítica: de 10 a 14 de Setembro de 2018.

c) TRANSAMERICA X

- Exercício: a ser determinado pelo OCE (COLCO ARGENTINA).
- Reunião de Crítica: a ser determinado pelo OCE (COLCO ARGENTINA).

TEMA N°08: Modificación/Actualización del modo de ejecución de los Ejercicios de CNTM COAMAS.

Actualmente, en los ejercicios, los eventos tratan apenas de la parte relativa al Control del TM, es decir, de la actuación de la ORGACONTRAM con la aplicación de las Medidas del CNTM, dejando la Defensa del TM incompleta por considerar que las actividades / operaciones navales que tratan de la protección de ese tráfico ocurre sin que los participantes se involucren y adiestren de hecho en esas actividades.

De cara a la necesidad de evolucionar y perfeccionar los ejercicios de CNTM realizados por las Armadas del AMAS, el COLCO BR ha presentado una propuesta para que estos eventos se realicen de forma integrada, con la actuación de las Organizaciones de CNTM / DCTM / DCP y de Fuerza de Protección.

En cada gestión del CAMAS, de la respectiva Marina, son conducidos por el Coordinador, como Oficial Conductor del Ejercicio (OCE), dos Ejercicios de CNTM COAMAS, que tienen como propósito el adiestramiento de las supracitadas Organizaciones de los países que forman parte del AMAS.

Se prevé que el CAMAS podrá ejercer las funciones de *Area Commander* (AC) en un Teatro de Operaciones en caso de decisión de los Comandantes en Jefe de las Marinas del AMAS, respaldadas por decisión de los Gobiernos de los Estados Miembros. Así, considerando la Resolución / Recomendación aprobada sobre el Tema en las Reuniones de Crítica de los Ejercicios de CNTM COAMAS 2017 y TRANSAMERICA IX, respectivamente, el COLCO BR presenta la siguiente propuesta.

ORIGEN: COLCO BRASIL.

PROPUESTA: Realizar uno de los ejercicios de CNTM COAMAS a partir del 2019 de acuerdo con la siguiente propuesta:

I – Realización de una OPERACIÓN COMBINADA

a) La operación podrá ser real o ficticia e involucrar a las Organizaciones de CNTM / DCTM / DCP definidas por los COLCO's y una Fuerza de Protección, formada por medios de las Marinas componentes del AMAS, que se movilizará para prestar ayuda a uno de los países de esa Zona Marítima que pasa por una crisis muy compleja. El CAMAS ejercerá las funciones de AC y su Estado Mayor será formado por sus Asesores, Jefe de Operaciones y por el personal de apoyo de la respectiva Marina.

b) Los COLCO's asumirán las funciones de *Operative Control Authority* (OCA), ubicadas en las propias sedes, junto con los respectivos *Naval Control Shipping Officer* (NCSO), *National Shipping Authority* (NSA) y *National Fishing Authority* (NFA) definidas especialmente para el evento.

c) Las funciones de DISTAFF serán ejercidas por los Asesores del CAMAS, que generarán eventos de acuerdo con las Posibilidades del Enemigo (PI). Las Operaciones Navales realizadas para contribuir con la Defensa de ese TM en la AMAS, dentro del escenario ficticio creado, deben ser las más reales posibles en relación a los medios navales puestos a disposición por cada país participante.

d) El empleo de la videoconferencia (VC) será fundamental para la ejecución del ejercicio.

II - Concentrar todos los componentes de la Organización DISTAFF (DICONSTAFF y los DISTAFF OCA) en la sede del CAMAS

a) La Secuencia Padrón de Eventos (SPE) estará compuesta por eventos elaborados a partir de la sede del CAMAS, vía VC, o con la presencia de todos los DISTAFF, a ser reunidos, como máximo, en la semana anterior a la fecha de inicio del ejercicio. Durante la realización del Ejercicio, los DISTAFF actuarán a partir de la sede del CAMAS.

b) Si los eventos de la SPE son elaborados por los DISTAFF, vía VC, se pueden cumplir las fechas constantes del Cronograma de Eventos para el Ejercicio.

c) Las ORGACONTRAM podrán ser reducidas por los COLCO's (1 OCA y de 2 a 3 NCSO por subárea con igual número de puertos).

d) Será importante la actuación del Grupo de Integración Civil-Militar (CMIC), con la participación de las organizaciones civiles que forman la Comunidad Marítima (Policía Federal, Aduanas, Comisiones Portuarias, etc.).

e) Los eventos de la SPE se explotarán al máximo, con el empleo de los nuevos temas y medidas, como el empleo de la Solicitud de Información al DISTAFF (RFI - *Request for Information*) y la aplicación de la Medida de CNTM N° 16 que se refiere a las Directrices al TM.

f) Habrá un debriefing del Ejercicio para tratar los conocimientos adquiridos y las mejores prácticas para el tipo de Evento en el día (E + 11).

III - Variación del COAMAS actual

a) Corresponde al CAMAS / DISTAFF CAMAS:

- Elaborar la Situación de Inteligencia, creando el Escenario y los Actores (procurar incluir las Nuevas Amenazas); y
- Elaborar la SPE antes del inicio del Ejercicio por VC entre los DISTAFF, o todos reunidos en la sede del CAMAS, desde el día (E-7).

b) Corresponde al CAMAS:

- Crear las Posibilidades del Enemigo (PI) considerando los eventos previstos en la SPE para cada Subárea Marítima;
- Enviar la Evaluación de la Amenaza (EA) considerando los siguientes tópicos: 1. Amenaza en cada Subárea; y 2. Análisis;
- Crear el Resumen Diario de Inteligencia (RDI), con tópicos para cada Subárea participante, considerando los siguientes: 1. la Condición de CNTM; 2. Situación Política de la Subárea; 3. Situación Militar de la Subárea; y 4. Conclusión;
- El Reporte Diario de Inteligencia (RDI) deberá ser enviado a las 1300Z de la siguiente forma: por el DISTAFF CAMAS para los DISTAFF OCA de las Subáreas, si todos están en las respectivas sedes; y directamente por los DISTAFF OCA, si todos están en la sede del CAMAS, con información al DISTAFF CAMAS;
- El Ejercicio se realizará en el período de día (E) al día (E + 11).

RESOLUCIÓN Nº XXIX/08: Realizar uno de los ejercicios de CNTM COAMAS a partir del 2019 de acuerdo con alguna de las TRES (3) siguientes modalidades, conforme a la disponibilidad de medios y recursos.

Modalidades:

- a. Realización de una OPERACIÓN COMBINADA;
- b. Concentrar todos los componentes de la Organización DISTAFF (DICONSTAFF y los DISTAFF OCA) en la sede del CAMAS; Y
- c. Variación del COAMAS actual.

TEMA Nº08: Modificar/Atualizar o modo de execução dos Exercícios de CNTM COAMAS.8

Atualmente, nos exercícios, os eventos tratam apenas da parte relativa ao Controle do TM, ou seja, da atuação da ORGACONTRAM com a aplicação das Medidas de CNTM, deixando a Defesa do TM incompleta por considerar que as atividades / operações navais que tratam da proteção desse tráfego estariam em desenvolvimento sem que os participantes se envolvessem e se adestrassem de fato nessas atividades.

Em função da necessidade de se continuar a evoluir e de se aperfeiçoar os exercícios de CNTM realizados pelas Marinhas da AMAS, o COLCO BR apresentou uma proposta para que esses eventos sejam realizados de forma integrada, com a atuação das ORGANIZAÇÕES de CNTM / DCTM / DCP e de Força de Proteção.

Em cada gestão do CAMAS, da respectiva Marinha sede, são conduzidos pelo Coordenador, como OCE (Oficial Condutor do Exercício), dois Exercícios de CNTM COAMAS que tem como propósito adestrar as ORGANIZAÇÕES de CNTM e da DCTM / DCP dos países que fazem parte da AMAS.

É previsto que o CAMAS poderá exercer as funções de *Area Commander* (AC) em um Teatro de Operações em caso de decisão dos Comandantes em Chefe das Marinhas da AMAS, respaldadas por decisão dos Governos dos Estados Membros. Assim, considerando-se a Resolução / Recomendação aprovada sobre o Tema nas Reuniões de Crítica dos Exercícios de CNTM COAMAS 2017 e TRANSAMERICA IX, respectivamente, o COLCO BR apresenta a proposta a seguir.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA: Realizar um dos Exercícios de CNTM COAMAS, a partir de 2019, de acordo com a seguinte proposta:

I - Realização de uma OPERAÇÃO COMBINADA

a) A operação poderá ser real ou fictícia e envolverá as Organizações de CNTM / DCTM / DCP definidas pelos COLCO e uma Força de Proteção, formada de meios das Marinhas componentes da AMAS, que se mobilizará para prestar ajuda a um dos países dessa Área Marítima que passa por crise muito complexa. O CAMAS exercerá as funções de AC e seu Estado Maior será formado pelos seus Assessores, Chefe de Operações e pelo pessoal de apoio da respectiva Marinha sede.

b) Os COLCO's assumirão as funções de *Operative Control Authority* (OCA), localizados nas próprias sedes, juntamente com os respectivos *Naval Control Shipping Officer* (NCSO), *National Shipping Authority* (NSA) e *National Fishing Authority* (NFA) definidas especialmente para o evento.

c) As funções de DISTAFF serão exercida pelos Assessores do CAMAS, que gerarão eventos de acordo com as Possibilidades do Inimigo (PI). As Operações Navais realizadas para contribuir com a Defesa desse TM na AMAS, dentro do cenário fictício criado, devem ser as mais reais possíveis em relação aos meios navais disponibilizados por cada país participante.

d) O emprego da Videoconferência (VC) será fundamental para a execução do Exercício.

II - Concentrar todos os componentes da Organização DISTAFF (DICONSTAFF e os DISTAFF OCA) na sede do CAMAS

a) A Sequencia Padrão de Eventos (SPE) será composta por eventos elaborados a partir da sede do CAMAS, via VC, ou com a presença de todos os DISTAFF, a serem reunidos, no máximo, na semana anterior a data de início do exercício. Durante a realização do Exercício os DISTAFF atuarão a partir da sede do CAMAS.

b) Caso os eventos da SPE sejam elaborados pelos DISTAFF, via VC, pode-se cumprir as datas constantes do Cronograma de Eventos para o Exercício.

c) As ORGACONTRAM poderão ser reduzidas pelos COLCO's (1 OCA e de 2 a 3 NCSO por subárea com igual número de portos).

d) Será importante a atuação do Grupo de Integração Civil-Militar (CMIC), com a participação das organizações civis que formam a Comunidade Marítima (Polícia Federal, Alfândega, Comissões Portuárias etc).

e) Os eventos constantes da SPE serão explorados ao máximo, com emprego dos novos tópicos e medidas, tais como o emprego da Solicitação de Informação ao DISTAFF (RFI - *Request for Information*) e da aplicação da Medida de CNTM N° 16 que trata das Orientações ao TM.

f) Haverá um debriefing do Exercício para tratar dos conhecimentos adquiridos e das melhores práticas para o tipo de Evento no dia (E+11).

III - Variação do COAMAS atual

a) Caberá ao CAMAS / DISTAFF CAMAS:

- Elaborar a Situação de Inteligência, criando o Cenário e os Atores (procurar incluir as "Novas Ameaças"); e
- Elaborar a SPE antes do início do Exercício por VC entre os DISTAFF, ou todos reunidos na sede do CAMAS, desde o dia (E-7).

b) Caberá ao CAMAS:

- Criar as Possibilidades do Inimigo (PI) considerando os eventos previstos na SPE para CADA Subárea Marítima;

- Enviar a Apreciação de Ameaça (AA) considerando os seguintes tópicos: 1. Ameaça em cada subárea; e 2. Análise;
- Criar o Resumo Diário de Inteligência (RDI), com tópicos para cada subárea participante, considerando os seguintes: 1. a Condição de CNTM; 2. Situação Política da Subárea; 3. Situação Militar da Subárea; e 4. Conclusão;
- O Reporte Diário de Inteligência (RDI) deverá ser enviado às 1300Z da seguinte forma: pelo DISTAFF CAMAS para os DISTAFF OCA das Subáreas, se todos estiverem nas respectivas sedes; e diretamente pelos DISTAFF OCA, se todos estiverem na sede do CAMAS, com informação ao DISTAFF CAMAS;
- O Exercício será realizado no período de dia (E) ao dia (E+11)

RESOLUÇÃO Nº XXIX/08: Realizar um dos Exercícios de CNTM COAMAS, a partir de 2019, de acordo com uma das TRÊS (3) modalidades, conforme a disponibilidade de meios e de recursos:

Modalidades:

- a. Realização de uma OPERAÇÃO COMBINADA;
- b. Concentrar todos os componentes da Organização DISTAFF (DICONSTAFF e os DISTAFF OCA) na sede do CAMAS; e
- c. Variação do COAMAS atual.

TEMA Nº 9: Alteración de la Medida 16 del PTI 1 – Vol 1 – Promulgación de Orientación al TM.

Las publicaciones de referencias empleadas en la elaboración de la Orden de Operación Permanente para los Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI no disponen de instrucciones específicas para realizar la Promulgación de Orientación al TM en la forma de Procedimiento Operativo (PO), o incluso de una Medida de CNTM.

En la PTI-CNTM VOL. 1 (B) existe la Medida de CNTM Nº 16 (Enviar Instrucciones a los Comandantes de Buques Mercantes) que se aproxima a la propuesta, pero necesita ser complementada.

Actualmente, las Medidas de CNTM no contemplan posibles reacciones frente a una amenaza, que no exigirían más que una información concreta y detallada al TM.

En la Doctrina de CNTM Interamericana se emplean dos tipos de Avisos para promulgar / divulgar, orientar el TM, en especial aquel que se encuentra CONSIGNADO, participante o involucrado en Ejercicios / Operaciones: el Aviso a la Navegación Clasificado (ANC) y el Aviso a los Navegantes (AvN).

El ANC se encuentra definido en publicación doctrinal, y es empleado en condiciones especiales donde el TM esta en CNTM / Supervisión.

El AvN viene siendo empleado indistintamente durante la ejecución de ejercicio, excepto cuando se esté en CNTM / S. En la Supervisión, por ejemplo: la ORGACONTRAM debe divulgar al TM que la boya de un canal de navegación está fuera de su posición; o que piratas están atacando buques / embarcaciones en un área distante.

A pesar de que ambas situaciones suponen una amenaza para el TM, la primera requiere atención especial de la embarcación en cuanto a la seguridad y la navegación en el canal, ya para la segunda, además de la atención especial exigida, deberá adoptar medidas antipiratería para garantizar su seguridad y la navegación, seguir las orientaciones que serán pasadas por la ORGACONTRAM.

La Doctrina NCAGS, para situaciones tratadas arriba, exige que se transmita al TM, en general, una serie de instrucciones que dependen de su ubicación, de su tipo, de la carga embarcada y de otros requisitos definidos para ese momento específico, empleando específicos tipos de Avisos.

Por su parte, las Medidas de CNTM que mejor atenderían serían las de N° 02 (Establecer Área de Riesgo al Tráfico Marítimo - SRA) ya la 16 (Enviar Instrucciones a los Comandantes de Buques Mercantes). La primera es específica y puede no representar la situación de modo concreto, y la segunda está redactada de forma restringida, y puede ser ampliada / complementada.

Por la Recomendación N° 04 / COAMAS 2017 - se aprobó que el COLCO BRASIL presente el tema con un mayor detalle, para el cual se presenta la propuesta a seguir.

ORIGEN: COLCO BRASIL

PROPUESTA: Sustituir en la publicación PTI-CNTM VOL. 1 (B), en el Cap.IV, la nomenclatura y todo el texto de la Medida de CNTM N° 16, conforme Anexo E a esta Acta.

RESOLUCIÓN N° XXIX/9: Incorporar en el Anexo Z de la Orden de Operaciones de los Ejercicios de CNTM la modificación a la Medida de CNTM N° 16, que consta en el Anexo E de la presente acta, a los fines de evaluar su efectividad.

TEMA N° 9: Alteração da Medida 16 do PTI 1 – Vol 1 – Promulgação de Orientação ao TM.

As publicações de referências empregadas na elaboração da Ordem de Operação Permanente para os Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI não dispõem de instruções específicas para realizar a Promulgação de Orientação ao TM, na forma de Procedimento Operativo (PO), ou mesmo de uma Medida de CNTM.

Na PTI-CNTM VOL. 1 (B) existe a Medida de CNTM N° 16 (Enviar Instruções aos Comandantes de Navios Mercantes) que se aproxima da proposta, porém necessita ser complementada.

Atualmente, as Medidas de CNTM não contemplam possíveis reações frente a uma ameaça, que não exigiriam mais que uma informação concreta e detalhada ao TM.

Na Doutrina de CNTM Interamericana empregam-se dois tipos de Avisos para promulgar / divulgar, orientar o TM, em especial aquele que se encontra CONSIGNADO, participante ou envolvido em Exercícios / Operações: o Aviso à Navegação Classificado (ANC) e o Aviso aos Navegantes (AvN).

O ANC encontra-se definido em publicação doutrinária, e é empregado em condições especiais onde o TM esta em CNTM /Supervisão.

O AvN vem sendo empregado indistintamente durante a execução de exercício, exceto quando em CNTM / S. Na Supervisão, por exemplo: a ORGACONTRAM deve divulgar ao TM que a bóia de um canal de navegação está fora de sua posição, ou que piratas

estão atacando navios / embarcações em área distante.

Apesar de que ambas as situações venham a representar ameaça ao TM, a primeira exigira atenção especial da embarcação quanto à segurança e à navegação no canal, já para a segunda, ademais da atenção especial exigida, deverá adotar medidas antipirataria para garantir a sua segurança e seguir as orientações que serão passadas pela ORGACONTRAM.

A Doutrina NCAGS, para situações tratadas acima, exige que se transmita ao TM, em geral, uma série de instruções que dependem da sua localização, do seu tipo, da carga embarcada e de outros requisitos definidos para aquele momento específico, empregando específicos tipos de Avisos.

Por sua vez, as Medidas de CNTM que melhor atenderiam seriam as de Nº 02 (Estabelecer Área de Risco ao Tráfego Marítimo - SRA) e a 16 (Enviar Instruções aos Comandantes de Navios Mercantes). A primeira é específica e pode não representar a situação de modo concreto, e a segunda está redigida de forma restrita, e pode ser ampliada / complementada.

Pela Recomendação Nº 04 / COAMAS 2017 – aprovou-se que o COLCO BRASIL apresente o tema com um maior detalhamento, para o qual se apresenta a proposta a seguir.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA: Substituir na publicação PTI-CNTM VOL 1 (B), no Cap.IV, a nomenclatura e todo o texto da Medida de CNTM Nº 16, conforme Anexo E a esta Ata.

RESOLUÇÃO Nº XXIX/9: Incorporar ao Anexo Z da Ordem de Operações dos Exercícios de CNTM a modificação à Medida de CNTM Nº 16, conforme consta no Anexo E da presente Ata, com o propósito de se avaliar a sua efetividade.

TEMA Nº10: Solicitud de Información sobre Evento DISTAFF.

La solicitud de datos sobre determinado evento generado por DISTAFF encuentra respaldo en la Doctrina NCAGS. En los Ejercicios de la referida Doctrina, se recomendó que los directivos de ejecución de un mensaje de DISTAFF, al juzgar que necesitaban más datos y / o referencias para mejorar y hacer más verosímil la reacción al evento, solicitar su ampliación, cuyos términos en inglés son "REQUEST FOR INFORMATION (RFI)" (SOLICITUD DE INFORMACIÓN).

Se observa que los eventos generados por el DISTAFF, en muchos casos, pueden no presentar referencias suficientes para permitir una reacción adecuada por parte de los direccionados de ejecución de un mensaje, demandando de esa forma la necesidad de una ampliación de la información recibida.

En la Reunión de Crítica del COAMAS 17, se aprobó la Recomendación Nº 04 / COAMAS 17, para la presentación del tema en la presente Reunión de COLCO con mayor detalle.

Así, cuando el DISTAFF inserta un evento y la autoridad naval que lo recibe no encuentra respaldo para presentar una mejor orientación al TM, podrá la referida

autoridad disponer del recurso "SOLICITUD DE INFORMACIÓN", para obtener informaciones complementarias, cuyo formato se describe en el Anexo F.

ORIGEN: COLCO BRASIL

PROPUESTA: Se sugiere aprobar el modelo de "SOLICITUD DE INFORMACIÓN" (RFI - REQUEST FOR INFORMATION) definido a continuación en el Anexo anteriormente mencionado.

RESOLUCIÓN N° XXIX/10: Incorporar en el Anexo "Z" de la Orden de Operaciones de los Ejercicios de CNTM el modelo de "SOLICITUD DE INFORMACIÓN" (RFI - REQUEST FOR INFORMATION).

TEMA N°10: Solicitação de Informação sobre Evento DISTAFF.

A solicitação de dados sobre determinado evento gerado por DISTAFF encontra respaldo na Doutrina NCAGS. Nos Exercícios da referida Doutrina, recomendou-se que os endereçados de execução de uma mensagem de DISTAFF, ao julgarem que necessitavam de mais dados e/ou subsídios para melhorar e tornar mais verossímil a reação ao evento, solicitassem sua ampliação, cujos termos em inglês são "REQUEST FOR INFORMATION (RFI)" (SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÃO).

Nota-se que os eventos gerados pelo DISTAFF, em muitos casos, podem não apresentar subsídios suficientes para permitir uma reação adequada por parte dos endereçados de execução de uma mensagem, demandando, dessa forma, a necessidade de uma ampliação das informações recebidas.

Na Reunião de Crítica do COAMAS 17, aprovou-se a Recomendação N° 04 / COAMAS 17, para a reapresentação do tema em liide na presente Reunião de COLCO com maior detalhamento.

Assim, quando o DISTAFF inserir um evento e a autoridade naval que o recebe não encontrar respaldo para apresentar uma melhor orientação ao TM, poderá a referida autoridade dispor do recurso "SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÃO", de modo a obter informações complementares, cujo formato é descrito no Anexo F.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA: Sugere-se aprovar o modelo de "SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÃO" - (RFI - REQUEST FOR INFORMATION) definido a seguir no Anexo supracitado.

RESOLUÇÃO N° XXIX/10: Incorporar ao Anexo Z da Ordem de Operações dos Exercícios de CNTM o modelo "SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÃO" (RFI - REQUEST FOR INFORMATION).

TEMA N°11: Compendio de decisiones aprobadas en Reuniones Críticas de Ejercicios de CNTM.

Con la creación de la Orden de Operación Permanente para Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI (ORDOP), todos los documentos existentes en la ocasión, conteniendo los Procedimientos Operativos y el Compendio de Decisiones

en Vigor para los Ejercicios, fueron incluidos en esa Orden. Los documentos insertados se encuentran como anexos, apéndices, agregados o incluso como un suplemento elemento más.

Desde su creación, la ORDOP viene siendo actualizada por el CAMAS, y todas las recomendaciones o resoluciones aprobadas en las Reuniones de Crítica de los Ejercicios, en las Conferencias Navales Especializadas (CNIE-CNTM) relativas a la CNTM se insertan en ella.

Muchas otras, a pesar de mantenerse en vigencia, por no encontrar en la ORDOP local adecuado para ser insertadas, se colocan en su Anexo "Z", lo que viene acarreado el aumento considerable de su volumen.

Considerando la importancia de agrupar todas las Decisiones aprobadas en las Reuniones de Crítica de los Ejercicios de CNTM y en las CNIE-CNTM, dada su especificidad, y no identificar lugares para sus inserciones, se propone crear un COMPENDIO DE DECISIONES EN VIGOR, como ya existió en el pasado, a ser incluido en la ORDOP, en sustitución del Anexo "L" existente.

No sería necesaria la aprobación por los demás COLCO del Plan CODEFTRAMI para que el CAMAS procediera a tales cambios, ya que se está perfeccionando / mejorando algo que ya existe.

ORIGEN: COLCO BRASIL

PROPUESTA: Crear un COMPENDIO DE DECISIONES EN VIGOR, con los siguientes elementos:

- A - OPERATIVAS.
- B - ADMINISTRATIVAS.
- C - PUBLICACIONES.
- D - COMUNICACIONES.

NOTA: Se sugiere que después de la creación de ese Compendio, el CAMAS proceda a las modificaciones necesarias y presente la ORDOP ya revisada en la próxima CNIE-CNTM.

RESOLUCIÓN N° XXIX/11: CAMAS enviará a todas las ORGACONTRAMs de los países del Plan CODEFTRAMI, para su evaluación y sugerencias, la propuesta de sustituir en la Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM el título del Anexo "L" Decisiones Administrativas por el de Anexo "L" "COMPENDIO DE DECISIONES EN VIGOR" que conste de los siguientes ítems:

- A - OPERATIVAS.
- B - ADMINISTRATIVAS.
- C - PUBLICACIONES.
- D - COMUNICACIONES.

La misma deberá ser remitida al CAMAS antes del 30 de Agosto con las sugerencias pertinentes.

TEMA N°11: Compêndio de decisões aprovadas em Reuniões Críticas de Exercícios de CNTM.

Com a criação da Ordem de Operação Permanente para Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI (ORDOP), todos os documentos existentes na ocasião, contendo os Procedimentos Operativos e o Compêndio de Decisões em Vigor para os Exercícios, foram incluídos nessa ORDOP. Os documentos inseridos encontram-se como anexos, apêndices, adendos, ou mesmo como um simples item a mais.

Desde a sua criação, a ORDOP vem sendo atualizada pelo CAMAS, e todas as recomendações ou resoluções aprovadas nas Reuniões de Crítica dos Exercícios, nas Conferências Navais Especializadas (CNIE-CNTM) relativas a CNTM são nela inseridas.

Muitas outras, apesar de se manterem em vigência, por não encontrar na ORDOP local adequado para serem inseridas, são colocadas no seu Anexo "Z", o que vem acarretando o aumento considerável de seu volume.

Considerando a importância de se agrupar todas as Decisões aprovadas nas Reuniões de Crítica dos Exercícios de CNTM e nas CNIE-CNTM, dado a sua especificidade, e não se identificar locais para suas inserções, propõe-se criar um COMPÊNDIO DE DECISÕES EM VIGOR, tal qual já existiu no passado, a ser incluído na ORDOP, em substituição ao Anexo "L" existente.

Não seria necessária a aprovação pelos demais COLCO do Plano CODEFTRAMI para que o CAMAS procedesse a tais alterações, uma vez que se está aperfeiçoando / melhorando algo que já existe.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA: Criar um COMPÊNDIO DE DECISÕES EM VIGOR, com os seguintes itens:

- A - OPERATIVAS.
- B - ADMINISTRATIVAS.
- C - PUBLICAÇÕES.
- D - COMUNICAÇÕES.

NOTA: Sugere-se que após a criação desse Compêndio, o CAMAS proceda às alterações necessárias e apresente a ORDOP já revisada na próxima CNIE-CNTM.

RESOLUÇÃO Nº XXIX/11: CAMAS enviará a todas as ORGACONTRAMs dos Países do Plano CODEFTRAMI, para sua avaliação e sugestões, a proposta de substituir na Ordem de Operações Permanente de Exercícios de CNTM o título do Anexo L (Decisões Administrativas) pelo Anexo L (COMPÊNDIO DE DECISÕES EM VIGOR", que conste dos seguintes itens:

- A - OPERATIVAS.
- B - ADMINISTRATIVAS.
- C - PUBLICAÇÕES.
- D - COMUNICAÇÕES.

A mesma deverá ser remetida ao CAMAS antes de 30 de Agosto, com as sugestões pertinentes.

TEMA N°12: Envío de Mensajes de Ejercicio para COLCO BRASIL.

El envío de los mensajes del Ejercicio que transitan en territorio brasileño viene siendo atendido por los participantes desde hace muchos años. Las actualizaciones de los sistemas de Comunicaciones y los cambios de los COLCO y de los Oficiales de la AMAS hicieron que el envío de los mensajes se redujera poco a poco y es de suma importancia para atender sus actividades / tareas.

Durante la realización de los ejercicios de CNTM, el COLCO BR supervisa el trabajo de los componentes de la ORGACONTRAM Brasileña, vela por el cumplimiento de la Secuencia Estándar de Eventos (SPE) a nivel nacional, además de ejercer en esas ocasiones las funciones de NSA / NFA Brasil, a través del conocimiento obtenido debido a la recepción de todos los mensajes que transitan en territorio nacional, que tengan origen interno o en el exterior.

Para el cumplimiento de sus tareas específicas de CNTM, el COLCO BR necesita tomar conocimiento del grado de adiestramiento que se encuentran los componentes de la ORGACONTRAM Brasileña y para ello recibe o debería recibir todos los mensajes procedentes del exterior dirigidos a participantes nacionales, así como las de reacciones que se originan en Brasil.

Para el recibo de los mensajes del ejercicio que transitan dentro del territorio nacional, el COLCO BR solicita el apoyo de los demás integrantes de las ORGACONTRAM participantes de los Ejercicios de CNTM, de acuerdo con la propuesta a continuación.

ORIGEN: COLCO BRASIL

PROPUESTA: Se consulta la posibilidad de que sea aprobada una Recomendación para que los participantes de los Ejercicios de CNTM envíen a COLCO BR los mensajes transmitidos a cualquiera de los participantes brasileños, en la realización de esos eventos. Los mensajes pueden ser enviados en el correo electrónico como CCO (copia oculta) a la dirección de COLCO BR, excepto aquellos que ya están dirigidos a la NFA / NSA Brasil que son simuladas por el propio.

RESOLUCIÓN N° XXIX/12: Se aprobó que todos los países participantes de los Ejercicios de CNTM envíen a COLCO BR todos los mensajes transmitidos con destinatarios a la ORGACONTRAM BR con copia oculta.

TEMA N°12: Envio de Mensagens de Exercício para o COLCO BRASIL.

O envio das mensagens do Exercício que transitam em território brasileiro vem sendo atendido pelos participantes há muitos anos. As atualizações dos sistemas de comunicações e as mudanças dos COLCO e dos Oficiais da AMAS fizeram com que o envio das mensagens fosse sendo reduzido aos poucos e é de suma importância para atender suas atividades / tarefas.

Durante a realização dos exercícios de CNTM o COLCO BR supervisiona o trabalho dos componentes da ORGACONTRAM Brasileira, zela pelo cumprimento da Sequência Padrão de Eventos (SPE) a nível nacional, além de exercer nessas ocasiões as funções de NSA / NFA Brasil, por meio do conhecimento obtido devido ao recebimento de todas as mensagens que transitam em território nacional, que tenham origem interna ou no exterior.

Para o cumprimento de suas tarefas específicas de CNTM, o COLCO Brasil necessita tomar conhecimento do grau de adestramento que se encontram os componentes da ORGACONTRAM Brasileira e, para tal, recebe ou deveria receber todas as mensagens procedentes do exterior endereçadas a participantes nacionais, bem como as de reações que são originadas no Brasil.

Para o recebimento das mensagens do exercício que trafegam dentro do território nacional, o COLCO BR solicita o apoio dos demais integrantes das ORGACONTRAM participantes dos Exercícios de CNTM, de acordo com a proposta a seguir.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA: Consulta-se a possibilidade de que seja aprovada uma Recomendação para que os participantes dos Exercícios de CNTM enviem para o COLCO BR as mensagens transmitidas para qualquer um dos participantes brasileiros, por ocasião da realização desses eventos. As mensagens poderão ser enviadas nos e-mail como CCO (cópia oculta) para o endereço do COLCO BR, exceto aquelas que já estão endereçadas para a NFA / NSA Brasil que são simuladas pelo próprio.

RESOLUÇÃO Nº XXIX/12: aprovou-se que todos os países participantes dos Exercícios de CNTM enviem ao COLCO BR todas as mensagens transmitidas com destinatários à ORGACONTRAM BR com uma cópia oculta.

Tema Nº 13: *Doctrina Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)* en la AMAS.

Desde la XXVI Reunión de COLCO, este COLCO viene intentando junto a los demás COLCO del AMAS adoptar la doctrina NCAGS, y en la ocasión propuso actualizar e integrar la Doctrina Interamericana de CNTM a la Doctrina NCAGS.

En relación al Plan CODEFTRAMI, se puede concluir que hubo un enfoque regional, haciendo a los Países a él pertenecientes, enfatizar la formación de sus ORGACONTRAM y el adiestramiento. Las grandes alteraciones en el CNTM tuvieron ampliación después de los atentados de 11SET2001, con el surgimiento de las llamadas "nuevas amenazas" identificadas como el terrorismo, tráfico ilegal de armas, drogas y personas, piratería y la contaminación ambiental marina, que trajeron alteraciones a la actual Doctrina Interamericana de CNTM.

La mencionada Doctrina sufrió una importante alteración a partir de la VI CNIE-CNTM (Ecuador, 2004), derivada de la propuesta presentada por Chile para adoptar la Doctrina NCAGS en el ámbito interamericano.

En la ocasión, dos líneas de acción surgieron: adoptar íntegramente la referida Doctrina; o actualizar la Doctrina de CNTM teniendo como referencia el NCAGS. Se optó por la actualización de la Doctrina de CNTM.

De esta forma, se alteraron los tipos de CNTM y se crearon las Medidas de CNTM, tal como las herramientas NCAGS constantes del ATP-2, haciendo las adaptaciones y alteraciones necesarias. El AMAS presentó el resultado del trabajo a los demás países del Plan CODEFTRAMI, lo que fue aprobado, prácticamente en su totalidad.

Actualmente, sólo los países del Plan CODEFTRAMI aplican la Doctrina de CNTM. La NCAGS es aplicada por el *NATO Shipping Working Group* (NSWG) y el *Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group* (PACIOSWG), además de Chile y Estados Unidos.

Las principales diferencias en la aplicación de la Doctrina NCAGS y la de CNTM en los ejercicios son:

- el ejercicio se integra, es decir, un juego de guerra simulado empleando el tráfico marítimo (TM) real y ficticio;
- las unidades NCAGS producen el Panorama de Superficie del área donde actúan;
- se emplea solamente un DISTAFF para generar todos los eventos e incidentes;
- todo el ejercicio se realiza en inglés;
- la mayoría de las reacciones de interés del TM son divulgadas por Avisos, entre ellos el Navegantes;
- la actuación de una estructura denominada *Civil Military Cooperation* (CMIC) sirve de enlace entre Agencias Civiles y el Comando del Teatro de Operaciones;
- la actuación de una estructura denominada *Allied Worldwide Navigational Information System* (AWNIS) para divulgación en Avisos sobre las herramientas NCAGS aplicadas a eventos generados por el DISTAFF;
- la actuación de una estructura denominada SONIC (Seguridad de la Navegación) trabajando en coordinación con AWNIS;
- las Fuerzas Armadas aliadas participantes del evento son empleadas de acuerdo con los eventos DISTAFF a ellas aplicadas;
- los eventos generados por el DISTAFF son en números menores que en los ejercicios de CNTM, involucrando desde situaciones simples hasta las complejas, por ejemplo, de la huelga de trabajadores portuarios hasta un ataque de piratas / ataque a buque;
- los incidentes se inserta de forma práctica, sin mucha burocracia, por e-mail e incluso por teléfono;
- se valora el tiempo de reacción al evento DISTAFF;
- en los Estados Mayores existe la presencia de al menos un oficial NCAGS.
- la palabra "control" raramente es empleada, evitando incluso pronunciarla en la Doctrina NCAGS; y
- la organización NCAGS trabaja, prácticamente, volante.

En término comparativo, son las siguientes las áreas de alcance en la Doctrina NCAGS y de CNTM:

Doctrina NCAGS:

- Empresas de navegación;
- pilotaje;
- Servicio de Señalización Marítima;
- Agentes de las Empresas de Navegación;
- Proveedores de las Empresas de Navegación;
- Compañías de Pesca;
- Compañías de Armadores;
- Sindicato de los Trabajadores Portuarios;
- Guardia Costera;
- Aduanas;
- Inmigración;
- Organización Marítima Internacional;

- Capitanías de los Puertos;
- Administraciones Portuarias;
- Sociedades clasificadoras;
- Compañías Operadoras de Buques;
- Asociación de Operadores de Cargas
- Inspectores y Agentes de carga; y
- Asociación de Armadores.

Doctrina de CNTM:

- Empresas de navegación;
- Compañías de Armadores;
- Asociación de Armadores;
- Agentes de las Empresas de Navegación;
- Autoridad Naval;
- Autoridad Marítima; y
- El pilotaje.

Así, se verifica que una diferencia básica entre las dos Doctrinas es en relación a las organizaciones civiles de TM y de la Pesca, principalmente debido al hecho de que la Doctrina NCAGS involucra una cantidad mucho mayor de órganos y está mejor definida y detallada.

Otra diferencia es en cuanto al propósito de la Doctrina NCAGS, que es el de ampliar el apoyo y la cooperación con los Armadores y trabajar coordinadamente con todos los órganos o entidades que interactúan con el Comercio Marítimo.

Las organizaciones de CNTM de AMAS, orientadas por el CAMAS (en Grupos de Trabajo, por ejemplo) pueden perfeccionar los conocimientos adquiridos sobre la Doctrina NCAGS, ya consolidados por algunos de los Oficiales del AMAS, y divulgarlos a los demás, manteniendo los países actualizados.

De las adaptaciones de la Doctrina NCAGS a la de CNTM en el AMAS, se destacan:

- Exclusión de los mensajes del sistema MERCOSUR y sustitución por los mensajes de CNTM;
- Inserción de eventos DISTAFF típicos NCAGS en los ejercicios de CNTM;
- Creación de Procedimientos Operativos, Medidas de CNTM y Mensajes de cuestionamientos al DISTAFF, según empleado en los ejercicios NCAGS; y
- Ampliación de la concientización de la importancia de la adaptación de elementos importantes de la Doctrina NCAGS en la Doctrina de CNTM.

Considerando la importancia de la integración con las demás Marinas del mundo, como las pertenecientes a la OTAN y PACIOS, y la evolución de CNTM a nivel regional y global, la MB resolvió adoptar la Doctrina NCAGS.

ORIGEN: COLCO BRASIL.

PROPUESTA:

Adoptar / practicar en las Organizaciones de CNTM del AMAS la Doctrina NCAGS hasta el final de 2019. La MB enviará Oficiales para cursar la Doctrina NCAGS y

repasará los conocimientos obtenidos a las ORGACONTRAM del AMAS a través de Cursos / Ejercicios.

RESOLUCION N° XXIX/13: Analizar la Doctrina NCAGS para evaluar su posible aplicación en el ámbito del AMAS en concordancia con la correspondiente capacitación al personal involucrado.

Tema N° 13: *Doutrina Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) na AMAS.*

Desde a XXVI Reunião de COLCO, este COLCO vem tentando junto aos demais COLCO da AMAS, adotar a doutrina NCAGS e na ocasião propôs atualizar e integrar a Doutrina Interamericana de CNTM à Doutrina NCAGS.

Em relação ao Plano CODEFTRAMI, pode-se concluir que houve um enfoque regional fazendo com que os Países a ele pertencentes enfatizassem a formação de suas ORGACONTRAM e o adestramento. As grandes alterações no CNTM tiveram após os atentados de 11SET2001, com o surgimento das chamadas "novas ameaças" identificadas como o terrorismo, tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas, pirataria e a poluição ambiental marinha, que trouxeram alterações à atual Doutrina Interamericana de CNTM.

A supracitada Doutrina sofreu uma importante alteração a partir da VI CNIE-CNTM (Equador, 2004), decorrente da proposta apresentada pelo Chile para se adotar a Doutrina NCAGS no âmbito interamericano. Na ocasião, duas linhas de ação surgiram: adotar integralmente a referida Doutrina; ou atualizar a Doutrina de CNTM tendo como referência a NCAGS. Optou-se pela atualização da Doutrina de CNTM.

Dessa forma, alteraram-se os tipos de CNTM e criaram-se as Medidas de CNTM, tal quais as ferramentas NCAGS constantes do ATP-2, fazendo as adaptações e alterações necessárias. A AMAS apresentou o resultado do trabalho aos demais países do Plano CODEFTRAMI, o que foi aprovado, praticamente, sem ressalvas.

Atualmente, somente os países do Plano CODEFTRAMI aplicam a Doutrina de CNTM. A NCAGS é aplicada pelo NSWG (*NATO Shipping Working Group*) e pelo PACIOSWG (*Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group*), além do Chile e Estados Unidos.

As principais diferenças na aplicação da Doutrina NCAGS e de CNTM nos exercícios são:

- o exercício é integrado, ou seja, um jogo de guerra simulado empregando o tráfego marítimo (TM) real e fictício;
- as unidades NCAGS produzem o Panorama de Superfície da área onde atuam;
- emprega-se somente um DISTAFF para gerar todos os eventos e incidentes;
- todo o exercício é realizado em inglês;
- a maioria das reações de interesse do TM são divulgadas por Avisos, entre eles o Navegantes;
- a atuação de uma estrutura denominada *Civil Military Cooperation (CMIC)* serve de link entre Agências Cíveis e o Comando do Teatro de Operações;
- a atuação de uma estrutura denominada *Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS)* para divulgação em Avisos sobre as ferramentas NCAGS aplicadas a eventos gerados pelo DISTAFF;

- a atuação de uma estrutura denominada SONIC (Segurança da Navegação) trabalhando em coordenação com a AWNIS;
- as Forças Armadas aliadas participantes do evento são empregadas de acordo com os eventos DISTAFF a elas aplicadas;
- os eventos gerados pelo DISTAFF são em números menores que nos exercícios de CNTM, envolvendo desde situações simples até as complexas, por exemplo, da greve de trabalhadores portuários até um ataque de piratas/ ataque a navio;
- os incidentes são inseridos de forma prática, sem muita burocracia, por e-mail e até por telefone;
- valoriza-se o tempo de reação ao evento DISTAFF;
- nos Estados Maiores há a presença de pelo menos um oficial NCAGS.
- a palavra "controle" raramente é empregada, evitando-se inclusive pronunciá-la na Doutrina NCAGS; e
- a organização NCAGS trabalha, praticamente, volante.

Em termo comparativo, são as seguintes as áreas de abrangência na Doutrina NCAGS e de CNTM:

Doutrina NCAGS:

- Empresas de Navegação;
- Praticagem;
- Serviço de Sinalização Marítima;
- Agentes das Empresas de Navegação;
- Fornecedores das Empresas de Navegação;
- Companhias de Pesca;
- Companhias de Armadores;
- Sindicato dos Trabalhadores Portuários;
- Guarda Costeira;
- Alfandega;
- Imigração;
- Organização Marítima Internacional;
- Capitânicas dos Portos;
- Administrações Portuárias;
- Sociedades Classificadoras;
- Companhias Operadoras de Navios;
- Associação de Operadores de Cargas
- Inspetores e Agentes de Cargas; e
- Associação de Armadores.

Doutrina de CNTM:

- Empresas de Navegação;
- Companhias de Armadores;
- Associação de Armadores;
- Agentes das Empresas de Navegação;
- Autoridade Naval;
- Autoridade Marítima; e
- Praticagem.

Assim, verifica-se que uma diferença básica entre as duas Doutrinas é em relação às organizações civis de TM e da Pesca, principalmente devido ao fato que a Doutrina

NCAGS envolve uma quantidade muito maior de órgãos e está mais bem definida e detalhada.

Outra diferença é quanto ao propósito da Doutrina NCAGS, que é o de ampliar o apoio e a cooperação com os Armadores e trabalhar coordenadamente com todos os órgãos ou entidades que interagem com o Comércio Marítimo.

As organizações de CNTM da AMAS, orientadas pelo CAMAS (em Grupos de Trabalho, por exemplo) podem aperfeiçoar os conhecimentos adquiridos sobre a Doutrina NCAGS, já consolidados por alguns dos Oficiais da AMAS, e divulgá-los aos demais, mantendo os países atualizados.

Das adaptações da Doutrina NCAGS à de CNMT na AMAS, destacam-se:

- Exclusão das Mensagens do Sistema MERCO e substituição pelas Mensagens de CNTM;
- Inserção de eventos DISTAFF típicos NCAGS nos exercícios de CNTM;
- Criação de Procedimentos Operativos, Medidas de CNTM e Mensagens de questionamentos ao DISTAFF, conforme empregado nos Exercícios NCAGS; e
- Ampliação da conscientização da importância da adaptação de elementos importantes da Doutrina NCAGS na Doutrina de CNTM.

Considerando-se a importância da integração com as demais Marinhas do mundo, como as pertencentes à OTAN e PACIOS, e a evolução de CNTM em nível regional e global, a MB resolveu adotar a Doutrina NCAGS.

ORIGEM: COLCO BRASIL.

PROPOSTA

Adotar/praticar nas Organizações de CNTM da AMAS a Doutrina NCAGS até o final de 2019. A MB enviará Oficiais para cursar a Doutrina NCAGS e repassará os conhecimentos obtidos às ORGACONTRAM da AMAS através de Cursos /Exercícios.

RESOLUÇÃO Nº XXIX/13: Analisar a Doutrina NCAGS para avaliar a sua possível aplicação no âmbito da AMAS, em concordância com a correspondente capacitação do pessoal envolvido.

TEMA Nº 14: Principales Temas pendientes de Reuniones anteriores en el ámbito del AMAS - compilación de los principales Temas Pendientes en actas anteriores y propuestas para su desarrollo durante la próxima Reunión de COLCO. Los principales Temas Pendientes de la CNIE-CNTM están registrados en el Tema Nº 1, anexo a esta Acta.

ORIGEN: CAMAS

PROPUESTA: presentación del CAMAS de una síntesis de los principales Temas Pendientes de las Actas anteriores y propuestas para su desarrollo. Esto permite dar trazabilidad a las acciones, facilitando la continuidad a la gestión que se inicia.

COMENTARIO:

a) Referentes al Acta de la XXVII Reunión de COLCO (Brasil - 2016)

- **Resolución N° 06** - Incorporar al Manual de la AMAS Vol II una Resolución que regula la utilización, mantenimiento y actualización de la Red AIS del AMAS, conforme modelo propuesto en anexo a la Acta.

- **Resolución N° 09** - migración y modernización del CRT-AMAS para la nueva versión del Sistema de Información sobre el TM (SISTRAM IV). En curso la fase de desarrollo del Módulo de Ejercicios, con la posibilidad, al final, de las siguientes disponibilidades:

- Chat para el intercambio de información marítima en línea;
- Suministro de datos de CNTM en tiempo real;
- Posibilidad de inclusión de buques constantes en la red AIS del AMAS en los ejercicios de CNTM;
- Portal para ser cargadas publicaciones, documentos de mejores prácticas, rol de errores más comunes, actas de reuniones de COLCO, informes de los ejercicios, etc;
- Posibilidad de realización de VC; y
- Mantenimiento de las funcionalidades ya existentes en el sistema CRT-AMAS y nuevas como la creación de rutas, creación de áreas, trenes, inclusión de buques ficticios, entre otras.

- **Resolución N° 13** - Incorporar la Planilla de Evaluación DISTAFF e Instrucción (Anexo E a aquella Acta) al Anexo Z de la Orden de Operación de los Ejercicios de CNTM, lo que se cumplió. Sin embargo, la Resolución N° 4 del Acta de la Reunión de Crítica del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017) sugiere la inclusión de dicha Planilla en la Orden de Operación Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI (Versión 2015).

- **Resolución 22** - las siguientes iniciativas están pendientes bajo esta Resolución:

- El CAMAS enviará cartas a los países del Plan CODEFTRAMI para invitarlos a ingresar a la Red AIS de AMAS. Este tema está en desarrollo con otros cuatro trabajos en curso, que son: la actualización del Plan CODEFTRAMI; la actualización del concepto de Buque de Interés; la elaboración de un documento preliminar para sostener una futura política de información marítima y fluvial; y la aprobación, en el marco inicialmente del CAMAS, de un Procedimiento Operativo de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales.
- Desarrollo a través de un Grupo de Trabajo (GT) del AMAS para discutir mejoras y evoluciones en los ejercicios de CNTM.
- Desarrollo de sugerencias sobre mejores prácticas para alimentar la base de datos de AMAS.

b) otros temas pendientes para el CAMAS:

- Actualización de la Orden de Operación Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI:

- Para aumentar el número de buques de pesca ficticios.
- Actualización del formato RDS, conforme la Acta de la Reunión de Crítica del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017).
- Incorporar horario de envío de los RDS conforme al Acta de la Reunión de Crítica

del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017).

- Incluir el Modelo de MSG de Reporte Diario de Errores (RDE), conforme Acta de la Reunión de Crítica del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017).
- Incluir un Informativo, en el ámbito de las Comunicaciones, relativo a la utilización del Sistema NAMESIS, conforme al Acta de la Reunión de Crítica del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017).
- Actualización de la ORGACONTRAM México, conforme al Acta de la Reunión de Crítica del Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017).

TEMA N° 14: Principais Temas Pendentes de Reuniões anteriores no âmbito da AMAS - compilação dos principais Temas Pendentes em Atas anteriores e propostas para seu encaminhamento durante a próxima Reunião de COLCO. Os principais Temas Pendentes da CNIE-CNTM estão registrados no Tema n° 1, anexo a esta Ata.

ORIGEM: CAMAS

PROPOSTA: apresentação pelo CAMAS de uma síntese dos principais Temas Pendentes de Atas anteriores e propostas para seu desenvolvimento. Isto permite a rastreabilidade das ações, facilitando o gerenciamento e continuidade de quem começa.

COMENTARIO:

a) Referentes à Ata da XXVII Reunião de COLCO (Brasil - 2016)

- **Resolução n° 06** - Incorporar ao Manual da AMAS Vol II uma Resolução que regulamente a utilização, manutenção e atualização da Rede AIS da AMAS, conforme modelo proposto em anexo aquela Ata.

- **Resolução n° 09** - migração e modernização do CRT-AMAS para a nova versão do Sistema de Informações sobre o TM (SISTRAM IV). Em curso a fase de desenvolvimento do Módulo de Exercícios, com a possibilidade, ao final, das seguintes disponibilidades:

- Chat para troca de informações marítimas *on-line*;
- Fornecimento de dados de CNTM em tempo real;
- Possibilidade de inclusão de navios constantes na rede AIS da AMAS nos exercícios de CNTM;
- Portal para serem carregadas publicações, documentos de melhores práticas, rol de erros mais comuns, atas de reuniões de COLCO, relatórios dos exercícios etc;
- Possibilidade de realização de videoconferências; e
- Manutenção das funcionalidades já existentes no sistema CRT-AMAS e adição de novas como: criação de rotas, criação de áreas, comboios, inclusão de navios fictícios, dentre outras.

- **Resolução n° 13** - Incorporar a Planilha de Avaliação DISTAFF e Instrução (Anexo E àquela Ata) ao Anexo Z da Ordem de Operação dos Exercícios de CNTM, o que foi cumprido. No entanto a **Resolução n° 4** da Ata da Reunião de Crítica d Ejercicio Transamérica IX (Chile - 2017) sugere a inclusão da referida Planilha na Ordem de Operação Permanente de Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI (Versão 2015).

- **Resolução nº 22** - as seguintes iniciativas estão pendentes sob esta Resolução:

- O CAMAS enviará cartas aos países que fazem parte do Plano CODEFTRAMI a fim de convidá-los para ingressar na Rede AIS da AMAS. O referido Tema está em desenvolvimento com outros quatro trabalhos em curso, que são: a atualização do Plano CODEFTRAMI; a atualização do conceito de Navio de Interesse; a elaboração de um documento preliminar para sustentar uma futura Política de Informações Marítimas e Fluviais; e a aprovação, no âmbito inicialmente do CAMAS, de um Procedimento Operativo de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais.
- Desenvolvimento por meio de um Grupo de Trabalho (GT) da AMAS para discutir melhorias e evoluções nos exercícios de CNTM.
- Desenvolvimento de sugestões sobre melhores práticas para alimentar a base de dados da AMAS.

b) outros temas pendentes para o CAMAS:

- Alteração da Ordem de Operação Permanente de Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI:

- Para aumentar o número de navios de pesca fictícios.
- Atualização do Formato RDS, conforme Ata da Reunião de Crítica do Exercício Transamérica IX (Chile – 2017).
- Incorporar horário de envio dos RDS conforme Ata da Reunião de Crítica do Exercício Transamérica IX (Chile – 2017).
- Incluir o Modelo de MSG de Reporte Diário de Erros (RDE), conforme Ata da Reunião de Crítica do Exercício Transamérica IX (Chile – 2017).
- Incluir um Informativo, no âmbito das Comunicações, atinente à utilização do Sistema NAMESIS, conforme Ata da Reunião de Crítica do Exercício Transamérica IX (Chile – 2017).
- Atualização da ORGACONTRAM México, conforme Ata da Reunião de Crítica do Exercício Transamérica IX (Chile – 2017).

Anexos:

Anexo A - Tema Nº 1 – Temas Permanentes para las Reuniones de COLCO.

Anexo B - Actualización del Plan CODEFTRAMI.

Anexo C - Documento Preliminar - Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

Anexo D - Proyecto de PO de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de la AMAS.

Anexo E - Medida del CNTM Nº 16 – Promulgación de Orientación al TM.

Anexo F - Solicitud de Información sobre Evento DISTAFF.

Anexos:

Anexo A - Tema nº 1 – Temas Permanentes para as Reuniões de COLCO.

Anexo B - Atualização do Plano CODEFTRAMI.

Anexo C - Documento Preliminar - Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI.

Anexo D - Projeto de PO de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais da AMAS.

Anexo E - Medida de CNTM N° 16 – Promulgação de Orientação ao TM.

Anexo F - Solicitação de Informação sobre Evento DISTAFF.

De acuerdo con lo tratado, se procede a la firma de la presente ACTA en seis (6) ejemplares de un mismo tenor, en español y portugués, compuesta por 33 hojas y seis (6) anexos.

De acordo com o que foi tratado, procede-se a assinatura da presente ATA em seis (6) exemplares de um mesmo teor, em espanhol e português, composta de 33 folhas e seis (6) anexos.



Gustavo Enrique ARISTEGUI
Capitán de Navío
COLCO ARGENTINA



Rogerio Pinto Ferreira RODRIGUES
Capitán de Mar y Guerra
COLCO BRASIL



Albino BOGARIN FLOR
Capitán de Navío DEM
COLCO PARAGUAY



José Manuel RUIZ TOCCI
Capitán de Navío
COLCO URUGUAY



Ricardo DELLA SANTA LÓPEZ
Contralmirante
CAMAS Entrante



Osvaldo Andrés VERNAZZA
Contralmirante
CAMAS Saliente



COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR

XXVIII REUNIÓN DE COLCO

TEMA N°: 01

TEMAS PERMANENTES PARA LAS REUNIONES DE COLCO

ORIGEN: CAMAS

1 - ACTUALIZACIÓN DE LAS TAREAS PERMANENTES DEL CAMAS

1.1 - Continuar con los esfuerzos para mejorar las comunicaciones entre las Armadas del AMAS

1.1.1 - Sistema de Criptografía

El correo electrónico (e-mail) y el aplicativo de criptografía AMASSEC fueron utilizados como sistemas primarios de comunicaciones durante años en los ejercicios de CNTM y para tráfico administrativo. Mientras, como el AMASSEC fue desarrollado en sistema operacional Windows XP, este comenzó a entrar en conflicto con las actuales versiones de Windows.

La Marina del Brasil (MB), a través del COLCO Brasil, desarrollo el Sistema Criptográfico ATRIA para substituir el AMASSEC, permitiendo comunicaciones seguras durante los ejercicios de CNTM y garantizando la fidelidad de la fuente.

El Sistema posee un Banco de Datos (BD) que almacena los Certificados y las respectivas llaves públicas autenticadas, en un servidor instalado en la Zona Desmilitarizada (DMZ) del Centro de Datos-MB, la administración es hecha a partir del Supervisor del Sistema en el COMCONTRAM.

En el 2016, el supramencionado COLCO distribuyó el ATRIA para la instalación y realización de calibraciones en los Países del Plan CODEFTRAMI, que ya se encuentra en operación de los países del AMAS.

En este contexto, en ocasión del COAMAS-2017, fue aprobada la Resolución N° 02/COAMAS 2017, donde cada COLCO implementó un conjunto de prácticas de criptografía de mensajes por el ATRIA, entre aquellos OCA's/NCSSO's que presentaron dificultades en el Ejercicio. Esas prácticas fueron realizadas con las respectivas contrapartidas Internacionales, con una frecuencia de, al menos, una (1) práctica semanal, con información al CAMAS, de modo de poder elaborar un diagnóstico regional para que junto al COLCO BRASIL, se busquen soluciones que permitan reducir las actuales cuestiones técnicas.

Permanece el esfuerzo para que los demás países del Plan CODEFTRAMI instalen el Sistema.

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

1.1.2 - Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (IANTN)

La IANTN prevista como sistema secundario, fue utilizada solamente durante las experiencias de comunicaciones de los ejercicios.

1.1.3 - Sistema de Información sobre el Tráfico Marítimo (SISTRAM)

A modo de incrementar la capacidad de monitoreo, comunicación, control e interoperabilidad en el CAMAS y, también, en los demás del Plan CODEFTRAMI, se resalta la inclusión de las funcionalidades del CRT-AMAS en la estructura del SISTRAM IV, actual Versión del Sistema, de forma de permitir el intercambio selectivo de informaciones del Tráfico Marítimo (TM) real y de ejercicios, inicialmente, entre los países del AMAS.

Permanece en desarrollo la incorporación y calibraciones de las capacidades gráficas del CRT-AMAS (desarrollo del Módulo de Ejercicios), dentro de una presentación de pantalla independiente para ejercicios en el Sistema.

La intención es implementar ese intercambio, también, con los demás países del Plan CODEFTRAMI, asunto ya tratado por el CAMAS en la CNIE-CNTM 2014.

1.1.4 - Sistema de Identificación Automática (AIS) del AMAS (Red AIS AMAS)

Se destaca la iniciativa de la Armada Argentina en búsqueda permanentemente de mejorar el proyecto para el funcionamiento de la Red AIS del AMAS, Recomendación N° 11 del Acta de la XXVI Reunión de COLCO's.

La Red AIS del AMAS fue concluida en Setiembre de 2014, estando operacional para consultas a través del sitio del AMAS.

A partir de 2012, el COLCO PARAGUAY viene desarrollando su Sistema AIS, con la instalación de diversas Estaciones a lo largo del Río Paraguay, lo que posibilitará su integración a la Red AIS del AMAS, mejorando la elaboración de un panorama regional común de CNTM ahora en los ríos del AMAS.

1.2 - Publicaciones del AMAS para los países del Plan CODEFTRAMI

1.2.1 - Orden de Operación Permanente para Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI

Las Órdenes de Operaciones de los Ejercicios de CNTM TRANSOCEANIC (TO), TRANSAMÉRICA (TA) y COAMAS, fueron unificadas y constituyen la ORDEN DE OPERACIÓN PERMANENTE PARA EJERCICIOS DE CNTM DE LOS PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI, conforme fue aprobada en la XXI CNIE-CNTM. En 2016, en la XXII CNIE-CNTM, realizada en los EEUU, la Recomendación N° 12 aprueba el uso de la ORDOP (Versión 2015) de los Países del Plan CODEFTRAMI.

1.2.2 - Proyecto de Suplemento 1 a la Publicación Táctica Interamericana (PTI) de CNTM Vol. 1

En el 2016, la Recomendación N° 3 de la XXII CNIE-CNTM, realizada en los EEUU,

aprueba el uso del Proyecto de Suplemento 1 – PTI Vol. I, con el propósito de evaluar el documento, en las Reuniones de Crítica del AMAS e informar el resultado de esta evaluación en la CNIE-CNTM 2018, para posibilitar su aprobación definitiva.

Asimismo en el año 2016, el CAMAS produjo la primera modificación al Proyecto mencionado, conteniendo las modificaciones y alteraciones propuestas en las Reuniones de Crítica de los Ejercicios COAMAS 2016 y COAMAS 2017, respectivamente, y propuso en la Reunión Extraordinaria de 2017 (Aniversario 50 Años del CAMAS) enviar a los OCE de los Ejercicios de CNTM Interamericanos esas modificaciones para ser incluidas en los Anexos "Z" de su ORDOP, a modo de posibilitar su análisis y en las Reuniones de Crítica adopten las Resoluciones necesarias al respecto. De este modo, se recomendó en esta reunión analizar, evaluar y continuar los trabajos de actualización del referido Proyecto (en base a las resoluciones de las Reuniones de Crítica de los próximos Ejercicios Interamericanos) para, posteriormente, someter el documento final a la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

1.2.3 – Actualización de las Publicaciones de forma digital

EL COLCO ARGENTINA dió inicio al estudio de factibilidad (recursos, medios, logística) para la creación de un sistema que permita la actualización de todas aquellas publicaciones (en formato digital) que se encuentran en la Página Web del CAMAS. Mediante esto, permitirá una actualización rápida y dinámica de todo material, así como también poder contar en tiempo con la última versión vigente.

1.3 - Efectuar el análisis sistemático de la doctrina propia del AMAS y de otras pertenecientes a las organizaciones de CNTM extra-AMAS, con el propósito de dejar las publicaciones propias en estado de arte.

Para abordar este objetivo los Oficiales del AMAS participarán como Observadores en los siguientes eventos internacionales de CNTM que **tienen** como foco de aplicación doctrinario el *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS):

- Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group – PACIOSWG 2016; y
- Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group – PACIOSWG 2017.

Fueron resultados concretos de estas participaciones:

- La disposición y distribución para los países del AMAS de la versión del programa NAMESIS III, adecuado para la inclusión del AIS e inadecuado para la aplicación en ejercicios por no permitir inclusión de navíos ficticios tal cual realizado en los modelos actuales; y
- La posición definitiva del CAMAS como Observador en los foros PACIOSWG e NSWG, ambas constantes de los respectivos "TERMS OF REFERENCE".

Se destaca que las Doctrinas de CNTM y NCAGS buscan mejorar los instrumentos para el intercambio de informaciones marítimas, tal como a su calidad y cantidad. Así, cuatro temas y trabajos en el ámbito del CAMAS fueron esenciales para contribuir con esa propuesta, bien como se destaca que son intrínsecamente relacionados y necesitan ser desarrollados de forma paralela y conjunta:

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

- La actualización del Plan CODEFTRAMI;
- La elaboración de un documento Preliminar que sustente una futura Política de Informaciones Marítimas y Fluviales sobre el referido Plan;
- La actualización del concepto de Navíos de Interés; y
- La aprobación de un Procedimiento Operativo (PO) de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del AMAS.

1.3.1 – Actualización del Plan CODEFTRAMI

La propuesta inicial de actualización del Plan CODEFTRAMI surge de los debates ocurridos en la XII CNIE-CNTM, en 2016 y fueron expresadas por intermedio de la Recomendación N° 10: "El CAMAS creará un grupo de trabajo para analizar la posibilidad de actualización del Plan CODEFTRAMI".

El objetivo del CAMAS es, presentar esa propuesta considerando los posibles efectos de los desafíos comunes y el que las amenazas afectaren la seguridad del tráfico marítimo y fluvial.

En este contexto, estas y otras cuestiones fueron abordadas en la esfera de los trabajos preliminares, con el objetivo de posibilitar la preparación de un documento que resuma los principales aspectos de la actualización del referido Plan.

En el 2017, en la Reunión Extraordinaria (Aniversario de los 50 Años), el CAMAS presentó un documento preliminar, enviado previamente a los COLCO's para su conocimiento, conteniendo un análisis de la propuesta de actualización del Plan CODEFTRAMI, cuya Resolución deducida determinó la continuidad de los trabajos para la elaboración de los referidos documentos preliminares, ahora en consonancia también con el GT de los Países del Plan CODEFTRAMI, de modo que se pueda someter a la apreciación por ocasión de la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

1.3.2 – Documento Preliminar que sustente una futura Política de Informaciones Marítimas y Fluviales sobre el Plan CODEFTRAMI

Contribuir a la seguridad marítima del tráfico marítimo y fluvial requiere contar con la información adecuada y oportuna, a fin de ser eficaz al momento de asesorar en la toma de decisiones a las autoridades que ejecutarán las acciones correspondientes.

Por eso, el CAMAS otorgó una importancia vital a esta cuestión, transformándose en objeto de estudio y debate "la información marítima y fluvial" que es habitualmente intercambiada.

Hoy, la Organización se encuentra trabajando en este tema, en búsqueda de mejoría y optimización del intercambio de informaciones, utilizando como referencia el concepto de Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM), no solamente como un proceso continuo, sino un estado final deseado.

En la XII CNIE-CNTM, celebrada en AGO2016 (Jacksonville – EEUU), una exposición realizada por el CAMAS fue orientada a incentivar el debate acerca de la importancia de ampliar la integración regional para el desarrollo de una política de intercambio de informaciones marítimas y fluviales. El debate se tradujo en la Recomendación N° 9, donde el CAMAS debería crear un GT para desarrollar una política de integración que

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

tuviese como principio una política regional de información marítima y fluvial, orientada a ampliar la calidad y el volumen de la misma.

En función de lo acordado en la referida CNIE-CNTM, el CAMAS actualmente coordina el GT con el propósito de desarrollar la Recomendación para poder presentar el Documento Preliminar que sustente tal Política en la próxima CNIE CNTM del 2018.

1.3.3 – Actualización del concepto de Navíos de Interés

En la X CNIE-CNTM – Colombia – OUT2012, la Recomendación N° 15 propuso incorporar a la Publicación Táctica Interamericana de CNTM – PTI-CNTM Vol. I (B) y a su Suplemento, el concepto de Navío de Interés, que versa sobre la clasificación adoptada en la IX CNIE-CNTM - CHILE, según el anexo "A" de aquella Acta.

En la Reunión de COLCO celebrada, en MAR2016, en RJ, se aprobó, de forma provisoria por Resolución N° XXVII /10, adoptar la clasificación de los Navíos de interés propuesta por el COLCO Brasil. Dicha propuesta en cuestión sería presentada en la XII CNIE-CNTM, lo que no ocurrió debido a la necesidad de profundizarse los estudios sobre el tema.

Considerando la codificación aprobada en la X CNIE-CNTM (comprende las cuestiones en el ámbito de la defensa), la clasificación de países como los EEUU y la reciente aprobada de forma provisoria en la Reunión de COLCO, de MAR2016 (comprende aspectos relacionados a la seguridad marítima), CAMAS propuso en la VISITA OPERATIVA 2017 una nueva clasificación, de modo de conciliar y congregar los conceptos expresados en términos de situación normal, de seguridad marítima y de defensa. Los conceptos fueron analizados y evaluados por los COLCO's con sugerencias que fueron implementadas.

Durante la Reunión Extraordinaria de 2017, en el transcurso de la conmemoración del 50° Aniversario del CAMAS, fue representada la definición para los Navíos de Interés, a ser implementada, con la recomendación de analizarse y evaluar los referidos conceptos en la próxima Reunión Ordinaria de COLCO, a ser realizada, en MAR2018 y, posteriormente, somerterlo a la aprobación en la XIII CNIE-CNTM – Brasil.

El conocimiento sobre los Navíos de Interés en todas las áreas marítimas viene a ser una preocupación actual de los países. Asimismo, se percibió la importancia de una herramienta que posibilite el análisis automático y cualitativo del TM, de forma que las ORGACONTRAM dispusieran de informaciones predictivas de cuales buques mercantes son de interés. El desarrollo e integración de estas herramientas y de sus funcionalidades, de sus análisis, de las cuestiones jurídicas y de los procedimientos derivados representan un desafío importante para los próximos años para el CAMAS y los demás países del Plan CODEFTRAMI.

1.3.4 – Procedimiento Operativo (PO) de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del AMAS

La iniciativa está destinada a fortalecer el concepto de CASAM, constituyendo parte de la misión principal de los COLCO's, contribuyendo así al análisis y toma de decisiones de la autoridad en los escenarios de paz, crisis y conflictos armados.

Para la confección del Anteproyecto del PO, el CAMAS y los COLCO's elaborarán los parámetros de información en base a los delineamientos establecidos previamente y en

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

experiencias propias, de modo a posibilitar la presentación de un Proyecto de PO para ser sometido a la aprobación en la Reunión Ordinaria de COLCO's, a ser realizada en MAR2018.

En Reunión Extraordinaria de 2017, el Anteproyecto fue aprobado para ser implementado de forma experimental, a nivel del CAMAS. Como Recomendación fue determinada para su evaluación entre los meses de SET y DEC2017. Después de esto, fue elaborado el Proyecto de PO, de modo de posibilitar su apreciación en la presente Reunión Ordinaria de COLCO's.

Este PO permitirá, en corto plazo, incrementar la calidad y cantidad e informaciones marítimas y fluviales que se intercambian dentro de la Organización, contribuyendo para la elaboración de un panorama regional común de la situación marítima y fluvial en el AMAS. Además de esto, contribuirá a satisfacer las necesidades y requerimientos de los COLCO's, resultando en una mayor aproximación e interacción entre ellos. Se destaca, en suma, que este PO será el instrumento para intercambiarse las informaciones sobre Navíos de Interés, cuyo trabajo de adecuación de procedimientos, aspectos legales y de acuerdos provenientes serán abordados en el documento preliminar sobre Política de Intercambio mencionado.

1.4 - Mantener la realización anual de, por lo menos, un ejercicio regional con las Armadas del AMAS, y un ejercicio internacional, cada dos años

Las Armadas del AMAS participaron de los siguientes Ejercicios de CNTM:

1.4.1 - Ejercicios Regionales en el ámbito del AMAS:

1.4.1.1 - COAMAS 2016:

Fue realizado en el periodo del 03 al 14 OCT2016, teniendo al CAMAS como Oficial Conductor del Ejercicio (OCE). El Ejercicio contó con la presencia de Oficiales de Armadas Amigas.

La Reunión de Crítica del COAMAS 2016 fue realizada, del 07 al 09 NOV, en la ciudad de Buenos Aires, con la presencia del COLCO ARGENTINA y de Oficiales del AMAS. Los COLCO'S de Uruguay, Paraguay y Brasil respectivamente fueron representados por los Asesores del CAMAS de las respectivas Armadas.

1.4.1.2 COAMAS 2017:

Fue realizado en el periodo del 05 al 16 JUN2017, siendo el CAMAS el OCE.

La Reunión de Crítica del Ejercicio COAMAS 2017 fue realizada, del 03 al 07 JUL, en la ciudad de Buenos Aires. Contó con la presencia del COLCO ARGENTINA, del COLCO PARAGUAY y de Oficiales del AMAS. Los COLCO'S de Uruguay y de Brasil fueron representados por los Asesores del CAMAS de las respectivas Armadas.

1.4.2 - Ejercicios Internacionales en el ámbito del Plan CODEFTRAMI:

1.4.2.1 - TRANSOCEANIC XXIX:

Realizado del 30 MAY al 10 JUN2016, en la sede del COLCO PARAGUAY, el Ejercicio TRANSOCEANIC XXIX contó con la presencia del Almirante HUGO MILCIADES SCOLARI PAGLIARO, Comandante de la Armada.

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

Este Ejercicio de CNTM, uno de los principales eventos del calendario anual de actividades de los COLCO's, contó en esa edición con la participación de las Armadas de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y México.

Se destaca la importancia de ese evento en cuanto a la dirección realizada, por primera vez, por la Armada del Paraguay, constituyendo un hecho importante para el país y su Institución. La coordinación sigue en rotación por los demás países participantes, siendo el OCE del próximo evento el Brasil, en 2018.

1.4.2.2 - TRANSAMÉRICA IX

Fue realizado en el período del 28AGO al 08SET2017, siendo el COLCO CHILE el OCE. Tuvo la participación de las Armadas de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, EEUU, México, Paraguay, Perú y Uruguay.

La Reunión de Crítica del Ejercicio TRANSAMÉRICA IX fue realizada, del 16 al 20OCT, en la ciudad de Valparaíso. Bajo la conducción del COLCO CHILE, y la representación de las Armadas de Argentina, Colombia, Ecuador, EEUU, México, Perú.

1.5 - Promover la presencia de observadores, como representantes del AMAS, en los ejercicios internacionales fuera del sistema americano

En el 2016:

Evento	Participante del AMAS
Reunión del PACIOSWG	Oficial del COLCO Brasil y el Oficial de Operaciones del CAMAS
Ejercicio de NCAGS Bell Buoy (Realizado por el grupo de países-Miembros del PACIOSWG)	xxx
Reunión de la NATO Shipping Working Group (NSWG)	Asesor del CAMAS y Oficial del COLCO Brasil

En el 2017:

Evento	Participante del AMAS
Reunión del PACIOSWG	Oficial Asesor del CAMAS y Oficial de Operaciones del CAMAS
Ejercicio de NCAGS Bell Buoy (Realizado por el grupo de países miembros del PACIOSWG)	Operaciones del COLCO Brasil
Reunión del NSWG	Oficial de Doctrina del COLCO Brasil

La participación de Oficiales del AMAS en eventos internacionales, en lo que concierne al CNTM, han permitido al CAMAS acompañar *en vivo* el desarrollo y el perfeccionamiento de la Doctrina NCAGS, cuyas enseñanzas recogidas están sirviendo para evaluar la necesidad de mejoramientos en los procedimientos adoptados por el CAMAS.

1.6 - Controlar las publicaciones en vigor elaboradas en el AMAS o las extranjeras adoptadas, manteniéndolas actualizadas

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

El CAMAS posee en su dotación de publicaciones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte OTAN/NATO actualizadas:

Publicación	Año
ATP 2(C), Volumen I – "Naval Cooperation and Guidance for Shipping Manual (NCAGS)	2014
ATP 02.1 "Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) – Guide to Owners, Operators, Masters and Officers" Edition A, Version 1	2014
APP-11(C) OPTASK NCAGS	2013
APP-11 (C) OPTASK COMMS	2013
AJP -3.4.9 Joint Doctrine for Civil-Military Cooperation	2013
APP -08 (NCAGS) Organization, Publications and Documents	2007
AAP – 6 – NATO Glossary of Terms and definitions	2010
AAP -15 – NATO Glossary of abbreviations	2011

Las publicaciones en vigor del CAMAS están en constante actualización llevando en consideración los ejercicios de CNTM y teniendo algunas referencias con la aplicación de la Doctrina NCAGS.

1.7 - Implementar la adopción de publicaciones que sean necesarias para el desarrollo del CNTM en el AMAS. La adopción de publicaciones serán propuestas en Reuniones de COLCO o entre Reuniones, en los casos urgentes, de acuerdo con las normas en vigor

Actualmente, no se juzga necesario adoptar nuevas publicaciones para el desarrollo del CNTM Interamericano, por ello es esencial el continuo perfeccionamiento de procedimientos y actualización de las actuales publicaciones a las cuestiones relacionadas al intercambio de informaciones marítimas y amenazas existentes en el ambiente marítimo.

Permanece la necesidad de conducir los estudios recomendados por la CNIE-CNTM 2016 respecto a la elaboración de un documento preliminar que sustente una futura Política de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales, bien como la posibilidad de actualización del Plan CODEFTRAMI.

En este sentido, se hace necesario, todavía, la modernización, principalmente, de los mensajes de CNTM, las de convoyes, que en algunos casos son redactas de acuerdo con el Sistema MERCOSUR y obligan a su mantenimiento, siendo que las demás ya constan del Proyecto de Suplemento del PTI-CNTM VOL. 1 (B).

1.8 - Mantener la custodia y efectuar las actualizaciones de la PTI – CNTM – VOL 1 y del SUP1 a la PTI – CNTM – VOL 1, conforme a lo decidido en la IV CNIE – CNTM.

El CAMAS permanece con la custodia de las publicaciones de CNTM, insertándolas en el sitio Web del AMAS, con la intención de ampliar su divulgación.

Actualmente, se pretende utilizar el sitio del AMAS para la exposición de documentos y noticias sobre el CNTM, para ello, una ventana específica fue creada en la gestión pasada.

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

En esta gestión, el COLCO ARGENTINA ha desarrollado estudios para la creación de un sistema que permita la actualización de las publicaciones que se encuentran en aquella página, lo que posibilitará la actualización rápida y on-line del material, disponiéndose de la última versión vigente.

1.9 - Establecer como objetivo la realización de ejercicios de CNTM con la participación de navíos mercantes y pesqueros reales

La publicación que trata sobre esa participación es la PTI-CNTM Vol. II, la que fue actualizada en la gestión anterior, posteriormente presentada y aprobada en la XI CNIÉ-CNTM.

Esas publicaciones necesitan ser divulgadas, en especial, para los Centros de Instrucción y Formación del Personal de la Marina Mercante, a fin de ser insertas en los programas de estudios.

Actualmente, en ocasión de los Ejercicios de CNTM, son empleadas en sustitución de esas publicaciones, cartas enviadas con tópicos motivacionales para los Comandantes y Compañías de Navegación, invitándolos a que participen de esos eventos, así como formularios de orientación para la entrevista de los Comandantes de NM por el Personal Oficial Orientador cuando realizan las visitas.

Por ser publicaciones de uso específico de la Marina Mercante, se constata la necesidad de su mayor utilización en ejercicios y en cursos de CNTM, así como de su aplicación junto a los buques mercantes.

Asimismo, es importante continuar los esfuerzos para que esas publicaciones sean divulgadas para el personal de la Marina Mercante de modo de posibilitar su análisis y presentación posterior de sugerencias pertinentes para su mejoramiento y actualización.

En este contexto, el CAMAS sugiere que los COLCO's del AMAS continúen invitando a los buques mercantes en tránsito en sus respectivas áreas marítimas para que participen de los ejercicios de CNTM, así como las compañías de navegación y agencias marítimas de sus países, siendo una buena forma de divulgación la distribución de Cartas Invitaciones de los COLCO's a la Comunidad Marítima de sus países, además de una mayor participación de las respectivas ORGACONTRAM en los Ejercicios de CNTM.

Se destaca que el COLCO BRASIL ha mantenido, de forma regular, la rutina de invitar al Tráfico Marítimo (TM) en tránsito en su Área SAR, así como la Comunidad Marítima para participar de los Ejercicios de CNTM. En el COAMAS 2017, tuvo como resultado la adhesión de un total de 73 navíos mercantes (68 extranjeros y 3 nacionales), que enviaron sus FORMAT ALFA simplificados.

El CAMAS sugiere que los COLCO's continúen incentivando la divulgación de los Ejercicios de CNTM para la Comunidad Marítima, por medio de las visitas a los NM, tramitación de las cartas-invitación de acuerdo con la Orden de Operación de los Ejercicios y la adhesión de NM por medio de la distribución del FORMAT ALFA, por parte de los despachantes marítimos o agentes de navegación.

2. INFORMACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DESARROLLAS EN EL PERÍODO

2.1 – Actividades Operativas / Ejercicios

2.1.1 - AÑO 2016

2.1.1.1 – Utilización del SISTRAM IV del COLCO BRASIL en apoyo a las operaciones de seguridad marítima con los países del África Occidental

En ocasión de la operación Obangame Express 2016, coordinada por los EEUU en la costa oeste de África, en el período del 14 al 25MAR2016, el Centro de Operaciones Marítimas con sede en la Base Naval de Luanda – Angola, contó con el apoyo conjunto del Sistema de Informaciones sobre el Tráfico Marítimo (SISTRAM IV), del COLCO-BRASIL y del Sistema de Control y Visualización de Embarcaciones en el Territorio Marítimo Nacional (SEAVISION), del Ministerio de Transporte y de la Armada de los EEUU.

La operación se destinó al incremento de la seguridad marítima en el Atlántico Sur através de la contribución y el adiestramiento contra delitos como la piratería y otras actividades ilícitas en aquella región.

Los sistemas de monitoreo fueron utilizados en el acompañamiento de los medios envueltos en aquella costa, proveyendo un panorama de superficie en aguas del Atlántico Sur. Para el CAMAS, representa, todavía, una gradual acción de aproximación de la Organización con la ZOPACAS.

2.1.1.2 – Participación de representantes del CAMAS en el Seminario de Seguridad Marítima del Atlántico Sur (SEMASUL)

Durante el período del 15 al 17JUN2016, en la Escuela de Guerra Naval (EGN) del Brasil fue realizado el Seminario de Seguridad Marítima del Atlántico Sur, coordinado por el Centro de Estudios Políticos y Estratégicos de aquella Escuela y con la participación de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Ese Seminario tuvo como objetivo la divulgación de experiencias acontecidas de manera multilateral en el monitoreo, control y acompañamiento del TM en el Atlántico Sur como forma de ejemplo para nuevas iniciativas.

Representó una excelente oportunidad de reflexión institucional y académica, con la participación de importantes actores involucrados en la temática sobre prácticas e iniciativas colaborativas y cooperativas que refuerzan la seguridad marítima en este Océano.

Contó con la participación de más de 30 delegaciones de diversos países, entre ellos: Angola, Benin, Camerún, Cabo Verde, Ghana, Francia, Brasil, Libéria, Mozambique, Nigéria, Paraguay, Portugal, USA, Senegal, UK y San Thomé y Príncipe. Entre las Organizaciones participaron representantes: Del CAMAS, del Centro Regional de Seguridad Marítima de África Central, de las Comunidades Económicas Africanas del Este y Oeste, de la Unión Europea, además de las Agencias Brasileñas como la Nacional de Petróleo, la de Transportes Marítimos y Fluviales, la Policía Federal y la Fuerza Aérea Brasileira.

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

El representante del CAMAS hizo una exposición sobre el origen y las principales actividades desarrolladas por la Organización y fue identificado por las Delegaciones como una Institución Multinacional que puede contribuir, por su iniciativa y ejemplo, con los esfuerzos de seguridad marítima, inclusive con los países africanos de la costa occidental.

En la presentación del Centro Interegional de Coordinación de Seguridad Marítimo africano fue expuesta la voluntad de ratificar un Acuerdo con el CAMAS, de modo de proporcionar una aproximación. Así también se verificó una cantidad creciente de Centros de Informaciones Marítimas con interés de intercambiar informaciones en el nivel regional y global.

Se observaron, las ventajas que pueden surgir con una mayor aproximación del CAMAS con los Centros de Estudios Político-Estratégicos de los países interesados, principalmente en función de un Juego de Crisis en CNTM, que fue desarrollado en el SEMASUL por el CEPE-EGN, de modo de poder efectuar un intercambio de experiencias en ese sentido.

La divulgación de las actividades y las exposiciones (incluyendo la del CAMAS) fueron colocadas en la página www.semasul2016.com.br.

2.1.1.3 - XII Conferencia Naval Interamericana Especializada en CNTM (CNIE - CNTM)

Una Delegación del CAMAS participó de la XII Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo (CNIE-CNTM), realizada en el período del 01 al 05AGO2016, en la Ciudad de Jacksonville/Florida – EEUU.

En la misma estuvieron presentes los representantes de las Armadas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Paraguay, Perú, Uruguay y de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, Además del país anfitrión.

Con el importante aporte de trabajo realizado en el ámbito del AMAS en los últimos años, la delegación CAMAS y los COLCO'S realizaron distintas presentaciones con propuestas y análisis referentes al CNTM en general, que siendo consideradas por los demás representantes de los COLCO'S de las Américas presentes, dieron lugar a Recomendaciones y Resoluciones en el nivel interamericano.

En esta Conferencia, el CAMAS efectuó su contribución con los siguientes temas expuestos:

- Actualidad del CAMAS (principales actividades y realizaciones);
- Presentación de la Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM de los países del Plan CODEFTRAMI (Versión 2015), para la aprobación del documento final;
- Participación en el desarrollo de estudios relacionados con el mejoramiento de la Doctrina de CNTM en función de las Doctrinas NCAGS y *Civil and Military Cooperation* (CIMIC);
- Presentación del Proyecto de Suplemento N° 1 al PTI Volumen I (Versión 2015), de modo que pudiese ser aprobado el referido Proyecto para su uso y verificación en el ámbito de los países del Plan CODEFTRAMI (presentado por el COLCO-BRASIL);

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

- Presentación del Sistema Criptográfico ATRIA (presentado por COLCO-BRASIL); y
- Presentación de estudio sobre Informaciones Marítimas como una llave para la gestión de los Espacios Marítimos.

2.1.1.4 - Ejercicio BELL BUOY 2016

Con la aplicación de la Doctrina NCAGS, realizada en Inglaterra, en el contexto de las actividades del PACIOSWG, con la participación del Oficial de Operaciones del COLCO Brasil.

2.1.2 - AÑO 2017

2.1.2.1 – Reunión PACIOSWG 2017

Durante el periodo del 23 al 27ENE2017, el COLCO BRASIL, presidió la Reunión Anual del PACIOSWG, donde estuvieron presentes representantes de los siguientes países: Australia, Canadá, Chile, EEUU, Ecuador, Francia, Nueva Zelanda, Reino Unido y República de Corea del Sur.

El propósito de la misma, fue compartir informaciones que contribuyan a la mejoría de la seguridad del TM, así, como a estrechar vínculos entre los Organos Internacionales responsables por esa actividad. En este importante foro, de una doctrina evolucionada como lo es el NCAGS, se pueden obtener aspectos que nutran la doctrina de CNTM.

El evento tambien se destinó a la orientación previa al COLCO BRASIL para el planeamiento y ejecución del Ejercicio Multinacional de CNTM BELL BUOY, ocurrido em el 2017.

2.1.2.2 - Ejercicio BELL BUOY 2017

Entre los días 8 y 12MAY tuvo lugar en la ciudad de Río de Janeiro el Ejercicio Multinacional BELL BUOY 2017, desarrollado en las instalaciones de la Escuela de Guerra Naval. El Ejercicio fue dirigido, por la primera vez, por el COLCO-BRASIL.

Ejecutado *on-line*, en tiempo real y sobre la Doctrina NCAGS. El referido Ejercicio presentó respuestas a las situaciones de crisis que pudiesen afectar al TM.

Contó con la presencia de Observadores de 11 armadas: Austrália, Chile, Colombia, Corea del Sur, Ecuador, EEUU, Francia, Perú y Méjico, así como de CAMAS y varias instituciones Civiles (Agencia Nacional del Petróleo, TransPetrol, Agencia Nacional de Transportes Acuaviários, Petrobrás, Policía Federal, Fuerza Aérea Brasileira e Instituto del Medio Ambiente (IBAMA).

El ejercicio posibilitó a las Armadas e Instituciones participantes acompañar las evoluciones de la Doctrina NCAGS orientada a las cuestiones contemporáneas de la seguridad marítima, donde fueron simuladas acciones frente a diversas amenazas, y se verificaron los procedimientos de intercambio de informaciones sobre el TM con otras Armadas y Agencias con intereses en el uso del mar, buscando así la evolución de la cooperación multinacional.

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

2.1.3 – Visitas Operativas en el 2017

El 28ABR2017, se dió por finalizado el ciclo de visitas operativas que realiza el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur, como parte de su estructura operativa en Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina. Las visitas fueron realizadas en los siguientes periodos:

- 14 al 15 MAR – COLCO ARGENTINA;
- 21 al 23 MAR – COLCO BRASIL;
- 03 al 07 ABR – COLCO PARAGUAY;
- 24 al 28 ABR – COLCO URUGUAY.

En estas visitas se llevaron a cabo Reuniones Bilaterales entre el CAMAS y los COLCO'S, donde se trataron y analizaron múltiples temas de interés en el ámbito del TM Regional. Buscando establecer los lineamientos sobre políticas a ser aplicadas en cada una de las áreas de responsabilidad, así como proceder a actualizar la Doctrina de CNTM interamericana y los protocolos a ser utilizados por la Organización.

Durante las visitas se analizó, entre otros temas, el incremento del intercambio de informaciones marítimas y fluviales relacionadas con el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marino (CASAM), de modo a mejorar la calidad y cantidad de éstas, buscando delinear un panorama de superficie regional para el AMAS y en contrapartida devolver a los COLCO'S las informaciones compiladas de su interés.

Otras actividades importantes ocurridas durante las visitas fueron las entregas de Medallas de Servicio CAMAS. Estas Medallas son la materialización del reconocimiento que el Coordinador confiere a todo el personal que contribuyó de forma relevante con la Organización, como ser, en el desarrollo de nuevos sistemas, actualización de la doctrina de CNTM, ejecución de ejercicios internacionales e implementación de nuevos protocolos, dentro de otros hechos.

En tal sentido fueron reconocidos: De la Marina del Brasil el Capitán de Mar y Guerra MARCIO MARTINS VILARA, 3º SG (CN) LEANDRO CARLOS SANTOS DA SILVA y 3º SG (ES) CARLOS GOMES BARRETO; de la Armada Paraguaya el Sr. Vicealmirante PAULO MARIA GOMEZ BENITEZ, Capitán de Navío Diplomado de Estado Mayor LUIS MARIANO CIANCIO PETTERS, Suboficial Mayor Radio Señalero HERNAN JUSTO VAZQUEZ ESPINOLA y el Suboficial de 2da Prefectura MERCEDES JOEL VARGAS PORTILLO; y de la Armada Uruguaya, la Suboficial de 2da (C/C) PATRÍCIA GIORDANO.

2.2 - Actividades Administrativas y Cursos

2.2.1 - AÑO 2016

2.2.1.1 – XXVII Reunión Ordinaria de COLCO y transpaso del Cargo de CAMAS

Durante la semana del 14 al 18MAR, fueron realizadas las reuniones relativas al seguimiento y evolución de los diferentes temas de CNTM, entre las Armadas del AMAS.

Esas actividades tuvieron inicio a partir de la XXVII Reunión de COLCO, realizada en

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

Brasil (Rio de Janeiro), donde el Sr. Contraalmirante OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA asumió el cargo de CAMAS, el 18MAR16.

Participaron de esta Ceremonia los Sres. Comandantes/Jefes de Estados Mayores de las Armadas, los COLCO'S y los asesores de cada país integrante de la Organización.

Los temas abarcaron aspectos administrativos, estructuras, procedimientos de CNTM y ejercicios a realizar durante el bienio 2016-2017, donde la Armada Argentina pasó a ejercer la Autondad de Coordinación. Entre ello se destacaron:

- Ampliación de la relación del CAMAS con las demás Agencias y Organizaciones de CNTM, con un aumento gradual en el proceso de aproximación;
- Aproximación del CAMAS con los países de la ZOPACAS 1986;
- Aproximación con la Doctrina NCAGS por los Países del AMAS. Adquiriendo conocimientos prácticos de la referida doctrina, a fin de enriquecer con otros conocimientos la doctrina interamericana de CNTM;
- Red AIS del AMAS - restauración de los equipamientos dañados y reconfiguración por etapas de la RED AIS de Paraguay;
- Migración y modernización del CRT-AMAS - con la creación de un Módulo de Gerenciamiento del SISTRAM IV, específico para ejercicios de CNTM, sin perjuicio a los acuerdos vigentes en el ámbito del AMAS, en sustitución al CRT-AMAS. El Sistema contará con las siguientes funcionalidades:

- Chat para intercambio de informaciones marítimas *on-line*;
- Fortalecimiento de datos de CNTM en tiempo real;
- Posibilidad de inclusión de navíos constantes en la red AIS del AMAS en los ejercicios de CNTM;
- Portal (sitio web) para ser cargadas publicaciones, documentos de mejores prácticas, rol de errores más comunes, actas de Reuniones de COLCO, informes de los ejercicios, entre otros;
- Posibilidad de realización de videoconferencias; y
- Mantenimiento, por intermedio de un Módulo de Ejercicio (actualmente en desarrollo), de funcionalidades como: creación de rutas, creación de áreas, convoyes, inclusión de navíos ficticios, entre otras.

- Actualización de la clasificación de Navíos de Interés, donde se aprueba una recomendación para adoptarse de forma provisoria la clasificación propuesta por COLCO BRASIL;

- Verificación de comunicaciones periódicas;

- Adopción de la versión más reciente del Sistema *Naval Merchant Shipping Information System* (NAMESIS) en los Ejercicios de CNTM del AMAS. En aquella ocasión se sugirió que se estudie la factibilidad técnica de implementación de la Versión 3 del NAMESIS, evaluando la posibilidad de adecuarlo para ser utilizado de forma secundaria al CRT-AMAS;

- Cada COLCO estudiará la propuesta del Proyecto del Suplemento 1 presentado, las sugerencias y observaciones al CAMAS antes del 01 de abril de 2016, enviando una copia para cada uno de los restantes COLCO.

2.2.1.2 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2016) - Argentina

Entre los días 18 y 29ABR se desarrolló, en la Escuela Nacional de Náutica, el Curso

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

Internacional de Oficial de CNTM, que posee realización anual, a cargo del Comando Naval de Tránsito Marítimo (COTM) de la Armada Argentina (ARA).

En esta edición, participaron Oficiales pertenecientes a las Armadas de: Argentina, Ecuador, Panamá, Perú y Paraguay; y Oficiales de la Prefectura Naval Argentina.

Este curso, teórico y práctico se centró en los conceptos actuales y en los procedimientos de CNTM que se utilizan en la conducción de operaciones de protección al TM interamericano.

La consolidación de tal actividad, resulta fundamental en tiempo de paz para la coordinación de las acciones inherentes a la dirección, monitoreo y defensa del TM, de la pesca y de otras actividades económicas en las aguas de interés nacional.

Se desempeñó en la coordinación y como profesor del Curso el Jefe de Operaciones del CAMAS, el Capitán de Fragata Sergio Daniel HOJ, asistido por el Teniente de Fragata de la Reserva Naval Doctor Raúl Andrés ISASMENDI. Como profesores invitados participaron: el Capitán de Ultramar Julio César BERNAL, de Argentina; el Oficial Instructor de la Armada de Chile, Teniente de Fragata Rodrigo ZAMBRANO; y el Suboficial Principal Operaciones Sergio AVILA y el Suboficial Segundo Operaciones Gabriela ROSSI, como instructores de prácticas de la ARA.

2.2.1.3 – Conmemoración del 49° aniversario del CAMAS

El 18AGO2016, fue realizada en las instalaciones del Cuartel General del Estado Mayor General de la Armada Argentina la Ceremonia de Conmemoración del 49° Aniversario del CAMAS.

La misma fue presidida por el Sr. Coordinador del AMAS, Contraalmirante Dn. OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA, y contó con la participación de diversas autoridades civiles y militares, entre ellas, la Subsecretaria de las Malvinas y Atlántico Sur, Embajadora MARÍA TERESA KRALIKAS y el Director de Asuntos Multilaterales del Ministerio de Defensa Argentino SANTIAGO MARAFUSCHI, además de los Agregados Navales y de Defensa de diversos países.

En la ceremonia fueron pronunciadas palabras alusivas, en las cuales se destacó la vasta y rica historia de la Organización, sus emprendimientos actuales y los desafíos por venir.

2.2.1.4 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2016) - Brasil

El 26SET, el COLCO BRASIL inició el Curso Expedito de Control Naval del Tráfico Marítimo para Oficiales (C-EXP-CNTM-OF), destinado a Oficiales de la Marina del Brasil (MB), de la Fuerza Aérea Brasileira (FAB), de las Marinas Amigas y Servidores Civiles de Órganos ligados a las actividades de CNTM.

El curso tiene como propósito la calificación (preparación necesaria para el desempeño de una actividad, especialmente profesional) de los Oficiales y mejoramiento del concimiento para la conducción de los ejercicios y operaciones, nacionales e internacionales de CNTM, especialmente para los elementos que constituirán la Organización de CNTM (ORGACONTRAM).

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

En el Curso fueron inscriptos representantes de los siguientes países y Órganos: Chile, EEUU, San Tomé y Príncipe, Timor del Este, Venezuela, Policía Federal, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento, Fuerza Aérea Brasileira (FAB), además de representantes de la ORGACONTRAM brasileira, con un total de 20 alumnos.

La realización del Curso contribuyó para la ampliación de la Conciencia Situacional Marítima Regional (CSMR) y para la capacitación de militares y civiles en CNTM.

2.2.1.5 – Homogeneización de los Currículos de los Cursos OCONTRAM de la ARA y de la MB

El 18MAR2016, fue concluida la estandarización de los Cursos Internacionales de OCONTRAM de la ARA y de la MB. Después de un extenso trabajo realizado por los COLCO's. El esfuerzo tuvo como objetivo integrar las áreas de conocimiento que beneficiará directamente la interoperabilidad entre los utilizadores de la Doctrina de los países del Plan CODEFTRAMI, con énfasis en el AMAS, contribuyendo para su perfeccionamiento. Se destaca que la difusión de conocimientos normalizados contribuirá, dentro de otros aspectos, a la mejora del adiestramiento, en la utilización de sistemas y equipamientos y en la conducción de ejercicios de CNTM. Se resalta, que tal homogeneización ocurre observándose las especificaciones de cada ORGACONTRAM, por tanto, se busca obtener una unidad de esfuerzos para la conducción de las actividades combinadas de CNTM.

2.2.1.5 – Presentación del CAMAS en Organizaciones Militares Argentinas

En el 2016, presidido por el Sr. Coordinador del AMAS, Contraalmirante Dn OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA y coordinado por los asesores, fue realizado un ciclo de conferencias y exposiciones de difusión del origen, actualidad, actividades y los desafíos del CAMAS en Organizaciones Navales/Militares Argentinas. En la Escuela de Guerra Naval, para Oficiales Jefes; en la Escuela Naval Militar, para Cadetes del 4º Año; en la Base Naval de Mar del Plata y la Base Naval de Puerto Belgrano para Oficiales y Personal de Suboficiales de aquellas Bases.

En el ciclo se difundieron las tareas que realiza el CAMAS y su vinculación con el CNTM, dentro de un contexto de cooperación y co-participación entre las Armadas de los cuatro países que, mediante una estrecha cooperación permite consolidar su estructura, incrementar el adiestramiento, establecer procedimientos operativos, optimizar las comunicaciones y sistemas de control, elaborar y verificar una Doctrina propia común a ser adoptada por los países no solo del AMAS, asimismo pudiendo de acuerdo con criterios propios, ser empleados por los Países del Plan CODEFTRAMI.

2.2.2 - AÑO 2017

2.2.2.1 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2017) – Argentina

Con fecha 31MAR, en el Salón Almirante Brown de la sede del Estado Mayor General de la Armada, se llevó a cabo la Ceremonia de finalización del Curso OCONTRAM 2017. El mismo tuvo inicio, el 20MAR y fue dictado en la Escuela Nacional de Náutica.

Participaron de esta edición Oficiales de las Armadas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Uruguay, además de personal designado por la Prefectura Naval Argentina. En este Curso, fueron suministrados conocimientos teórico-prácticos centrados en los

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

bienvenidas y pronuncio las palabras de apertura del evento. Después de una breve introducción y una presentación sobre las principales evoluciones de la Organización en los últimos 50 Años, se trataron los siguientes temas:

- Actualización del Plan CODEFTRAMI - donde fue presentado el trabajo realizado por el CAMAS, que resultó en el documento preliminar que servirá de apoyo al Grupo de Trabajo (GT) de los Países del Plan CODEFTRAMI. Eso será uno de los Temas abordados en la Reunión en curso.
- Proyecto de Procedimiento (PO) de Intercambio de Información Marítima y Fluvial - Presentado y aprobado el Anteproyecto, evaluado entre los meses de SET y DEC2017. Esos temas serán presentados en la presente Reunión Ordinaria.
- Clasificación de Navíos de Interés. Tema también a ser tratado en la Reunión Ordinaria 2018, será presentado para su aprobación provisoria la Clasificación difundida en la Visita Operativa y ratificada en la Reunión Extraordinaria de 2017.
- Actualización del Proyecto de Suplemento 1 (2015) a la PTI Vol. 1.

2.3 – Gestiones Realizadas

2.3.1 - AÑO 2016

Se destaca la importante gestión del CAMAS ante la CNIE-CNTM para traer al debate la cuestión de la necesidad de ampliar, en cantidad y calidad, las informaciones marítimas y fluviales, que contribuirán a un mejor conocimiento de los espacios marítimos de interés y la obtención de un CASAM y de una esencial conciencia situacional marítima, desde tiempo de paz, a los países del Plan CODEFTRAMI, con especial atención a los países del AMAS.

Ese debate resultó en una recomendación para la elaboración de un documento preliminar que sea base de la elaboración futura de una Política de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales, adecuada a sensibles y complejas actividades de dirección civil, de monitoreo, de seguridad marítima y defensa del TM interamericano.

2.3.2 - AÑO 2017

En el 2017, en alusión a la celebración de los 50 años de la Organización, celebrada en Buenos Aires, la ARA y el CAMAS invitaron a las máximas autoridades de las Armadas del Plan CODEFTRAMI y Canadá, a participar en la conmemoración del aniversario y a realizar reuniones bilaterales entre todos los presentes, resultando en una aproximación sin par e histórica para el CAMAS.

3. PROGRAMACIÓN DE LOS EVENTOS PREVISTOS PARA EL PRÓXIMO PERÍODO Y TAREAS PENDIENTES

Los siguientes eventos están previstos a ser realizados por el CAMAS que asume el Cargo para el bienio 2018 / 2019.

NOTA: No se encuentran incluidos los eventos que, por acaso, fueran aprobados en la XXVIII Reunión de COLCO's.

3.1 - AÑO 2018

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

- ASD (JAN): Reunión del PACIOSWG, en Chile. El CAMAS participa de esta Reunión como Observador Permanente, pudiendo enviar un oficial representante;
- 12 al 16MAR: XXVIII Reunión Ordinaria de COLCO's y Ceremonia de Traspaso del Cargo de CAMAS (16MAR);
- ASD (MAY): Ejecución del Ejercicio NCAGS BELL BUOY, a ser conducido por la Armada de Chile.
- ASD (JUN) - Seminario en la EGN BRASIL sobre seguridad marítima en el Atlántico Sur. Representante del CAMAS podrá ser invitado para participar;
- ASD (AGO): Ejercicio de CNTM TRANSOCEANIC XXX, ejercerá las funciones de OCE el COLCO BRASIL;
- ASD (SEP) Reunión de Crítica del TRANSOCEANIC XXX, en COLCO BRASIL;
- ASD (OCT) Realización del Ejercicio de CNTM COAMAS 2018;
- ASD (NOV) Realización de la Reunión de Crítica del Ejercicio de CNTM COAMAS 2018;
- ASD (DEC) - XIII Conferencia Naval Interamericana Especializada en CNTM (XIII CNIE-CNTM). Brasil asume la Secretaría de la CNIE-CNTM.

3.2 - AÑO 2019

- ASD (JAN): Reunión del PACIOSWG, en Australia. El CAMAS participa de esta Reunión como Observador Permanente, pudiendo enviar un Oficial representante;
- ASD (MAR/ABR): Visita Operativa del CAMAS a los Comandantes de las Armadas del AMAS y a los COLCO's del AMAS, en ocasión de su segundo año de gestión;
- ASD (MAY): Ejecución del Ejercicio NCAGS BELL BUOY, a ser conducido por la Armada de Australia;
- ASD (JUN) - Seminario en la EGN BRASIL sobre seguridad marítima en el Atlántico Sur. Representante del CAMAS podrá ser invitado para participar;
- ASD (AGO): Ejercicio de CNTM TRANSAMERICA X, ejercerá las funciones de OCE el COLCO ARGENTINA;
- ASD (SET) Reunión de Crítica del TRANSAMERICA X, en el COLCO ARGENTINA;
- ASD (OCT) Realización del Ejercicio de CNTM COAMAS 2019; y
- ASD (NOV) Realización de la Reunión de Crítica del Ejercicio de CNTM COAMAS 2019.

4. ACTUALIZACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES DE LAS REUNIONES EN VIGOR

XXIX REUNIÓN DEL COLCO

De las Recomendaciones y Temas Pendientes de la XI CNIE-CNTM – PERU (LIMA - 2014) y XII CNIE-CNTM EEUU (JACKSONVILLE-FLÓRIDA – 2016), se destacan los siguientes:

4.1 - Recomendaciones y Temas Pendientes de la XI CNIE-CNTM – PERU (LIMA - 2014)

- Recomendación N° 1 (Presentado por CAMAS) – Proyecto de Bases de Acuerdo y Reglas de Debate – Los COLCO's emitirán sus análisis y sugerencias sobre el referido Proyecto, en el 2015. La Secretaría de la CNIE aprobará y enviará la versión final para uso en las CNIE-CNTM.

- Recomendación N° 8 (Presentado por COLCO PERU) – para la creación de un GT para evaluar la propuesta del COLCO PERU, en atención a la creación de la Red Transregional de Coordinación del TM de las Américas. Los COLCO's del AMAS enviarán los POC's respectivos componentes y sus posiciones así como sus propuestas. Se destaca, que los trabajos no tuvieron inicio en ese contexto, pero la idea será vuelta a presentar en la CNIE siguiente.

En la Reunión de COLCO 2016, fue presentado un análisis sobre el establecimiento de dos grandes Redes en el Atlántico y en el Pacífico, con la creación de dos Redes exclusivas de Coordinación entre los países miembros del Plan CODEFTRAMI, una formada por países bañados por el Océano Atlántico y otra por los países del Pacífico, modificando profundamente la estructura hoy existente de cuatro áreas marítimas.

Entre los argumentos presentados, que se observa la dificultad en la formación de otras áreas marítimas regionales, consolidadas y estructuradas como el AMAS, pudiéndose concluir el desafío que será la coordinación de grupos con más países y con áreas todavía mayores.

Recomendación N° 10 - (Presentados por COLCO MÉXICO) – utilizar las Rutas Standard para navegación en el Área Marítima del Pacífico Norte (AMPAN) y Área Marítima del Atlántico Norte (AMAN) Golfo de México. Las referidas Rutas, no fueron encaminadas oficialmente al CAMAS para posibilitar su inclusión en la Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI, los mismos necesitan de un análisis sobre su adecuabilidad en términos de CNTM regional.

- Recomendación N° 11 (COLCO ARGENTINA) – fueron aprobadas las Planillas de Evaluación DISTAFF. Se sugiere evaluar la posibilidad de inclusión en la Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI.

4.2 - Recomendaciones y Temas Pendientes de la XII CNIE-CNTM EEUU (JACKSONVILLE-FLÓRIDA – 2016)

- Recomendación N° 3 (APS CAMAS) - el uso del Proyecto de Suplemento 1 – PTI Vol. I, con el propósito de evaluar el documento en las Reuniones de Crítica e informar el resultado de esta evaluación en la próxima CNIE-CNTM 2018, para posibilitar su aprobación.

- Recomendación N° 4 (APS COLCO CHILE) – en la CNIE-CNTM anterior el COLCO CHILE presentó la propuesta de creación de un Grupo Web APAN. Los COLCO's en



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

XXIX REUNIÃO DE COLCO

ANEXO ALFA

TEMA Nº: 01

TEMAS PERMANENTES PARA AS REUNIÕES DE COLCO ORIGEM: CAMAS

1 - ATUALIZAÇÃO DAS TAREFAS PERMANENTES DO CAMAS

1.1 - Continuar com os esforços para melhorar as comunicações entre as Marinhas da AMAS

1.1.1 - Sistema de Criptografia

O correio eletrônico (e-mail) e o aplicativo de criptografia AMASSEC foram utilizados como sistemas primários de comunicações durante anos nos exercícios de CNTM e para tráfego administrativo. No entanto, como o AMASSEC foi desenvolvido em sistema operacional Windows XP, este começou a entrar em conflito com as atuais versões do Windows.

A Marinha do Brasil (MB), através do COLCO Brasil, desenvolveu o Sistema Criptográfico ÁTRIA para substituir o AMASSEC, permitindo comunicações seguras durante os exercícios de CNTM e garantindo a fidelidade da fonte.

O Sistema possui um Banco de Dados (BD) que armazena os Certificados e respectivas chaves públicas autenticadas, num servidor instalado na DMZ (Desmilitarized Zone) do Centro de Dados-MB. A administração é feita a partir do Supervisor do Sistema no COMCONTRAM.

Em 2016, o supracitado COLCO distribuiu o ATRIA para instalação e realização de testes nos Países do Plano CODEFTRAMI, que já se encontra em operação nos Países da AMAS.

Nesse contexto, por ocasião do COAMAS-2017, foi aprovada a Resolução Nº 02/COAMAS 2017, onde cada COLCO implementou um conjunto de práticas de criptografia de mensagens pelo ATRIA, entre aqueles OCA's/NCSO's que apresentaram dificuldades no Exercício. Essas práticas foram realizadas com as respectivas contrapartidas internacionais, com uma frequência de, ao menos, uma (1) prática semanal, com informação ao CAMAS, de modo a se poder elaborar um diagnóstico regional para, junto ao COLCO BRASIL, buscar soluções para reduzir as atuais questões técnicas.

Permanece o esforço para que os demais países do Plano CODEFTRAMI instalem o Sistema.

XXIX REUNIÃO DE COLCO

1.1.2 - Rede Interamericana de Telecomunicações Navais (IANTN)

A IANTN prevista como sistema secundário, praticamente, foi utilizada somente durante as experiências de comunicações dos exercícios.

1.1.3 - Sistema de Informação sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)

De modo a incrementar a capacidade de monitoramento, comunicação, controle e interoperabilidade no CAMAS e, também, nos demais do Plano CODEFTRAMI, ressalta-se a inclusão das funcionalidades do CRT-AMAS na estrutura do SISTRAM IV, atual versão do Sistema, de forma a permitir a troca seletiva de informações de Tráfego Marítimo (TM) real e de exercícios, inicialmente, entre os países da AMAS.

Permanece em desenvolvimento incorporar e testar as funcionalidades gráficas do CRT-AMAS (desenvolvimento do Módulo de Exercícios), dentro de uma camada de exercícios no Sistema.

A intenção é implementar esse intercâmbio, também, com os demais países do Plano CODEFTRAMI, assunto já tratado pelo CAMAS na CNIE-CNTM 2014.

1.1.4 - Sistema de Identificação Automática (AIS) da AMAS (Rede AIS AMAS)

Destaca-se a iniciativa da Armada Argentina (ARA) em, permanentemente, aprimorar e o projeto para funcionamento da Rede AIS da AMAS, Recomendação nº 11 da Ata da XXVI Reunião de COLCO.

A Rede AIS da AMAS foi concluída em Setembro de 2014, estando operacional para consultas através do site da AMAS.

A partir de 2012, o COLCO PARAGUAI vem desenvolvendo o seu Sistema AIS, com a instalação de diversas Estações ao longo do Rio Paraguai, o que possibilitará a sua integração à Rede AIS da AMAS, melhorando a elaboração de um panorama regional comum de CNTM agora nos rios da AMAS.

1.2 - Publicações da AMAS para os países do Plano CODEFTRAMI

1.2.1 – Ordem de Operação Permanente para Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI

As Ordens de Operações dos Exercícios de CNTM TRANSOCEANIC, TRANSAMÉRICA (TO-TA) e COAMAS foram unificadas e formaram a ORDEM DE OPERAÇÃO PERMANENTE PARA EXERCÍCIOS DE CNTM DOS PAÍSES DO PLANO CODEFTRAMI, conforme aprovado na XI CNIE-CNTM. Em 2016, na XII CNIE-CNTM, realizada nos EUA, a Recomendação nº 12 aprovou o uso da ORDOP (Versão 2015) dos Países do Plano CODEFTRAMI.

1.2.2 – Projeto de Suplemento 1 à Publicação Tática Interamericana (PTI) de CNTM Vol. 1

Em 2016, a Recomendação nº 3 da XII CNIE-CNTM, realizada nos EUA, aprova o uso do Projeto de Suplemento 1 – PTI Vol. I, com o propósito de se avaliar o documento nas

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Reuniões de Crítica da AMAS e informar o resultado dessa avaliação na CNIE-CNTM 2018, para possibilitar a sua aprovação definitiva.

Ainda em 2016, o CAMAS produziu a primeira modificação ao Projeto supracitado, contendo as modificações e alterações propostas nas Reuniões de Crítica dos Exercícios COAMAS 2016 e 2017, e propôs na Reunião de Extraordinária de 2017 (Aniversário de 50 Anos do CAMAS) enviar aos OCE dos Exercícios de CNTM Interamericanos essas modificações para serem incluídas nos Anexos "Z" de sua ORDOP, de modo que possibilite a sua análise e, nas Reuniões de Crítica, adotem as Resoluções necessárias à respeito. Desse modo, recomendou-se nessa Reunião analisar, avaliar e continuar os trabalhos de atualização do referido Projeto (em base às resoluções das Reuniões de Crítica dos próximos Exercícios Interamericanos) para, posteriormente, submeter o documento final à XIII CNIE-CNTM – Brasil.

1.2.3 – Atualização das Publicações de forma digital

O COLCO ARGENTINA deu início ao estudo de exequibilidade para a criação de um sistema que permita a atualização de todas aquelas publicações (em formato digital) que se encontra na Página Web do CAMAS. O mesmo permitirá uma atualização rápida e dinâmica de todo material, assim como também poder contar em tempo com a última versão vigente.

1.3 - Efetuar a análise sistemática da doutrina própria da AMAS e de outras pertencentes a organizações de CNTM extra-AMAS, com o propósito de deixar as publicações próprias no estado da arte

Para atingir esse objetivo os Oficiais da AMAS participaram como Observadores nos seguintes eventos internacionais de CNTM que, entretanto, tem como foco de aplicação doutrinário o *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS):

- Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group – PACIOSWG 2016; e
- Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group – PACIOSWG 2017.

Foram resultados concretos dessas participações:

- a posse e distribuição para os países da AMAS da Versão do programa NAMESIS III, para a sua avaliação; e
- a posição definitiva do CAMAS como Observador nos fóruns PACIOSWG e NSWG, ambas constantes dos respectivos "TERMS OF REFERENCE".

Destaca-se que as Doutrinas de CNTM e NCAGS buscam aprimorar os instrumentos para melhorar o intercâmbio de informações marítimas, bem como a sua qualidade e quantidade. Assim, quatro temas e trabalhos no âmbito do CAMAS foram essenciais para contribuir com essa proposta, bem como destaca-se que são intrinsecamente relacionados e necessitam ser desenvolvidos de forma paralela:

- a atualização do Plano CODEFTRAMI;
- a elaboração de um documento Preliminar que sustente uma futura Política de Informações Marítimas e Fluviais sob o referido Plano;
- a atualização do conceito de Navios de Interesse; e
- a aprovação de um Procedimento Operativo (PO) de Intercâmbio de Informações

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Marítimas e Fluviais dos Países da AMAS.

1.3.1 – Atualização do Plano CODEFTRAMI

A proposta inicial de atualização do Plano CODEFTRAMI surgiu dos debates ocorridos na XII CNIE-CNTM, em 2016, e foram expressas por intermédio da Recomendação nº 10: "o CAMAS criará um grupo de trabalho para analisar a possibilidade de atualização do Plano CODEFTRAMI".

O objetivo do CAMAS é apresentar essa proposta considerando os possíveis efeitos dos desafios comuns e o fato das ameaças afetarem, consideravelmente, a segurança do tráfego marítimo e fluvial.

Nesse contexto, estas e outras questões foram abordadas na esfera dos trabalhos preliminares, com o objetivo de possibilitar a preparação de um documento que resuma os principais aspectos da atualização do referido Plano.

Em 2017, na Reunião Extraordinária (Aniversário de 50 Anos), o CAMAS apresentou um documento preliminar, enviado previamente aos COLCO's para seu conhecimento, contendo uma análise de proposta de atualização do Plano CODEFTRAMI, cuja Resolução decorrente determinou a continuidade dos trabalhos para a elaboração do referido documento preliminar, agora em consonância também com o GT dos Países do Plano CODEFTRAMI, de modo que se possa submetê-lo à apreciação por ocasião da XIII CNIE-CNTM – Brasil.

1.3.2 – Documento Preliminar que sustente uma futura Política de Informações Marítimas e Fluviais sob o Plano CODEFTRAMI

Contribuir para a segurança marítima do tráfego marítimo e fluvial implica, necessariamente, em contar com a informação adequada e oportuna para brindar essa segurança, de modo a assessorar na tomada de decisões às autoridades que executarão as ações correspondentes.

Por isso, o CAMAS outorgou uma importância vital a essa questão, transformando-se em objeto de estudo e debate a informação marítima e fluvial que é habitualmente intercambiada.

Hoje, a Organização encontra-se trabalhando nesse tema de otimização e melhoria do intercâmbio de informações, utilizando como referência o conceito de Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM), não somente como um processo contínuo, senão um estado final desejado.

Na XII CNIE-CNTM, celebrada em AGO2016 (Jacksonville – EUA), foi realizada uma exposição pelo CAMAS incentivando o debate acerca da importância de ampliar a integração regional pelo desenvolvimento de uma política de intercâmbio de informações marítimas e fluviais. O debate se traduziu na Recomendação nº 9, onde o CAMAS deveria criar um GT para desenvolver uma política de integração que tivesse como princípio uma política regional de informação marítima e fluvial, orientada a ampliar a qualidade e o volume da mesma.

Em função do acordado na referida CNI-CNTM, o CAMAS atualmente coordena o GT com o propósito de desenvolver a Recomendação para poder apresentar o Documento Preliminar que sustente tal Política na próxima CNIE CNTM de 2018.

1.3.3 – Atualização do conceito de Navios de Interesse

Na X CNIE-CNTM – Colômbia – OUT2012, a Recomendação nº 15 propôs incorporar à Publicação Tática Interamericana de CNTM – PTI-CNTM Vol. I (B), e seu Complemento, o conceito de Navio de Interesse, que versa sobre a classificação adotada na IX CNIE-CNTM - CHILE, segundo o anexo "A" daquela Ata.

Por sua vez, na Reunião de COLCO celebrada, em MAR2016, no RJ, aprovou-se, de forma provisória pela Resolução nº XXVII /10, adotar a classificação dos navios de interesse proposta pelo COLCO Brasil. A proposta em questão seria apresentada na XII CNIE-CNTM, o que não ocorreu devido à necessidade de se aprofundar os estudos sobre o tema.

Considerando a classificação aprovada na X CNIE-CNTM, cujo espectro abrange apenas as questões de defesa, a classificação de países como os EUA e a recente classificação aprovada de forma provisória na Reunião de COLCO, de MAR2016, essa última que apresenta aspectos relacionados à segurança marítima, após estudos realizados pelo CAMAS propõe-se na VISITA OPERATIVA 2017 uma nova classificação, de modo a conciliar e congregar os conceitos expressos em termos de situação normal, de segurança marítima e de defesa. Os conceitos foram analisados e avaliados pelos COLCO's com sugestões que foram implementadas.

Na Reunião Extraordinária de 2017, no transcurso da comemoração do Aniversário de 50 Anos do CAMAS, foi reapresentada a definição para os Navios de Interesse, para ser implementada, com a recomendação para se analisar e avaliar os referidos conceitos na próxima Reunião Ordinária de COLCO, a ser realizada, em MAR2018 e, posteriormente, submetê-lo à aprovação na XIII CNIE-CNTM – Brasil.

O conhecimento sobre os Navios de Interesse em todas as áreas marítimas vem a ser uma preocupação atual dos Países. Assim, percebeu-se importância de uma ferramenta (*software*) que possibilitasse a análise automática e qualitativa do TM, de forma que as ORGACONTRAM dispusessem de informações preditivas de quais Navios Mercantes são de interesse. O desenvolvimento e integração dessas ferramentas e de suas funcionalidades, de suas análises, das questões jurídicas e de procedimentos decorrentes representam um desafio importante para os próximos anos para o CAMAS e os demais Países do Plano CODEFTRAMI.

1.3.4 – Procedimento Operativo (PO) de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais dos Países da AMAS

Essa iniciativa está destinada a fortalecer o conceito de CASAM, constituindo parte da missão principal dos COLCO's, contribuindo assim à análise e tomada de decisões da Autoridade nos cenários de paz, crise e conflitos armados.

Para a confecção do Anteprojeto do PO, o CAMAS e os COLCO's elaboraram os parâmetros de informação com base nos delineamentos estabelecidos previamente e em experiências próprias, de modo a possibilitar a apresentação de um Projeto de PO para ser submetido à aprovação na próxima Reunião Ordinária de COLCO, a ser realizada em MAR2018.

Na Reunião Extraordinária de 2017, o Anteprojeto foi aprovado para ser implementado de forma experimental, a nível do CAMAS. Como Recomendação foi determinada a sua

XXIX REUNIÃO DE COLCO

avaliação entre os meses de SET e DEZ2017. Após isso, foi elaborado o Projeto de PO, de modo a possibilitar a sua apreciação na presente Reunião Ordinária de COLCO.

Este PO permitirá, em curto prazo, incrementar a qualidade e quantidade e informações marítimas e fluviais que se intercambiam dentro da Organização, contribuindo para a elaboração de um panorama regional comum da situação marítima e fluvial na AMAS. Além disso, contribuirá, ainda, para satisfazer as necessidades e requerimentos dos COLCO'S resultando em uma maior aproximação e interação entre eles. Destaca-se, em acréscimo, que esse PO será o instrumento para se intercambiar as informações sobre Navios de Interesse, cujo trabalho de adequação de procedimentos, aspectos legais e de acordos decorrentes estão sendo abordados no documento preliminar sobre Política de Intercâmbio supracitado.

1.4 - Manter a realização anual de, pelo menos, um exercício regional com as Marinhas da AMAS, e um exercício internacional, a cada dois anos

As Marinhas da AMAS participaram dos seguintes Exercícios de CNTM:

1.4.1 - Exercícios Regionais no âmbito da AMAS:

1.4.1.1 - COAMAS 2016:

Foi realizado no período de 03 a 14OUT2016, tendo o CAMAS como o Oficial Condutor do Exercício (OCE). O Exercício contou com a presença de Oficiais de Marinhas Amigas. A Reunião de Crítica do COAMAS 2016 foi realizada, de 07 a 09NOV, na cidade de Buenos Aires, com a presença do COLCO ARGENTINA e de Oficiais da AMAS. Os COLCO'S do Uruguai, Paraguai e Brasil foram representados pelos Assessores do CAMAS das respectivas Marinhas.

1.4.1.2 COAMAS 2017:

Foi realizado no período de 05 a 16JUN2017, sendo o CAMAS o OCE. A Reunião de Crítica do Exercício COAMAS 2017 foi realizada, de 03 a 07JUL, na cidade de Buenos Aires. Contou com a presença do COLCO ARGENTINA, do COLCO PARAGUAI e de Oficiais da AMAS. Os COLCO'S do Uruguai e do Brasil foram representados pelos Assessores do CAMAS das respectivas Marinhas.

1.4.2 - Exercícios Internacionais no âmbito do Plano CODEFTRAMI:

1.4.2.1 - TRANSOCEANIC XXIX:

Realizado de 30MAI a 10JUN2016, na sede do COLCO PARAGUAI, o Exercício TRANSOCEANIC XXIX contou com a presença do Almirante HUGO MILCIADES SCOLARI PAGLIARO, Comandante daquela Armada.

Este Exercício de CNTM é um dos principais eventos constantes do calendário anual de atividades dos COLCOS e contou, nessa edição, com a participação das Marinhas da Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e México.

Destaca-se a importância desse evento pela direção realizada, pela primeira vez, pela Armada do Paraguai, constituindo um feito importante para o País e sua Instituição. A sua coordenação segue em rotação pelos demais países participantes, sendo o OCE do próximo evento o Brasil, em 2018.

1.4.2.2 - TRANSAMÉRICA IX

Foi realizado no período de 28AGO a 08SET2017, sendo o COLCO CHILE o OCE. Teve a participação das Armadas da Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru e

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Uruguai.

A Reunião de Crítica do Exercício TRANSAMÉRICA IX foi realizada, de 16 a 20 OUT, na cidade de Valparaíso. Contou com a coordenação do COLCO CHILE e da representação das Armadas da Argentina, Colômbia, Equador, EUA, México e Peru.

1.5 - Promover a presença de observadores, como representantes da AMAS, nos exercícios internacionais fora do sistema americano

Em 2016:

Evento	Participante da AMAS
Reunião do PACIOSWG	Oficial do COLCO Brasil e o Oficial de Operações do CAMAS
Exercício de NCAGS Bell Buoy (Realizado pelo grupo de Países-Membros do PACIOSWG)	xxx
Reunião do NATO Shipping Working Group (NSWG)	Assessor do CAMAS e Oficial do COLCO Brasil

Em 2017:

Evento	Participante da AMAS
Reunião do PACIOSWG	Oficial Assessor do CAMAS e Oficial de Operações do CAMAS
Exercício de NCAGS Bell Buoy (Realizado pelo grupo de países membros do PACIOSWG)	Operações do COLCO Brasil
Reunião do NSWG	Oficial de Doutrina do COLCO Brasil

A participação de Oficiais da AMAS em eventos internacionais, no que concerne ao CNTM, tem permitido ao CAMAS acompanhar *in loco* o desenvolvimento e o aprimoramento da Doutrina NCAGS, cujos ensinamentos colhidos estão servindo para avaliar a necessidade de aprimoramentos nos procedimentos adotados pela AMAS.

1.6 - Controlar as publicações em vigor elaboradas na AMAS ou as estrangeiras adotadas, mantendo-as atualizadas

O CAMAS possui em sua dotação de publicações da Organização do Tratado do Atlântico Norte OTAN/NATO atualizadas:

Publicação	Ano
ATP 2(C), Volume I – "Naval Cooperation and Guidance for Shipping Manual (NCAGS)	2014
ATP 02.1 "Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) – Guide to Owners, Operators, Masters and Officers" Edition A, Version 1	2014
APP-11(C) OPTASK NCAGS	2013
APP-11 (C) OPTASK COMMS	2013
AJP -3.4.9 Joint Doctrine for Civil-Military Cooperation	2013
APP -08 (NCAGS) Organization, Publications and Documents	2007
AAP – 6 – NATO Glossary of Terms and definitions	2010

As publicações em vigor do CAMAS estão em constante atualização levando em consideração os exercícios de CNTM e tendo algumas referências com a aplicação da Doutrina NCAGS.

1.7 - Implementar a adoção de publicações que sejam necessárias para o desenvolvimento do CNTM na AMAS. A adoção de publicações serão propostas em Reuniões de COLCO ou entre Reuniões, nos casos urgentes, de acordo com as normas em vigor

Atualmente, não se julga necessário adotar novas publicações para o desenvolvimento do CNTM Interamericano, porém é essencial o contínuo aprimoramento de procedimentos e atualização das atuais publicações às questões relacionadas ao intercâmbio de informações marítimas e ameaças existentes no ambiente marítimo.

Permanece, também, a necessidade conduzir os estudos recomendados pela CNIE-CNTM 2016 que dizem respeito à elaboração de um documento preliminar que sustente uma futura Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais, bem como a possibilidade de atualização do Plano CODEFTRAMI.

Nesse sentido, faz-se necessário, ainda, a modernização, principalmente, das mensagens de CNTM, as de comboio, que em alguns casos são redigidas de acordo com o Sistema MERCO e obrigam a sua manutenção, sendo que as demais já constam do Projeto de Suplemento do PTI-CNTM VOL. 1 (B).

1.8 - Manter a custódia e efetuar as atualizações do PTI – CNTM – VOL 1 e do SUP1 ao PTI – CNTM – VOL 1, conforme decidido na IV CNIE – CNTM.

O CAMAS permanece com a custódia das publicações de CNTM, buscando-se cada vez mais inseri-las no site Web da AMAS, com o intuito de ampliar a sua publicidade.

Atualmente, pretende-se utilizar o site da AMAS para a divulgação de documentos e notícias sobre CNTM, para isso, uma aba específica foi criada na gestão passada.

Nessa gestão, o COLCO ARGENTINA desenvolveu estudos para a criação de um sistema que permita a atualização das publicações que se encontram naquela Página, o que possibilitará a atualização rápida e *on-line* do material, disponibilizando a última versão vigente.

1.9 - Estabelecer como objetivo a realização de exercícios de CNTM com a participação de navios mercantes e pesqueiros reais

A publicação que trata sobre essa participação é a PTI-CNTM Vol. II, que foi atualizada na gestão anterior, posteriormente apresentada e aprovada na XI CNIE-CNTM.

Essas publicações necessitam ser divulgadas, em especial, para os Centros de Instrução e Formação de Pessoal da Marinha Mercante, a fim de serem inseridas em seus currículos.

Atualmente, por ocasião dos Exercícios de CNTM são empregadas, em substituição dessas publicações, cartas convites enviadas com tópicos motivacionais para os

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Comandantes e Companhias de Navegação, convidando-os a participarem desses eventos, bem como formulários de orientação para entrevista dos Comandantes de NM pelo pessoal do Oficial Orientador quando realizam as visitas.

Por serem publicações de uso específico da Marinha Mercante, constata-se a necessidade de sua maior utilização em exercícios e em cursos de CNTM, bem como da sua aplicação junto aos Navios Mercantes. Assim, é importante continuar os esforços para que essas publicações sejam divulgadas para o pessoal da Marinha Mercante de modo a possibilitar a sua análise e apresentação posterior de sugestões pertinentes para o seu aprimoramento e atualização.

Nesse contexto, o CAMAS sugere que os COLCO da AMAS continuem convidando os NM em trânsito nas suas respectivas áreas marítimas para que participem dos exercícios de CNTM, bem como as companhias de navegação e agências marítimas de seus Países, sendo uma boa forma de divulgação a distribuição de Cartas Convites dos COLCO à Comunidade Marítima de seus Países, além do maior envolvimento da ORGACONTRAM nos Exercícios de CNTM.

Destaca-se que o COLCO BRASIL tem mantido, de forma regular, a rotina de convidar o Tráfego Marítimo (TM) em trânsito na sua Área SAR, bem como a Comunidade Marítima para participar dos Exercícios de CNTM. No COAMAS 2017, teve como resultado a adesão de um total de 73 navios mercantes (68 estrangeiros e 3 nacionais), que enviaram os seus FORMAT ALFA simplificados.

Assim, o CAMAS sugere que os COLCO'S continuem incentivando a divulgação dos Exercícios de CNTM perante a Comunidade Marítima, por meio das visitas aos NM, encaminhamento das cartas-convite constantes da Ordem de Operação do Exercício e a adesão de NM por meio do preenchimento do FORMAT ALFA, por parte dos despachantes marítimos ou agentes de navegação.

2. INFORMAÇÃO SOBRE AS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO PERÍODO

2.1 – Demais Atividades Operativas / Exercícios

2.1.1 - ANO 2016

2.1.1.1 – Utilização do SISTRAM IV do COLCO BRASIL em apoio às operações de segurança marítima com os países da África Ocidental

Por ocasião da operação Obangame Express 2016, coordenada pelos EUA na costa oeste da África, no período de 14 a 25MAR2016, o Centro de Operações Marítimas com sede na Base Naval de Luanda – Angola, contou com o apoio conjunto do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM IV), do COLCO-BRASIL, e do Sistema de Controle e Visualização de Embarcações no Território Marítimo Nacional (SEAVISION), do Ministério de Transporte e da Marinha dos EUA.

A operação destinou-se ao incremento da segurança marítima no Atlântico Sul através da contribuição ao adestramento contra delitos como a pirataria e demais atividades ilícitas naquela região.

Nesse sentido, os sistemas de monitoramento foram utilizados no acompanhamento

XXIX REUNIÃO DE COLCO

dos meios envolvidos naquela costa, provendo um panorama de superfície em águas afastadas no Atlântico Sul. Para o CAMAS representa, ainda, uma gradual ação de aproximação da Organização com a ZOPACAS.

2.1.1.2 – Participação de representante do CAMAS no Seminário de Segurança Marítima do Atlântico Sul (SEMASUL)

No período de 15 a 17JUN2016, na Escola de Guerra Naval (EGN) do Brasil foi realizado o Seminário de Segurança Marítima do Atlântico Sul, coordenado pelo Centro de Estudos Políticos e Estratégicos daquela Escola e com a participação da Organização Marítima Internacional (IMO).

Esse Seminário teve como objetivo a divulgação de experiências bem sucedidas de arranjo multilateral no monitoramento, controle e acompanhamento do TM no Atlântico Sul como forma de exemplo para novas iniciativas.

O Seminário representou uma excelente oportunidade à reflexão institucional e acadêmica, com a participação de importantes atores envolvidos na temática sobre práticas e iniciativas colaborativas e cooperativas que reforçam a segurança marítima nesse Oceano.

Contou com a participação de mais de 30 Delegações de diversos países, dentre eles: Angola, Benin, Camarões, Gabo Verde, Gana, França, Brasil, Libéria, Moçambique, Nigéria, Paraguai, Portugal, USA, Senegal, UK e São Tomé e Príncipe. Dentre as Organizações participaram representantes: do CAMAS, do Centro Regional de Segurança Marítima da África Central, das Comunidades Econômicas Africanas do Leste e Oeste, da União Europeia, além das Agências Brasileiras como a Nacional de Petróleo, a de Transportes Aquaviários, a Polícia federal e a Força Aérea Brasileira.

O representante do CAMAS fez uma exposição sobre a origem e as principais atividades desenvolvidas pela Organização, e foi identificado pelas Delegações como uma Instituição Multinacional que pode contribuir, pela sua iniciativa e exemplo, com os esforços de segurança marítima, inclusive com os africanos da costa ocidental.

Na apresentação do Centro Inter-regional de Coordenação de Segurança Marítima africano foi manifesta a vontade de ratificar um Acordo com o CAMAS, de modo a proporcionar uma aproximação, bem como verificou-se uma quantidade crescente de Centros de Informações Marítimas com interesse de intercambiar informações no nível regional e global.

Observou-se, ainda, as vantagens que poderão advir da maior aproximação do CAMAS com os Centros de Estudos Político-Estratégicos dos Países interessados, principalmente em função de um Jogo de Crise em CNTM que foi desenvolvido no SEMASUL pelo CEPE-EGN, de modo a poder efetuar uma troca de experiências nesse sentido.

A divulgação das atividades e as exposições (incluindo a do CAMAS) foram disponibilizadas na página www.semasul2016.com.br.

XXIX REUNIÃO DE COLCO

2.1.1.3 - XII Conferência Naval Interamericana Especializada em CNTM (CNIE - CNTM)

Uma Delegação do CAMAS participou da XII Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNIE-CNTM), realizada no período de 01 a 05AGO2016, na Cidade de Jacksonville/Flórida – EUA.

Na mesma estiveram presentes os representantes as Armadas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, México, Paraguai, Peru, Uruguai, e da Rede Interamericana de Telecomunicações Navais, além do país anfitrião.

Com o importante aporte de trabalho realizado no âmbito da AMAS nos últimos anos, a delegação CAMAS e os COLCO'S realizaram distintas apresentações com propostas e análises referentes ao CNTM em geral que, sendo consideradas pelos demais representantes dos COLCO'S das Américas presentes, deram lugar a Recomendações e Resoluções em nível interamericano.

Nessa Conferência, o CAMAS efetuou a sua contribuição com os seguintes temas expostos:

- Atualidade do CAMAS (principais atividades e realizações);
- Apresentação da Ordem de Operações Permanente de Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI (Versão 2015), para aprovação do documento final;
- participação do desenvolvimento de estudos relacionados com o aprimoramento da Doutrina de CNTM em função das Doutrinas NCAGS e *Civil and Military Cooperation* (CMIC);
- Apresentação do Projeto de Suplemento nº I ao PTI Volume I (Versão 2015), de modo que pudesse ser aprovado o referido Projeto para uso e teste no âmbito dos Países do Plano CODEFTRAMI (apresentado pelo COLCO-BRASIL);
- Apresentação do Sistema Criptográfico ATRIA (apresentado pelo COLCO-BRASIL); e
- Apresentação de estudo sobre Informações Marítimas como uma chave para a gestão dos Espaços Marítimos.

2.1.1.4 - Exercício BELL BUOY 2016

Com a aplicação da Doutrina NCAGS, realizado na Inglaterra, no contexto das atividades do PACIOSWG, com a participação do Oficial de Operações do COLCO Brasil.

2.1.2 - ANO 2017

2.1.2.1 – Reunião PACIOSWG 2017

No período de 23 a 27JAN2017, o COLCO BRASIL sediou a Reunião Anual do PACIOSWG, onde estiveram presentes representantes dos seguintes países: Austrália, Canadá, Chile, EUA, Equador, França, Nova Zelândia, Reino Unido e República da Coreia do Sul.

O propósito da Reunião foi compartilhar informações que contribuam à melhoria da segurança do TM, bem como estreitar o relacionamento entre os Órgãos Internacionais responsáveis por essa atividade. Trata-se de um importante foro pela oportunidade de

XXIX REUNIÃO DE COLCO

acompanhar as evoluções da Doutrina NCAGS, buscando-se adaptar, face às particularidades e peculiaridades do CNTM Interamericano aquilo que contribua à sua evolução doutrinária.

O evento também se destinou à orientação prévia ao COLCO BRASIL para o planejamento e execução do Exercício Multinacional de CNTM BELL BUOY, que ocorreu ainda em 2017.

2.1.2.2 - Exercício BELL BUOY 2017

Entre os dias 8 e 12MAIO teve lugar na cidade do Rio de Janeiro o Exercício Multinacional BELL BUOY 2017, desenvolvido nas instalações da Escola de Guerra Naval. O Exercício foi dirigido, pela primeira vez, pelo COLCO-BRASIL.

Executado *on-line*, em tempo real e sob a Doutrina NCAGS, o referido Exercício apresentou respostas às situações de crises que pudessem afetar ao TM.

Contou com a presença de Observadores de 11 Armadas Amigas, dentre outros da Austrália, Chile, Colômbia, Coreia do Sul, Equador, EUA, França, Peru e México, assim como do CAMAS e de várias Instituições Civis (Agência Nacional do Petróleo, TRANSPETRO, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Petrobrás, Polícia Federal, Força Aérea Brasileira e Instituto do Meio Ambiente (IBAMA).

O Exercício possibilitou às Marinhas e Instituições participantes acompanhar as evoluções da Doutrina NCAGS orientada também às questões contemporâneas da segurança marítima, onde foram simuladas as atuações frente a diversas ameaças, além de testar os procedimentos de compartilhamento de informações sobre o TM marítimo com outras Marinhas e Agências com interesse no uso do mar, buscando assim a evolução da cooperação multinacional.

2.1.3 – Visitas Operativas em 2017

Em 28ABR2017, deu-se por finalizado o ciclo de visitas operativas que realiza o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, à parte de sua estrutura operativa no Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina. As visitas foram realizadas nas seguintes datas:

- 14 a 15MAR – COLCO ARGENTINA;
- 21 a 23MAR – COLCO BRASIL;
- 03 a 07ABR – COLCO PARAGUAI; e
- 24 a 28ABR – COLCO URUGUAI.

Nessas visitas se levaram a cabo Reuniões Bilaterais entre o CAMAS e os COLCO'S, onde se trataram e analisaram múltiplos temas de interesse no âmbito do TM Regional, buscando-se estabelecer os delineamentos sobre políticas a serem aplicadas em cada uma das Áreas de responsabilidade, assim como procurando atualizar a Doutrina de CNTM interamericana e os protocolos a serem utilizados pela Organização.

Durante as Visitas analisou-se, dentre outros temas, o incremento do intercâmbio de informações marítimas e fluviais relacionadas com o CASAM, de modo a melhorar a qualidade e quantidade dessas informações, buscando formatar um panorama de superfície regional para o CAMAS e, em contrapartida, devolvendo aos COLCO'S

XXIX REUNIÃO DE COLCO

informações compiladas de seu interesse.

Outras realizações importantes ocorridas durante as Visitas foram as entregas de Medalhas do Serviço CAMAS. Estas Medalhas são a materialização do reconhecimento que o Coordenador confere a todo o pessoal que contribuiu de forma relevante com a Organização, seja no desenvolvimento de novos sistemas, atualização da Doutrina de CNTM, execução de exercícios internacionais e implementação de novos protocolos, dentre outros feitos.

Em tal sentido foram reconhecidos: da Marinha do Brasil o Capitão de Mar e Guerra MARCIO MARTINS VILARA, o 3º SG (CN) LEANDRO CARLOS SANTOS DA SILVA y O 3º SG (ES) CARLOS GOMES BARRETO; da Armada do Paraguai o Sr. Vicealmirante PAULO MARIA GOMEZ BENITEZ, o Sr. Capitán de Navio Diplomado de Estado Maior LUIS MARIANO CIANCIO PETTERS, o Suboficial Mayor Radio Señalero HERNAN JUSTO VAZQUEZ ESPINOLA e o Suboficial de 2da Prefectura MERCEDES JOEL VARGAS PORTILLO; e da Armada do Uruguai, a Suboficial de 2da Servicios (CC) PATRÍCIA GIORDANO.

2.2 - Atividades Administrativas e Cursos

2.2.1 - ANO 2016

2.2.1.1 – XXVII Reunião Ordinária de COLCO e Passagem do Cargo de CAMAS

Durante a semana de 14 a 18MAR, foram realizadas as reuniões relativas à evolução dos diferentes temas devidos ao CNTM, entre as Marinhas da AMAS.

Essas atividades tiveram início a partir da XXVII Reunião de COLCO, realizada no Brasil (Rio de Janeiro), onde o Contraalmirante OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA assumiu o cargo de CAMAS, em 18MAR.

Participaram das mesmas os Comandantes/Chefes de Estados Maiores das Armadas, os COLCO'S e os Assessores de cada País integrante da Organização.

Os temas abarcaram aspectos de administração, estrutura, procedimentos de CNTM e exercícios a realizar durante o biênio 2016-2017, onde a Armada Argentina passou exerceu a Autoridade de Coordenação. Dentre eles destacaram-se:

- Ampliação da relação do CAMAS com demais Agências e Organizações de CNTM, com um aumento gradual de processo de aproximação;
- Aproximação do CAMAS com os Países da ZOPACAS;
- Aproximação com a Doutrina NCAGS de forma complementar e concomitante pelos Países da AMAS, adquirindo conhecimento prático da referida Doutrina NCAGS, a fim de enriquecer com outros a Doutrina Interamericana de CNTM;
- Rede AIS da AMAS - restauração dos equipamentos danificados e reconfiguração por etapas da RED AIS do Paraguai;
- Migração e modernização do CRT-AMAS – com a criação de um Módulo de Gerenciamento do SISTRAM IV, específico para exercícios de CNTM, sem prejuízo aos acordos vigentes no âmbito da AMAS, em substituição ao CRT-AMAS. O Sistema conterá as seguintes funcionalidades:

- Chat para troca de informações marítimas *on-line*;

XXIX REUNIÃO DE COLCO

- Fornecimento de dados de CNTM em tempo real;
 - Possibilidade de inclusão de navios constantes na rede AIS da AMAS nos exercícios de CNTM;
 - Portais para serem carregadas publicações, documentos de melhores práticas, rol de erros mais comuns, atas de reuniões de COLCO, relatórios dos exercícios, dentre outros;
 - Possibilidade de realização de videoconferências; e
 - Manutenção, por intermédio de um Módulo de Exercício (atualmente em desenvolvimento), de funcionalidades como: criação de rotas, criação de áreas, comboios, inclusão de navios fictícios, dentre outras;
- Padronização da classificação de Navios de Interesse, onde aprova-se uma recomendação para se adotar de forma provisória a classificação proposta pelo COLCO BRASIL;
- Testes de comunicações periódicas;
- Adoção da versão mais recente do Sistema *Naval Merchant Shipping Information System* (NAMESIS) nos Exercícios de CNTM da AMAS. Naquela ocasião sugeriu-se que se estudasse a viabilidade técnica de implementação da Versão 3 do NAMESIS, avaliando a sua adequabilidade para ser utilizado de forma secundária ao CRT-AMAS; e
- Cada COLCO estudará a proposta de Projeto de Suplemento 1 apresentada, encaminhando sugestões e observações ao CAMAS até 01 de abril de 2016, com cópia para os demais COLCO.

2.2.1.2 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2016) - Argentina

Entre os dias 18 e 29ABR se desenvolveu, na Escola Nacional Náutica, o Curso Internacional de Oficial de CNTM, que possui realização anual sob o Comando Naval de Trânsito Marítimo (COTM) da Armada Argentina (ARA).

Nessa edição participaram Oficiais pertencentes às Armadas: da Argentina, Equador, Panamá, Peru e Paraguai; e Oficiais da Prefeitura Naval Argentina.

Este curso, teórico e prático centrou-se nos conceitos atuais e nos procedimentos de CNTM que se utilizam na condução de operações de proteção ao TM interamericano.

A consolidação de tal atividade resulta fundamental em tempo de paz na coordenação das ações inerentes à Direção, Monitoramento e Defesa do TM, da Pesca e de outras atividades econômicas nas águas de interesse nacional.

Desempenhou a coordenação e as atividades de professor do Curso o Chefe de Operações do CAMAS, Capitán de Fragata Sergio Daniel HOJ, assistido pelo Teniente de Fragata de la Reserva Naval Doctor Raúl Andrés ISASMENDI. Como professores convidados participaram: o Capitán de Ultramar Julio César BERNAL, da Argentina; o Oficial Instrutor da Armada do Chile, Teniente de Fragata Rodrigo ZAMBRANO; e o Suboficial Principal Operaciones Sergio AVILA e a Suboficial Segundo Operaciones Gabriela ROSSI, como Instrutores de Práticas da ARA.

2.2.1.3 – Comemoração do 49º aniversário do CAMAS

Em 18AGO2016, foi realizada nas instalações do Estado Maior Geral da Armada

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Argentina a Cerimônia de Comemoração do 49º Aniversário do CAMAS.

A mesma foi presidida pelo Sr. Coordenador da AMAS, Contraalmirante Dn. OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA, e contou com a participação de diversas autoridades civis e militares, dentre elas a Subsecretaria das Malvinas e Atlântico Sul, Embaixadora MARÍA TERESA KRALIKAS e o Diretor de Assuntos Multilaterais do Ministério da Defesa Argentino, SANTIAGO MARAFUSCHI, além de Adidos Navais e de Defesa de diversos Países.

Na Cerimônia foram pronunciadas palavras alusivas à data, nas quais se destacou a vasta e rica história da Organização, seus empreendimentos atuais e os desafios porvir.

2.2.1.4 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2016) - Brasil

Em 26SET, o COLCO BRASIL iniciou o Curso Expedito de Controle Naval do Tráfego Marítimo para Oficiais (C-EXP-CNTM-OF), destinado a Oficiais da Marinha do Brasil (MB), da Força Aérea Brasileira (FAB), das Marinhas Amigas e Servidores Civis de Órgãos ligados às atividades de CNTM.

O curso tem como propósito a qualificação dos Oficiais e aprimoramento do conhecimento para a condução dos exercícios e operações, nacionais e internacionais de CNTM, especialmente para os elementos que constituirão a Organização do CNTM (ORGACONTRAM).

Nesse Curso foram inscritos representantes dos seguintes Países e Órgãos: Chile, EUA, São Tomé e Príncipe, Timor-Leste, Venezuela, Polícia Federal, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, FAB, além de representantes da ORGACONTRAM brasileira, num total de 20 alunos.

A realização do Curso contribuiu para a ampliação da Consciência Situacional Marítima regional e para a capacitação de militares e civis em CNTM.

2.2.1.5 – Homogeneização dos Currículos dos Cursos OCONTRAM da ARA e da MB

Em 18MAR2016, foi concluída a homogeneização dos Cursos Internacionais de OCONTRAM da ARA e da MB. Após um extenso trabalho realizado pelos COLCOS, esse esforço teve como objetivo integrar as áreas de conhecimento que beneficiará diretamente a interoperabilidade entre os utilizadores da Doutrina dos Países do Plano CODEFTRAMI, com ênfase na AMAS, contribuindo para o seu aperfeiçoamento. Destaca-se que a divulgação de conhecimento padronizado contribuirá, dentre outros aspectos, para a melhoria do adestramento, na utilização de sistemas e equipamentos e na condução de exercícios de CNTM. Ressalta-se, ainda, que tal homogeneização ocorreu observando-se as especificidades de cada ORGACONTRAM, porém buscando obter uma sinergia de esforços para a condução das atividades combinadas de CNTM.

2.2.1.5 – Apresentação do CAMAS em Organizações Militares Argentinas

Em 2016, presidido pelo Sr. Coordenados da AMAS, Contraalmirante Dn. OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA e coordenado pelos Assessores, foi realizado um ciclo de conferências e exposições de divulgação da origem, da atualidade, das atividades e dos desafios do CAMAS em Organizações Militares Argentinas, dentre outras: na Escola de

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Guerra Naval, para Oficiais Superiores; na Escola Naval Militar, para Cadetes do 4º Ano; na Base Naval de Mar Del Plata e na Base Naval de Puerto Belgrano, para Oficiais e Praças daquelas Bases.

No ciclo se difundiram as tarefas que realiza o CAMAS e sua vinculação com o CNTM dentro de um contexto de cooperação e co-participação entre as Armadas dos quatro Países que, mediante uma estreita cooperação permite consolidar a sua estrutura, incrementar o adestramento, estabelecer procedimentos operativos, otimizar as comunicações e sistemas de controle e elaborar e testar uma Doutrina própria comum a ser adotada pelos Países não só da AMAS, mas podendo de acordo com critérios próprios, serem empregados pelos Países do Plano CODEFTRAMI.

2.2.2 - ANO 2017

2.2.2.1 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2017) – Argentina

Em 31MAR, no Salão Almirante Brown da sede do Estado Maior Geral da Armada, levou-se a cabo a Cerimônia de finalização do Curso OCONTRAM 2017. O mesmo teve início, em 20MAR, e foi conduzido na Escola Nacional de Náutica.

Participaram dessa edição Oficiais das Armadas de Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e Uruguai, além do pessoal da Prefeitura Naval Argentina.

Nesse Curso, foram ministrados conhecimentos teórico-práticos centrados nos conceitos e procedimentos contemporâneos de CNTM, cada vez mais com ênfase na condução de operações de proteção do TM interamericano. Destaca-se, também, o objetivo de consolidar os conhecimentos de segurança marítima e as relações entre as distintas Instituições interessadas no uso dos mares e rios.

O OCONTRAM 2017 foi coordenado pelo Comando Naval de Trânsito Marítimo, dependente da Direção Geral de Organização e Doutrina da Armada.

2.2.2.2 – Curso Internacional de Oficial de CNTM (OCONTRAM 2017) – Brasil

No período de xxx a XXXSET, o COLCO BRASIL realizou o Curso OCONTRAM 2017. Nesse Curso foram inscritos representantes dos seguintes Países e Órgãos: Chile, EUA, São Tomé e Príncipe, Timor-Leste, Venezuela, Polícia Federal, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, FAB, além de representantes da ORGACONTRAM brasileira.

A realização do Curso contribuiu para a ampliação da Consciência Situacional Marítima regional e para a capacitação de militares e civis em CNTM, com destaque, nessa edição para os temas e assuntos relacionados com a Doutrina NCAGS, cujo módulo à parte contribui para a obtenção de conhecimentos de outras Doutrinas de CNTM.

2.2.2.3 – Comemoração do 50º aniversário do CAMAS

As atividades de comemoração do Aniversário de 50 Anos do CAMAS foram realizadas de 21 a 23AGO2018, na cidade de Buenos Aires. Contou com a participação de diversas autoridades civis e militares, dentre elas os Comandantes das Marinhas do Uruguai, da Argentina, do Brasil, de Honduras e do Peru, e de representantes do Comandos das Marinhas do México, Paraguai, Chile e dos EUA, além dos Adidos

XXIX REUNIÃO DE COLCO

Navais e de Defesa, de representantes dos COLCOS e dos Assessores dos Países da AMAS.

Em 22AGO, ressalta-se que foram realizadas as Reuniões Bilaterais entre os Comandantes das Armadas, coordenada pelo Estado-Maior Geral da Armada Argentina, representado um momento importante para a aproximação das mais altas autoridades das Marinhas do Plano CODEFTRAMI, onde diversos assuntos puderam ser tratados. Nesse mesmo dia, nas dependências do Estado-Maior Geral da ARA, foi conduzida, sob a supervisão do Coordenador da AMAS e coordenação do COLCO ARGENTINA, a Reunião Extraordinária de COLCO'S, cujos Temas serão apresentados no item seguinte.

No dia 23MAR foi realizada a Cerimônia de Comemoração do 50º Aniversário do CAMAS, na sede do Estado Maior Geral da ARMADA ARGENTINA, cerimônia esta presidida pelo Sr.Ministro da Defesa OSCAR AGUAD, onde além das palavras proferidas pelo Sr. Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, Contraalmirante Dn.OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA, foi descerrada a placa comemorativa ao Evento que marca os primeiros 50 anos de cooperação, de confiança mútua, de interoperabilidade, de desenvolvimento doutrinário, de procedimentos operativos e de adesimento combinado, reforçando a importância da Organização.

2.2.2.4 – Reunião Extraordinária de COLCO 2017

A Reunião Extraordinária de COLCO 2017 ocorreu na esfera dos eventos comemorativos do 50º Aniversário do CAMAS, na cidade de Buenos Aires, em 23AGO2017. Estiveram presentes na sede do COLCO ARGENTINA para tratar dos Temas os COLCOS e os Assessores dos quatro países.

A Abertura da Reunião foi realizada pelo Sr. Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), Sr. Contraalmirante OSVALDO ANDRÉS VERNAZZA, que apresentou as boas vindas e pronunciou as palavras de Abertura do Evento. Após uma breve introdução e uma apresentação sobre as principais evoluções da Organização nos últimos 50 Anos, os seguintes Temas, dentre outras atividades, foram tratados:

- Atualização do Plano CODEFTRAMI - onde foi apresentado o trabalho realizado pelo CAMAS, que resultou em documento preliminar que servirá de apoio ao GT dos Países do Plano CODEFTRAMI. Esse será um dos Temas abordados na Reunião Ordinária em curso;
- Projeto de Procedimento (PO) de Intercâmbio de Informação Marítima e Fluvial – apresentado e aprovado o Anteprojeto, avaliado entre os meses de SET e DEZ2017. Esse Tema será apresentado na presente Reunião Ordinária;
- Classificação de Navios de Interesse – Tema também a ser tratado na presente Reunião Ordinária 2018, será apresentado para aprovação provisória a Classificação divulgada na Visita Operativa e ratificada na Reunião Extraordinária de 2017; e
- Atualização do Projeto de Suplemento 1 (2015) à PTI Vol. 1.

2.3 – Gestões Realizadas

2.3.1 - ANO 2016

Destaca-se a importante gestão do CAMAS junto à CNIE-CNTM para trazer ao debate a

XXIX REUNIÃO DE COLCO

questão da necessidade de se ampliar, em quantidade e qualidade, as informações marítimas e fluviais, que contribuirá para uma melhor conhecimento dos espaços marítimos de interesse e à obtenção de um CASAM e de uma essencial consciência situacional marítima, desde o tempo de paz, aos Países do Plano CODEFTRAMI, com especial atenção aos países da AMAS.

Esse debate resultou em recomendação para a elaboração de um documento preliminar que seja o alicerce da elaboração futura de uma Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais, essa última adequada às sensíveis e complexas atividades de direção civil, do monitoramento, da segurança marítima e defesa do TM interamericano.

2.3.2 - ANO 2017

Em 2017, em alusão à celebração dos 50 anos da Organização, celebrada em Buenos Aires, a ARA e o CAMAS convidaram as máximas autoridades das Armadas do Plano CODEFTRAMI e Canadá para participar da comemoração e a realizar reuniões bilaterais entre os mesmos, resultando em aproximação ímpar e histórica para o CAMAS.

3. PROGRAMAÇÃO DOS EVENTOS PREVISTOS PARA O PRÓXIMO PERÍODO E TAREFAS PENDENTES

Os seguintes eventos estão previstos para serem realizados pelo CAMAS que assume o Cargo para o biênio 2018 / 2019.

NOTA: Não estão incluídos os eventos que, por acaso, forem aprovados na XXVIII Reunião de COLCO.

3.1 - ANO 2018:

- ASD (JAN): Reunião do PACIOSWG, no Chile. O CAMAS participa dessa Reunião como Observador Permanente, podendo enviar um Oficial representante;
- 12 a 16MAR: XXVIII Reunião Ordinária de COLCO e Cerimônia de Passagem do Cargo do CAMAS (16MAR);
- ASD (MAIO): Execução do Exercício NCAGS BELL BUOY, a ser conduzido pela Marinha do Chile.
- ASD (JUN) - Seminário na EGN BRASIL sobre segurança marítima no Atlântico Sul. Representante do CAMAS poderá ser convidado para participar;
- ASD (AGO): Exercício de CNTM TRANSOCEANIC XXX, exercerá as funções de OCE o COLCO BRASIL;
- ASD (SET) Reunião de Crítica do TRANSOCEANIC XXX, no COLCO BRASIL;
- ASD (OUT) Realização do Exercício de CNTM COAMAS 2018;
- ASD (NOV) Realização Da Reunião de Crítica do Exercício de CNTM COAMAS 2018;
- ASD (DEZ) - XIII Conferência Naval Interamericana Especializada em CNTM (XIII CNIE)

XXIX REUNIÃO DE COLCO

CNTM). Brasil assume a Secretaria da CNIE-CNTM.

3.2 - ANO 2019

- ASD (JAN): Reunião do PACIOSWG, na Austrália. O CAMAS participa dessa Reunião como Observador Permanente, podendo enviar um Oficial representante;
- ASD (MAR/ABR): Visita Operativa do CAMAS aos Comandantes das Marinhas da AMAS e aos COLCO da AMAS, por ocasião do seu segundo ano de gestão;
- ASD (MAIO): Execução do Exercício NCAGS BELL BUOY, a ser conduzido pela Marinha da Austrália;
- ASD (JUN) - Seminário na EGN BRASIL sobre segurança marítima no Atlântico Sul. Representante do CAMAS poderá ser convidado para participar;
- ASD (AGO): Exercício de CNTM TRANSAMERICA X, exercerá as funções de OCE o COLCO ARGENTINA;
- ASD (SET) Reunião de Crítica da TRANSAMERICA X, no COLCO ARGENTINA;
- ASD (OUT) Realização do Exercício de CNTM COAMAS 2019; e
- ASD (NOV) Realização Da Reunião de Crítica do Exercício de CNTM COAMAS 2019.

4. ATUALIZAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES E RESOLUÇÕES DAS REUNIÕES EM VIGOR

Das Recomendações e Temas Pendentes da XI CINE-CNTM – PERU (LIMA - 2014) e XII CINE-CNTM EUA (JACKSONVILLE-FLÓRIDA – 2016), destacam-se os seguintes:

4.1 - Recomendações e Temas Pendentes da XI CINE-CNTM – PERU (LIMA - 2014)

- Recomendação nº 1 (APS CAMAS) – Projeto de Bases de Acordo e Regras de Debate – Os COLCOS emitiram suas análises e sugestões sobre o referido Projeto, em 2015. A Secretaria da CNIE aprovará e enviará a versão final para uso nas CNIE-CNTM.
- Recomendação nº 8 (APS COLCO PERU) – para a criação de um GT para avaliar a proposta do COLCO PERU, atinente à criação da Rede Transregional de Coordenação de TM das Américas. Os COLCOS da AMAS participaram os nomes dos componentes e suas posições quanto à proposta. Destaca-se que os trabalhos não tiveram início nesse contexto, mas a idéia foi reapresentada na CNIE seguinte.

Na Reunião de COLCO 2016, foi apresentada uma análise sobre o estabelecimento de duas grandes Redes no Atlântico e no Pacífico, com a criação de duas Redes exclusivas de Coordenação entre os países membros do Plano CODEFTRAMI, uma formada por países banhados pelo Oceano Atlântico e outra pelos países do Pacífico, modificando profundamente a estrutura hoje existente de quatro áreas marítimas.

Dentre os argumentos apresentados, destaca-se que se observa a dificuldade na formação das outras áreas marítimas regionais, consolidadas e estruturadas como a AMAS, podendo-se concluir o desafio que será a coordenação de grupos com mais países

XXIX REUNIÃO DE COLCO

e áreas maiores.

Recomendação nº 10 - (APS MÉXICO) – utilizar as Rotas Standard para navegação na Área Marítima do Pacífico Norte (AMPAN) e Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN) Golfo do México, apresentadas pelo COLCO MÉXICO. As referidas Rotas, no entanto, não foram encaminhadas oficialmente ao CAMAS para possibilitar a sua inclusão na Ordem de Operações Permanente de Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI, bem como necessitam de uma análise sobre a sua adequabilidade em termos de CNTM regional.

- Recomendação nº 11 (COLCO ARGENTINA) – foram aprovadas as Planilhas de Avaliação DISTAFF. Sugere-se avaliar a possibilidade de inclusão na Ordem de Operações Permanente de Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI.

4.2 - Recomendações e Temas Pendentes da XII CINE-CNTM EUA (JACKSONVILLE-FLÓRIDA – 2016)

- Recomendação nº 3 (APS CAMAS) - o uso do Projeto de Suplemento 1 – PTI Vol. I, com o propósito de se avaliar o documento nas Reuniões de Crítica dos mesmos e informar o resultado dessa avaliação na próxima CNIE-CNTM 2018, para possibilitar a sua aprovação.

- Recomendação nº 4 (APS COLCO CHILE) – na CNIE-CNTM anterior o COLCO CHILE apresentou a proposta de criação de um Grupo Web APAN. Os COLCOS naquela ocasião sugeriram que o tema fosse reapresentado na CNIE-EUA-2016. Nessa última Conferência, no entanto, o COLCO CHILE participou que provera aos COLCOS da informação sobre como acessar o Grupo CNIE-CNTM APAN que já foi criado.

- Recomendação nº 6 (SEC CNIE-CNTM) – com o propósito de garantir uma maior participação nos Exercícios de CNTM deve-se evitar sobrepor a PANAMAX com aqueles.

- Recomendação nº 7 (COLCO PERÚ) – o COLCO PERU estabelecerá a criação de um Grupo de discussão para desenvolver uma Rede Transregional de CNTM. Essa Recomendação é vinculada à Recomendação nº 8 (APS COLCO PERU), da CNIE anterior, para a criação de um GT para avaliar a proposta do COLCO PERU, atinente à criação da Rede Transregional de Coordenação de TM das Américas.

- Recomendação nº 8 (SEC CNIE-CNTM) – a SEC CNIE-CNTM proporá à CNI solicitar que o Canadá volte a participar da CNIE-CNTM.

- Recomendação nº 9 (CAMAS) – proposta de promover um documento preliminar que sustente uma posterior política de intercâmbio de informação marítima e fluvial. O CAMAS criou um GT para tratar do referido tema e está elaborando um documento preliminar de base para os trabalhos, que deverá ser apresentada na próxima CNIE-CNTM.

- Recomendação nº 10 (SEC CNIE-CNTM) – analisar a possibilidade de atualização do Plano CODEFTRAMI, de modo a apresentar as propostas na próxima CNIE-CNTM. O CAMAS apresentou um trabalho preliminar e uma minuta de atualização, o que ocorreu na Reunião Extraordinária de 2017.

XXIX REUNIÃO DE COLCO

- Recomendação nº 11 (CHILE) – o COLCO CHILE criará uma proposta sobre a idéia de estabelecer uma Secretaria Permanente de CNIE-CNTM, em um dos países do Plano CODEFTRAMI. A proposta será apresentada na XIII CNIE-CNTM-Brasil.

- Recomendação nº 12 (SEC CNIE-CNTM) – aprovar o uso da Ordem de Operações Permanente de Exercícios de CNTM (Versão 2015) dos Países do Plano CODEFTRAMI.

5. AVALIAÇÃO DAS ATIVIDADES DE COMUNICAÇÕES

Este tema já foi mencionado em detalhe no Item 1.

6. ATUALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS OPERATIVOS DO CAMAS

É fundamental a postura estratégica regional conjunta em que se baseia o CAMAS, que proporciona o acompanhamento e intercâmbio regular de informações atualizadas do TM por meio de um sistema comum de troca de dados entre os países participantes.

Essa potencialidade está sendo atualizada com a apresentação do Anteprojeto de Procedimento Operativo sobre o Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais no âmbito do CAMAS, trabalho esse conjunto com o desenvolvimento do documento preliminar de uma Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais, com a atualização do conceito de Navios de Interesse e com a atualização do Plano CODEFTRAMI.

7. TEMAS PENDENTES DA REUNIÃO ANTERIOR

Os temas pendentes das Reuniões anteriores dos COLCO da AMAS serão tratados em documento próprio e no decorrer da atual Reunião.





COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR

XXIX REUNIÓN DE COLCO

ANEXO BRAVO

PLAN CODEFTRAMI (PARA SOLUCION N°3)

RESUMEN DEL PLAN Información General

1. FINALIDAD Introducción

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.

En el continente americano han disminuido las amenazas tradicionales que pueden conducir a un conflicto generalizado, pero han aumentado considerablemente los factores de riesgo no convencionales derivados del nuevo orden mundial.

Las amenazas constituyen un conjunto de riesgos y situaciones tradicionales y no tradicionales que se desarrollan en conflictos motivados por las más variadas causas, dentro de ellas las político-ideológicas y territoriales, en la busca por el dominio estratégico.

Para ello se considera relevante la cooperación regional para hacer frente a las amenazas tradicionales y a las estas nuevas situaciones d conflicto.

En ese contexto, todo indica que el Tráfico Marítimo (TM) del Continente Americano puede ser afectado, desde tiempo de paz, en crisis y en conflictos armados de mayor alcance, y que la prevención, la seguridad marítima y la defensa de este Tráfico podrán ser más bien conducido de forma coordinada y regional.

Esa situación mundial y regional debe ser considerada en la problemática que afecta al TM e inserta en la planificación de un sistema interamericano de CNTM, de modo a posibilitar que las Comunidades Marítimas y las Fuerzas Navales de los países se puedan adiestrarse y actuar en un esfuerzo regional coordinado.

El monitoreo, la seguridad marítima y la defensa del TM interamericano necesitan de una adecuada coordinación. Así, coordinar ese conjunto de actividades es la principal finalidad del Plano CODEFTRAMI.

El comercio marítimo se destaca entre las actividades que contribuyen de forma relevante para la estabilidad económica de los Estados y del continente americano. En tanto, las operaciones militares en los océanos y ríos pueden afectar las actividades comerciales marítimas y en las hidrovas y vice-versa. Del mismo modo que las actividades que envuelven estas Comunidades.

2. PROPÓSITOS GENERALES Propósito de esta Publicación

Esta publicación se destina a coordinar las actividades de Control Naval de Tráfico Marítimo de los países del Continente Americano necesarias para el establecimiento de un sistema integrado que, desde el tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado, amplíe la interacción entre la Comunidad Marítima y las Fuerzas Navales y contribuya para el monitoreo, la seguridad marítima y la defensa del Tráfico Marítimo Interamericano.

3 – Propósitos específicos

- a. Establecer normas y procedimientos, consolidando las enseñanzas aprendidas por varias décadas, relativas a la Seguridad y Defensa del Tráfico Marítimo (TM) de interés común, aprovechando la considerable experiencia acumulada.
- b. Fomentar el establecimiento de organizaciones permanentes de CNTM Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) en aquellas Armadas que aún 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.

4-3. CONDICIONES PARA LA EJECUCIÓN Ámbito de la Publicación

- 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 TM Tráfico Marítimo, dentro o fuera de los límites de la Zona de Seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (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)".
- d. 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 el plan.

**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 compromisos políticos internacionales y no representa 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, la seguridad marítima y defensa del TM Tráfico Marítimo será ejercida a través 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)
- Orden de Operación Permanente para Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFRAML

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.

Después de la II Guerra Mundial, los países participantes de la Conferencia Interamericana para la Conservación de la Paz y de la Seguridad en el Continente, realizada en Brasil, (Río de Janeiro - 1947), tenían como propósito la consolidación y el fortalecimiento de los lazos de amistad y de buena vecindad, y resultó en la adopción de instrumentos que contribuyan para afirmar la defensa hemisférica y decidir acciones combinadas y coordinadas en ese contexto.

Considerando que la Declaración de Bridgetown reconoce que las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio evolucionaron y, actualmente, son de naturaleza diversa y alcance multidimensional, y que el concepto y enfoque tradicional debe ser ampliado (para abarcar otras amenazas (y no-tradicionales), concluyéndose que estas representan un riesgo real para la paz en el hemisferio y el mundo,) donde se recomienda el intercambio de información y la cooperación, de acuerdo con las necesidades y conforme a la legislación de cada país.

Compete a los foros especializados de la OEA, interamericanos e internacionales desarrollar la cooperación para enfrentar estos nuevos desafíos, preocupaciones y otros desafíos con base en los instrumentos y mecanismos aplicables en alusión a las deliberaciones constantes de la Carta de las Naciones Unidas.

Tomando en consideración, todavía la importancia del transporte marítimo para el desarrollo económico de los países, la cuestión del control naval de tráfico marítimo (CNTM) y la necesidad de acciones coordinadas en el campo de la dirección civil, de su monitoreo y de su seguridad y defensa ganaran espacio en las agendas de las Conferencias Navales Interamericanas (CNI), con énfasis en las especializadas en CNIE-CNTM. Así, en 1996, en ocasión de la II CNIE-CNTM, entró en vigor el Plan para la Coordinación de la Defensa del TM Interamericano (Plan CODEFTRAMI), que reconoció en su texto que el TM posee características, esencialmente, de orden regional.

En ese sentido, el Plan contribuye para los esfuerzos emprendidos en el Hemisferio en el campo de la seguridad marítima y la defensa del transporte marítimo y la preservación de sus líneas de comunicaciones, en suma las iniciativas de otros órganos, como la Organización Marítima Internacional, protegiendo los flujos comerciales esenciales a los países.

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 periodo 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, y para que los Comandantes Militares obtengan una necesidad 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 (LCM), las cuales en una situación de paz, crisis y de conflicto armado, 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, tráfico de personas, tráfico de drogas, tráfico de armas, el Terrorismo, el Crimen Organizado y los Desastres Naturales y Medio Ambientales están cada vez más presentes en los océanos y las aguas interiores 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, crisis y conflicto armado 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 en función de las coyunturas nacionales hay particularidades en la forma de que cada Estado desarrolla sus actividades de CNTM 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 afirmar ratificar la que el Plan CODEFTRAMI hoy conforma 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. Desde tiempo de paz es esencial el intercambio de información marítima y el monitoreo por intermedio de sistemas de comunicaciones y datos que posibiliten efectivizar esas actividades. Ese intercambio debe alcanzar datos públicos y reservados, colaborativos y no colaborativos, buques de interés.
4. La seguridad marítima es fundamental para el esfuerzo regional de coordinación del CNTM.
- 3 5. De ocurrir una situación crisis y/o contingencia que afecte seriamente el Tráfico Marítimo Interamericano, los países signatarios de este Plan, participarán de las actividades de Dirección, Monitoreo, Seguridad Marítima y Defensa, de ese tráfico marítimo de interés.

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.

1 - Coordinar las acciones inherentes al Control Naval del Tráfico Marítimo Interamericano en lo que atañe a su dirección civil, monitoreo, seguridad marítima y defensa, a fin de contribuir para la seguridad y defensa multidimensional hemisférica sobre el ámbito de protección de la OEA.

2 - Coordinar las acciones inherentes al Control Naval del Tráfico Marítimo, a fin de contribuir para la dirección civil, monitoreo, seguridad y la defensa del TM Interamericano en el ámbito de la OEA.

3 - Coordinar las actividades de CNTM relacionadas a la dirección civil, al monitoreo, a la seguridad marítima y a la defensa, necesarias para el establecimiento de un sistema integrado que, desde tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado contribuya con la seguridad multidimensional hemisférica sobre el ámbito de protección de la OEA.

4 - (sin el formato de estado mayor) La coordinación de las actividades de CNTM es necesaria para el establecimiento de un sistema integrado que, desde tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado, contribuya a la interacción entre la Comunidad Marítima y las Fuerzas Navales y para el monitoreo, la seguridad y la defensa del Tráfico Marítimo Interamericano.

5 - (sem o formato de estado-maior) Coordenar as atividades de CNTM necessárias para estabelecer um sistema integrado para o CNTM visando ao seu monitoramento, a sua interação entre a Comunidade Marítima e as Forças Navais, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, a fim de contribuir para segurança e a defesa do Tráfego Marítimo Interamericano.

Se tendrá en consideración a aquellas Marinas de guerra que, por su marco legal interno, no puedan actuar o tengan limitaciones para participar en operaciones de seguridad marítima. En estos casos, esas Marinas aplicarán las medidas que les permita el plexo legal de cada país."

III. Ejecución

La El monitoreo, la seguridad y defensa del TM 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 diversas 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 para la coordinación de actividades de CNTM a la Seguridad del Tráfico Marítimo mediante la realización de las siguientes acciones:

- **Dirección Civil 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, bien como las interacciones entre las comunidades marítimas y fuerzas navales de los países componentes del Plan.

- **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 y cuando es posible, la clasificación del TM, con el propósito de contribuir y contribuir para el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM).

- **Seguridad Marítima del TM** - consiste en un conjunto de acciones realizadas por las Armadas, en situación de crisis y/o contingencia que viene a afectar de modo relevante el TM de los países del Plan CODEFTRAMI. Comprende las tareas de Control (CTM) y de Seguridad Marítima del TM propiamente dicha (STM). Será realizado, de forma continua, el intercambio de información marítima donde el tráfico de mensajes públicos y reservados, colaborativos y no-colaborativos, de acuerdo con la Política de Información de CNTM de los países signatarios del Plan y en función de Procedimientos Operativos desarrollados.

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

- **Control de TM (CTM)** - Consiste en la aplicación de Medidas de CNTM (de Seguridad Marítima o de Defensa) 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 y/o defensa del Tráfico Marítimo.

- **Protección de TM (PTM)** - Comprende las operaciones y acciones militares y de seguridad navales efectuadas por buques y aeronaves de guerra, por medios navales, aeronavales y de fusileros navales, de fuerzas militares combinadas y/o conjuntas componentes que contribuyen activamente para la Seguridad y Defensa del Tráfico Marítimo.

DIAGRAMA ESQUEMATICO DE LAS OPERACIONES DE CNTM

IGUAL AL ANTERIOR

Control Naval de TM(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 y defensa del Tráfico Marítimo dentro de sus respectivas jurisdicciones. Incluye la coordinación con las Autoridades de Dirección, el Monitoreo, Seguridad Marítima 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:

a) FASE 0 - PREPARACION, ADIESTRAMIENTO e INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN y CONTINGENCIA.

a. FASE 0: PREPARACIÓN

b. FASE 1: ADIESTRAMIENTO E INTERCAMBIO DE INFORMACION, y

c. FASE 2: CONTINGENCIA

A. FASE 0: PREPARACIÓN

Es la etapa de planeamiento, desarrollo y mantenimiento de las Organizaciones Nacionales Permanentes de CNTM. Esta Fase fue activada cuando entro en vigor la primera versión de este Plan.

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 "ADIENTRAMIENTO 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 Seguridad Marítima y Defensa 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 (ORGDCM) 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: ADIENTRAMIENTO 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.

El intercambio de información de tráfico marítimo sobre la base de mensajes públicos o reservados, colaborativos o no colaborativos, de acuerdo con la Política de Información de CNTM de los países signatarios del Plan.

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, aeronavales y de fusileros navales y/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, en términos de seguridad marítima y defensa (conflicto armado) 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, seguridad marítima y conflicto armado que afecte al TM 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 Seguridad Marítima y Defensa del TM. Esta Fase 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.



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

XXIX REUNIÃO DE COLCO

ANEXO BRAVO

PLANO CODEFTRAMI (PARA A SOLUÇÃO NR 3)

RESUMO DO PLANO Informações Gerais

1 - FINALIDADE Introdução

A finalidade deste Plano é coordenar as tarefas que devem ser implementadas pelas Marinhas do Continente Americano, necessárias para o estabelecimento de um sistema integrado, que permita exercer a coordenação com Direção Civil, o Monitoramento e a Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano, contribuindo assim, para a sua Segurança.

No continente americano têm sido diminuídas as ameaças tradicionais que podem conduzir a um conflito generalizado, mas tem aumentado consideravelmente os fatores de risco não convencionais derivados da nova ordem mundial.

As ameaças constituem um conjunto de riscos e situações tradicionais e não tradicionais decorrentes de conflitos motivados pelas mais variadas causas, dentre elas as político-ideológicas e territoriais, ou de busca pelo domínio estratégico, tem como ator principal o terrorismo internacional.

Assim, considera-se fundamental a cooperação regional para enfrentar essas situações novas e as ameaças tradicionais igualmente.

Nesse contexto, tudo indica que o Tráfego Marítimo (TM) do Continente Americano possa ser afetado, desde o tempo de paz, em crises e em conflitos armados de maior abrangência, e que a prevenção, a segurança marítima e a defesa deste Tráfego poderá ser mais bem conduzida de forma coordenada e regional.

Essa situação mundial e regional deve ser considerada na problemática que afeta o TM e inserta na planificação de um sistema interamericano de CNTM, de modo a possibilitar que as Comunidades Marítimas e as Forças Navais dos países possam se adestrar e agir em um esforço regional coordenado.

O monitoramento, a segurança marítima e a defesa do TM interamericano necessitam de uma adequada coordenação. Assim, coordenar esse conjunto de atividades é a principal finalidade do Plano CODEFTRAMI.

O comércio marítimo destaca-se entre as atividades que contribui de forma relevante para a estabilidade econômica dos Estados e do Continente Americano. No entanto, as operações militares nos oceanos e rios podem afetar as atividades comerciais marítimas e hidroviárias e vice-versa, do mesmo modo que as atividades que envolvem estas Comunidades.

2 - PROPÓSITOS GERAIS Propósito desta Publicação

Esta publicação destina-se a coordenar as atividades de Controle Naval do Tráfego Marítimo dos países do Continente Americano necessárias para o estabelecimento de um sistema integrado que, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, amplie a interação entre a Comunidade Marítima e as Forças Navais e contribua para o monitoramento, à segurança marítima e à defesa do Tráfego Marítimo Interamericano.

3 – Propósitos específicos

- a) Estabelecer normas e procedimentos consolidando os ensinamentos colhidos, por mais de quarenta anos, em várias décadas, relativos à segurança e a defesa do Tráfego Marítimo (TM) de interesse comum, aproveitando a considerável experiência acumulada.
- b) Fomentar o estabelecimento de organizações permanentes de CNTM Controle Naval do TM (CNTM) nas Marinhas que ainda não as têm.
- c) Estabelecer, operar e aperfeiçoar os sistemas informatizados e de comunicações comuns de CNTM.
- d) Estabelecer doutrinas e procedimentos comuns de CNTM.
- e) Favorecer o intercâmbio de experiências entre as Marinhas, em particular entre aquelas que têm organizações nacionais permanentes.
- f) Promover o intercâmbio de cursos de instrução e de adestramento.
- g) Assegurar a realização de uma quantidade mínima e periódica de exercícios interamericanos, fomentando o intercâmbio de observadores.

4 - 3 - CONDIÇÕES PARA A EXECUÇÃO Escopo da Publicação

- a) Este Plano resulta de um Acordo sobre medidas de coordenação, sem implicar em compromissos políticos internacionais; e a sua aprovação não formaliza nenhum qualquer tipo de aliança.
- b) Sem prejuízo do estabelecido no Plano, cada país conservará plenamente o direito soberano de defender o seu próprio TM Tráfego Marítimo, dentro ou fora dos limites da Zona de Segurança do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), de acordo com a sua legislação nacional, podendo, inclusive, celebrar outros acordos internacionais julgados necessários.
- c) A versão original deste Plano entrou em vigor após a sua ratificação pelas Autoridades Navais máximas de cada país, de acordo com as "Bases de Acordo e Regras de debate em vigor para as Conferências Navais Interamericanas (CNI) e Conferências Navais Interamericanas Especializadas (CNIE)".
- d) No caso de não se contar com a ratificação unânime de todas as Marinhas no prazo estabelecido (três meses depois de receber as Recomendações da CNIE CNTM), esta nova edição do Plano começará a ser aplicada, entre aqueles países que o tenham ratificado, podendo, posteriormente, ocorrer a incorporação daquelas Marinhas que o ratifiquem esse plano.

PLANO PARA A COORDENAÇÃO DA DEFESA DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERAMERICANO (PLANO CODEFTRAMI)

Preâmbulo:



Este Plano constitui um Acordo para o estabelecimento de medidas de coordenação de CNTM, sem implicar em compromissos políticos internacionais e não representa qualquer compromisso político. Sua aprovação não formaliza qualquer tipo de aliança.

Está fundamentado no conceito de que, dentro da zona de segurança do TIAR, a coordenação, a segurança marítima e a defesa do TM Tráfego Marítimo serão exercidas através por intermédio das organizações de CNTM das Marinhas de cada país, que operam dentro das áreas marítimas estabelecidas e assumem as suas responsabilidades a em níveis iguais de Autoridade.

Referências:

Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR);
Recomendações da Reunião do Comitê Interamericano para a Defesa do Tráfego Marítimo; e
Recomendações das CNIE sobre CNTM.

Outras Publicações de Interesse para o CNTM:

- ATP 1 - Allied Tactical Publication;
- ATP 2 (B) Volume I - Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS);
- PTI-CNTM Vol. I (B) - Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo Interamericano (Edição 2008);
- SUP 1 ao PTI-CNTM Vol. I(B) - Suplemento à Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo Interamericano (Edição 2008);
- PTI-CNTM Vol. II - Guia Interamericana para Comandantes de Navios Mercantes e Barcos de Pesca (Edição 2008);
- SUP 1 ao PTI-CNTM VOL. II - Suplemento de Comunicações ao Guia Interamericano para Comandantes de Navios Mercantes e Barcos de Pesca (Edição 2008); e
- Ordem de Operação Permanente para o Exercício de CNTM TRANSAMERICA.(Edição 2010).
- Ordem de Operação Permanente para Exercícios de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAML.

Organização:

Para os efeitos deste Plano, divide-se a zona de segurança do TIAR foi dividida em quatro Áreas de Coordenação (AC), considerando-se que a proteção e segurança do Tráfego Marítimo Interamericano serão conduzidas em cooperação mútua, principalmente, de natureza regional. Estas Áreas são:

- Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS);
- Área Marítima do Pacífico Sul (AMPAS);
- Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN); e
- Área Marítima do Pacífico Norte (AMPAN).

A organização é explicada em detalhes no Anexo "A".

I - Situação

Os países participantes da Conferência Interamericana para a Conservação da Paz e da Segurança tinham como propósito a consolidação e o fortalecimento dos laços de amizade e boa vizinhança. Nesse contexto, se insere o intercâmbio permanente de experiências e a realização de trabalhos conjuntos combinados, que contribuam para a preparação dos diferentes setores dos Poderes Nacionais, para que possam desempenhar, adequadamente, a tarefa de defender seus próprios interesses e os interamericanos.

Sob esse enfoque, foram assinados vários acordos, entre eles o TIAR firmado em 1947, no Rio de Janeiro, que continua vigorando até os dias de hoje.

O Tráfego Marítimo, que é essencial para todos os países americanos, constitui um objetivo prioritário a ser defendido a nível em âmbito interamericano.

Logo após a II Guerra Mundial, os países participantes da Conferência Interamericana para a Conservação da Paz e da Segurança no Continente, realizada no Brasil, (Rio de Janeiro - 1947), tinham como propósito a consolidação e o fortalecimento dos laços de amizade e de boa vizinhança, e resultou na adoção de instrumentos que contribuissem para afirmar a defesa hemisférica e decidir ações combinadas e coordenadas nesse contexto.

Considerando que a Declaração de Bridgetown reconhece que as ameaças, preocupações e outros desafios à segurança no Hemisfério evoluíram e, atualmente, são de natureza diversa e alcance multidimensional, e que o conceito e enfoque tradicionais devem ser ampliados para abranger ameaças novas e não-tradicionais, conclui-se que estas representam um risco real para paz no hemisfério e no mundo, onde se recomenda o intercâmbio de informações e a cooperação, de acordo com as necessidades e conforme a legislação de cada país.

Compete aos foros especializados da OEA, interamericanos e internacionais desenvolver a cooperação para enfrentar estas novas ameaças, preocupações e outros desafios com base nos instrumentos e mecanismos aplicáveis em alusão às deliberações constantes da Carta das Nações Unidas.

Levando-se em consideração, ainda, a importância do transporte marítimo para o desenvolvimento econômico dos países, a questão do controle naval do tráfego marítimo (CNTM) e a necessidade de ações coordenadas no campo da direção civil, do seu monitoramento e da sua segurança e defesa ganharam espaço nas agendas das Conferências Navais Interamericanas (CNI), com ênfase nas especializadas em CNIE-CNTM. Assim, em 1996, por ocasião da II CNIE-CNTM, entrou em vigor o Plano para Coordenação da Defesa do TM Interamericano (Plano CODEFTRAMI), que reconheceu em seu texto que o TM possui características, essencialmente, de ordem regional.

Nesse sentido, o Plano contribui para os esforços empreendidos no continente americano no campo da segurança e defesa do tráfego marítimo e à preservação de suas linhas de comunicações, em adição às iniciativas de outros órgãos, como a Organização Marítima Internacional, protegendo os fluxos comerciais essenciais aos países.

A - Situação Mundial

Com o desaparecimento de um dos dois grandes blocos ou superpotências mundiais, produziu-se uma enorme mudança no cenário mundial. A bipolaridade, anteriormente existente, estabelecia de fato um equilíbrio e, embora estiv

Hoje em dia, é muito baixa a probabilidade de um conflito global, dentro de curto e médio prazo.

O presente e, provavelmente, o futuro próximo, podem ser caracterizados como um período de transição e de grande instabilidade mundial e, conforme podemos se pode depreender dos acontecimentos diários, não estão são descartadas sucessivas crises ou conflitos regionais de média ou grande intensidade entre Estados ou fatos que tenham incidência no TM de Interesse, como ações de pirataria, roubo armado ou terrorismo, além de desastres naturais e ambientais. Ameaças como essas, passaram a compor uma realidade, a qual exige uma maior flexibilidade e eficiência na busca de soluções. Por esta razão, existe a necessidade dos países desenvolverem ferramentas ou medidas preestabelecidas para a segurança do TM.

A Consciência do Domínio Marítimo (CDA), entendida como a efetiva compreensão de tudo o que está associado com o ambiente marítimo e que pode causar impacto na proteção, segurança e na economia de um país, permite identificar as ameaças com a maior antecipação e o mais distante possível dos territórios nacionais, mediante o uso da integração dos sistemas de inteligência, vigilância e controle, em um mesmo panorama operacional. Para o êxito da CDA a cooperação

regional é fundamental, exigindo dos Estados/Organismos estruturas permanentes e relações cada vez mais cooperativas.

A partir das discussões sobre estes conceitos, a comunidade internacional passou a se dar conta da absoluta necessidade do Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM), que é realizado por meio da detecção, identificação e a análise de anomalias em padrões de comportamento do Tráfego Marítimo, contribuindo para que as Marinhas adotem e apliquem as medidas de CNTM adequadas antes que a Segurança do TM seja comprometida ou crises sejam configuradas.

O desenvolvimento de Organizações Navais Permanentes e Específicas com sistemas e meios que permitam o intercâmbio de informações com Agências do Estado e com outros Países é vital para alcançar o CASAM e para que os Comandantes Militares obtenham uma necessidade para a eficaz tomada de decisão nos níveis de comando: estratégico, operacional e tático.

B - Situação Regional

Embora não se visualiza visualize uma ameaça específica iminente, a instabilidade observada em outras regiões pode vir a afetar, direta ou indiretamente, o TM de interesse. É um fato concreto que a maior parte do Comércio Internacional é realizado por Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), as quais, em uma situação de paz, crise e de conflito armado, poderão ser afetadas em diferentes níveis. Outro fato relevante no cenário atual é o contínuo processo de integração regional observado no continente.

As ameaças como a pirataria, tráfico de pessoas, tráfico de drogas e tráfico de armas, o terrorismo, o crime organizado e os desastres naturais e ambientais estão cada vez mais presentes em todo o mundo nos oceanos e nas águas interiores, e produzem são situações depara possível aplicaçõeis utilizações deste de resultando na possível aplicação deste Plano no âmbito marítimo regional. Entretanto, merecem diferentes considerações, abordagens e tratamento dentro dos países que o integram, em face da respectiva legislação com relação à legislação interna vigente referente à atuação das Marinhas interna referente atuação das Marinhas de cada um deles.

Diversas situações em tempo de paz, crise e conflito armado justificam a existência de organizações nacionais de CNTM interrelacionadas a nível continental, dentre as quais se pode destacar as atividades de socorro e salvamento, decorrentes de compromissos internacionais assumidos pelos diversos países.

Embora em função das conjunturas nacionais haja particularidades no modo como cada Estado desenvolva suas atividades de CNTM, nem todos os Estados olhem o CNTM sob a mesma ótica prestem atenção de forma igual à problemática do CNTM, em função provavelmente em face de diferentes das diferentes conjunturas nacionais, possibilidades e importância relativa do comércio marítimo em suas economias, pode-se afirmar que já existe ratificar que o Plano CODEFTRAMI hoje conforma a existência de um sistema interamericano de CNTM integrado por vários países com ampla experiência e que tende a ampliar-se mediante a consolidação de Organizações permanentes com auxílio de sistemas comuns regionais para o intercâmbio de informações de sobre o TM.

C - Hipóteses

- 1 - A economia regional continuará dependendo, entre outros fatores, do comércio marítimo.
- 2 - Manter-se-á a crescente importância dada pelos países ao CNTM.
- 3 - Desde o tempo de paz é essencial o intercâmbio de informações marítimas e o monitoramento por intermédio de sistemas de comunicações e dados que possibilitem efetivar essas atividades. Esse intercâmbio deve abranger dados ostensivos e reservados, colaborativos e não colaborativos, de navios de interesse.
- 4 - A segurança marítima é fundamental no esforço regional de coordenação do CNTM.

3.5 – em caso de crise e/ou contingência que afete seriamente o TM Interamericano, os países signatários deste Plano participarão das atividades de Direção Civil, Monitoramento, Segurança Marítima e Defesa, em contribuição à garantia da segurança desse do tráfego marítimo de interesse.

II - Missão

Coordenar as ações inerentes a Direção Civil, Monitoramento e Defesa do Comércio Marítimo, Pesca e outras atividades econômicas desenvolvidas nas águas de interesse dos países americanos, a fim de contribuir para a Segurança do Tráfego Marítimo Interamericano.

1 - Coordenar as ações inerentes ao Controle Naval do Tráfego Marítimo no que tange à sua direção civil, ao monitoramento, à segurança marítima e à defesa, a fim de contribuir para a segurança e defesa multidimensional interamericana sob a égide da OEA.

2 - Coordenar as ações inerentes ao Controle Naval do Tráfego Marítimo, a fim de contribuir para a direção civil, monitoramento, segurança e à defesa do TM Interamericano no âmbito da OEA.

3 - Coordenar as atividades de CNTM relacionadas à direção civil, ao monitoramento, à segurança marítima e à defesa, necessárias para o estabelecimento de um sistema integrado que, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado contribua com a segurança multidimensional interamericana sob a Égide da OEA.

4 – (sem o formato de estado-maior) A coordenação das atividades de CNTM é necessária para o estabelecimento de um sistema integrado que, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, contribua à interação entre a Comunidade Marítima e as Forças Navais e para o monitoramento, a segurança e a defesa do Tráfego Marítimo Interamericano.

5 - (sem o formato de estado-maior) Coordenar as atividades de CNTM necessárias para estabelecer um sistema integrado visando ao monitoramento e à interação entre a Comunidade Marítima e as Forças Navais, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, a fim de contribuir para segurança e a defesa do Tráfego Marítimo Interamericano.

Deve-se levar em consideração aquelas Armadas que, em função dos seus marcos legais, estão condicionadas à determinadas formas de atuação em operações de segurança marítima. Nesses casos, tais Marinhas aplicarão as medidas que lhes permita o plexo legal de cada país.

III - Execução

O monitoramento, A a segurança e defesa do TM envolvem situações nas quais o comércio marítimo, a pesca e outras atividades econômicas desenvolvidas, nas águas jurisdicionais e de interesse, se encontram protegidas do risco de sofrer algum tipo de ameaça ou interferência. No aspecto funcional se refere ao conjunto de precauções para anular ou limitar os riscos e efeitos de uma ameaça.

Estas ameaças podem abranger situações diversas, tais como provenientes de desastres naturais e ou ambientais, atos de pirataria, ações terroristas, crime organizado e ações por Forças Armadas de Estados extra-continente. e ações provoca-das por outros Estados extra continente.

A execução deste Plano contribui para a coordenação de atividades de CNTM com a Segurança do Tráfego Marítimo mediante a realização das seguintes ações:

- **Direção Civil do TM** - compreende as ações realizadas pelas Organizações, geralmente Cíveis, para assegurar a continuidade do comércio marítimo, a pesca e das demais atividades econômicas

desenvolvidas nas águas de interesse, bem como da contribuição para as interações entre as comunidades marítimas e forças navais dos países componentes do Plano.

- **Monitoramento do TM** - é a atividade realizada de forma permanente pelas Autoridades Navais Nacionais e Regionais competentes, por meio da detecção, identificação, e a análise de anomalias em padrões de comportamento do Tráfego Marítimo e, quando possível, a classificação do TM, e contribui para o CASAM.

- **Segurança Marítima do TM** - consiste em um conjunto de ações realizadas pelas Marinhas, em situação de crise e/ou contingência que venha a afetar de modo relevante o TM dos países do Plano CODEFTRAMI. Compreende as tarefas de Controle (CTM) e a Segurança Marítima do TM propriamente dita (STM). Será realizado, de forma contínua, o intercâmbio de informações marítimas onde trafegam mensagens ostensivas e reservadas, colaborativas e não-colaborativas, de acordo com a Política de Informação de CNTM dos países signatários do Plano e em função de Procedimentos Operativos decorrentes.

- **Defesa do TM** - consiste em um conjunto de ações realizadas pelas Marinhas que compreende o Controle (CTM) e a Proteção Defesa propriamente dita do TM (PTM);

- **Controle de TM (CTM)** - consiste na aplicação de Medidas de CNTM (de Segurança Marítima ou de Defesa) e é executado pelas Organizações de CNTM (ORGACONTRAM). Pode variar desde uma situação de paz na qual os Navios Mercantes cooperam com a ORGACONTRAM, até eventualmente alcançar um nível de controle totalmente mandatário, em caso de crise o conflito armado;

- **As Medidas de CNTM** - são ações e procedimentos que visam contribuir com a segurança e/ou a defesa do TM; e

- **Proteção de TM (PTM)** - compreendem as operações e ações militares e de segurança navais clássicas efetuadas por meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, bem como outros meios de forças militares combinadas e/ou conjuntas componentes, navios e aeronaves de guerra, como contribuintes ativas que contribuem ativamente para a segurança e defesa do TM.

DIAGRAMA ESQUEMÁTICO DAS OPERAÇÕES DE CNTM

IDEM AO ANTERIOR

Controle Naval do TM - o conceito das Operações de CNTM abrange o conjunto de atividades que os países adotam para contribuir com a segurança e defesa do Tráfego Marítimo dentro de suas respectivas jurisdições. Inclui a coordenação com as Autoridades de Direção, o Monitoramento, a Segurança Marítima e a Defesa do comércio marítimo, da pesca e de outras atividades econômicas desenvolvidas nas águas de interesse dos países, constituindo um elemento fundamental para o CASAM.

Nesse Plano, o CNTM será executado em três Fases:

- a) **FASE 0 - PREPARAÇÃO;**
- b) **FASE 1 - ADESTRAMENTO E INTERCAMBIO DE INFORMAÇÕES; e**
- c) **FASE 2 - CONTINGÊNCIA.**

A - FASE 0: PREPARAÇÃO

É a etapa de planejamento e desenvolvimento das Organizações Nacionais Permanentes de CNTM. Esta Fase foi ativada quando entrou em vigor a primeira versão deste Plano.

1 - Conceito das Operações

O desenvolvimento desta Fase permitirá contar com Organizações específicas de CNTM necessárias para implementação deste plano nas seguintes Fases de execução. Esta Fase foi ativada a partir da data da entrada em vigor da primeira versão deste Plano e é aplicada pelas Marinhas que o tenham aprovado. Seu encerramento será decorrente do início da Fase 1 "ADESTRAMENTO E INTERCAMBIO DE INFORMAÇÕES" ou da Fase 2 "CONTINGÊNCIA".

2 - Tarefas

a - Criar e manter em cada Marinha uma Organização permanente de Controle Naval de Tráfego Marítimo. Tal organização deve estar capacitada para transformar-se em uma estrutura adequada para enfrentar uma situação de CONTINGÊNCIA.

b - Criar e manter em cada Marinha a capacidade operativa e a doutrina para as tarefas de Segurança Marítima e Defesa proteção do TM, de acordo com as possibilidades dos meios de cada país.

c - Fomentar a criação de organizações nacionais, geralmente civis, para desempenhar as tarefas de Direção, como por exemplo, Direção Civil de Transporte Marítimo (DCTM) e Direção Civil de Pesca (DCP), etc.

d - Desenvolver a nível nacional os cursos de CTM, visando a capacitação das ORGACONTRAM e das Organizações de DCTM (ORGDCTM) e das Organizações de DCP (ORGDCP), que possibilitem padronizar o grau de instrução em um nível adequado, promovendo, nessas oportunidades, o inter-câmbio de alunos com outros países.

B - FASE 1: ADESTRAMENTO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Esta é a fase operativa para o tempo de paz. Abrange o Monitoramento, o intercâmbio regular de informações atualizada de TM, o planejamento e a execução de exercícios internacionais, a padronização de procedimentos, o intercâmbio de experiências, o desenvolvimento e o aprimoramento de doutrinas, que poderão ser alteradas de acordo com as necessidades e mudanças que possam surgir.

1 - Conceito das Operações

Nesta Fase será realizado o monitoramento e o intercâmbio regular de informações atualizadas de Tráfego Marítimo entre os países participantes do plano que contribuirá para o CASAM. Sua implementação será efetuada pelas Autoridades Navais Nacionais e de Coordenação Regionais permanentes de CNTM por meio de um Sistema comum de troca de dados.

No intercâmbio de informações marítimas tráfegarão mensagens ostensivas e reservadas, colaborativas e não-colaborativas, de acordo com a Política de Informação de CNTM dos países signatários do Plano.

Visando o adestramento serão realizados exercícios de CNTM regionais (anuais) e continentais (a cada dois anos), procurando-se incentivar a participação de todos os países componentes das Áreas Marítimas.

Nesses exercícios, serão empregados os procedimentos doutrinários em vigor e, também, os ensinamentos colhidos durante os exercícios anteriores, que tenham sido aprovados pela maioria dos participantes. Todos os procedimentos novos, utilizados experimentalmente serão revisados e aprovados nas Reuniões de Crítica correspondentes, de acordo com as normas em vigor.

A participação de outros países, grupos ou organizações internacionais não componentes participantes deste Plano, como observadores de exercícios de CNTM, é considerada importante e estimulada em face dos benefícios gerados com a consequente troca de experiências, contribuindo para o aprimoramento e atualização contínua da doutrina própria, considerando-se, ainda, os avanços tecnológicos e a legislação internacionais.

2 - Tarefas

- a - Realizar exercícios Regionais e Continentais periódicos, designando um Oficial Condutor do Exercício (OCE) que exercerá as funções de Co-mandante Superior de Área Marítima (MAC), emitirá as diretrizes correspondentes e conduzirá as Reuniões de Crítica.
- b - Efetivar o intercâmbio de pessoal qualificado entre as ORGACONTRAM durante o desenvolvimento dos exercícios.
- c - Efetuar Reuniões de Planejamento e Crítica dos Exercícios, com a participação das ORGACONTRAM.
- d - Realizar, se possível, exercícios em conjunto com as Forças de Proteção, empregando meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, bem como de meios de segurança pública quando disponíveis, e ou procurar assegurar pelo menos a sua participação nas etapas de planejamento e críticas.
- e - Fomentar a participação das respectivas Escolas de Guerra Naval nos exercícios.
- f - Participar em exercícios com outros países ou organizações de CNTM.
- g - Realizar o Monitoramento do TM.
- h - Celebrar e manter acordos bilaterais e multilaterais que permitam o intercambio regular de informações atualizadas de TM.
- i - Realizar o intercâmbio regular de informações atualizadas de TM entre os países participantes do Plano que tenham celebrados acordos, por meio de um sistema comum de troca de dados.

C - FASE 2: CONTINGÊNCIA

Esta Fase será implementada para fazer frente a uma situação que possa afetar, em termos de segurança marítima e defesa (conflito armado), direta ou indiretamente, o TM de interesse de todos, ou algum dos países do Continente. A participação dependerá da vontade dos Governos de cada país.

1 - Conceito das Operações

- a - Esta fase do Plano será ativada mediante a promulgação das correspondentes Resoluções Governamentais dos Estados, ao surgir uma situação de crise, de segurança marítima e conflito armado que afete o TM de interesse dos países americanos. Caberá à Autoridade Nacional do lugar onde se localiza o conflito implementar as medidas cabíveis e definir, juntamente com os outros países participantes, a Organização que será adotada, designando seus representantes.
- b. Durante esta Fase, além do Monitoramento e o Intercâmbio de Informações, será realizada a Segurança Marítima e Defesa do TM. Esta Fase inclui a aplicação das Medidas de CNTM e a execução de Operações para Proteção do TM.
- c - Cada País conservará o direito de defender seu próprio TM, em qualquer área de interesse, promovendo os acordos necessários com outros Estados.
- d - Cada País conservará seus direitos e responsabilidades administrativas sobre os navios mercantes que navegam sob a sua bandeira. Os acordos a que cheguem o Governo e os Armadores a respeito do uso e consignação dos navios mercantes e sua possível integração a um grupo comum multinacional serão de responsabilidade de cada Governo.
- e - Cada País dará facilidades para assegurar que as suas instalações e serviços portuários estejam também à disposição dos navios do grupo multinacional comum, caso este se estabeleça.

f - Os Países que contribuírem com navios para formar o grupo multinacional comum, reservam-se o direito de retirá-los com razoável aviso prévio, quando razões especiais assim o requirem.

2 - Tarefas

a - Selecionar a Marinha responsável para exercer a função de MAC, determinando a sua área de responsabilidade e designando seu Estado-Maior Aliado, que elaborará e emitirá a Diretiva correspondente.

b - Designar os Comandantes de Áreas (AC) e seus Estados-Maiores Regionais Aliados, que elaborarão e emitirão as Diretivas correspondentes.

c - Ativar, reforçar e desenvolver, em cada país, a respectiva ORGACONTRAM (OCA - NCSO - REPTOF - CONSA) e as ORGDCTM e ORGDGP de acordo com as suas necessidades e possibilidades.

d - Elaborar as Diretivas dos OCA.

e - Ativar e destacar, em cada país, os meios designados para as tarefas de Proteção do TM, efetuando a coordenação interaliada dessas tarefas, conforme determinado nas respectivas Diretrizes.

X - Instruções para Coordenação

1 - Este Plano foi apresentado e aprovado pela Recomendação nº... da IX CNIE-CNTM e a sua implementação ocorrerá conforme o previsto nas "Bases de Acordo e Regras de debates em vigor para as conferências Navais Interamericanas (CNI) e Conferências Navais Interamericanas Especializadas (CNIE).

IV - Administração e Logística

A - Cada país signatário do Plano é responsável pelo apoio logístico aos navios mercantes de sua bandeira consignados de forma compulsória. Com esse propósito, os países participantes deverão disseminar as instruções que considerem apropriadas dentro de seus respectivos planos. Também devem obter a necessária coordenação com aqueles países que tenham interesses comuns na situação. Estimula-se os países, com interesses comuns, a trabalharem de forma coordenada.

B - A Diretiva promulgada pelo MAC deverá conter um anexo de logística, com informações atualizadas das sobre instalações e serviços disponíveis nos portos. Para tal, é necessário importante que os países mantenham esses dados constantemente atualizados de modo a poderem contribuir com o planejamento do MAC, para serem remetidos ao MAC quando necessário.

V - Comando e Comunicações

A - Comando

1 - As Autoridades Nacionais de Controle Naval do Tráfego Marítimo constituem o mais alto nível de Comando em tempo de paz e, além disso, representam o seu País como Autoridade de Coordenação.

Na Fase I, para o desenvolvimento dos Exercícios, cada Autoridade Nacional CNTM disporá e informará ao OCE quais OCA e NCSO ou REPTOF participarão pelo seu país, além dos correspondentes DISTAFF OCA.

2 - Os Coordenadores de Áreas, estabelecidos no parágrafo Organização, constituem o mais alto nível de Autoridades de Coordenação de tempo de paz, facilitando a ligação, o intercâmbio de informações de TM e a cooperação entre eles e entre as Autoridades de Coordenação dos países de sua Área.

Na Fase 1, durante os exercícios, cada Autoridade Coordenadora de Área desempenhará a função de OCE REGIONAL (ROCE) e de DISTAFF REGIONAL (REGDISTAFF), exercendo, além disso, para atender ao jogo e em forma simulada, o papel de COMANDANTE DE ÁREA (AC).

Nos exercícios continentais, um dos coordenadores será escolhido para exercer as funções de OCE e DISTAFF SUPERIOR (DICONSTAFF), exercendo, além disso, para os fins do jogo e em forma simulada, o papel de COMANDANTE SUPERIOR DE ÁREA MARÍTIMA (MAC).

3 - Durante a Fase 2, dependendo do que for acordado entre as Autoridades Governamentais dos países integrantes de cada uma das áreas, o Coordenador de Área poderá assumir as funções de Comandante de Área, como também, um dos Coordenadores poderá ser designado Comandante Supervisor de Área Marítima (MAC).

B - Comunicações

1 - As comunicações se efetuarão empregando como sistema primário a INTERNET.

2 - Como alternativa poderão ser empregados sistemas como a Rede Interamericana de Comunicações Navais, fax, HF, canal telefônico ou outros, devendo ser oportunamente coordenado entre os envolvidos.





COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR

**DOCUMENTO PRELIMINAR PARA LA CONFERENCIA NAVAL
INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN CNTM**

**POLITICA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES MARÍTIMAS Y FLUVIALES
DE LOS PAISES DEL PLAN CODEFTRAMI**

Presentación

Las Líneas de Comunicaciones Marítimas son responsables de cerca del 95% de los intercambios comerciales entre los países, donde circulan más de 4 trillones de dólares al año. La atención está dirigida también a las inmensas potencialidades del ambiente marino, así como a las cuestiones cada vez más sensibles, relacionadas con las actividades en los océanos, tales como: la ampliación de la investigación científica, la explotación de petróleo, gas y minerales, el comercio marítimo internacional y las operaciones militares. Por otro lado, se han incrementado proporcionalmente las actividades ilícitas y la contaminación ambiental en los mares.

Hoy, la ambigüedad y la complejidad caracterizan el ambiente de seguridad marítima, cuyas vertientes de las amenazas de naturaleza no identificada, asimétrica y transnacional crecieron exponencialmente en relación a las tradicionales amenazas simétricas al tráfico marítimo. Se visualiza así la importancia de las asociaciones estratégicas y de las alianzas para contener esas amenazas, lo que demanda siempre más que simplemente una comprensión militar sobre estas cuestiones.

El concepto de Conciencia Situacional Marítima, entendido como "la efectiva comprensión de todo lo que está asociado con el medio ambiente marítimo, que puede causar impacto en la protección, seguridad, economía y ambiente de un país" tiene, como una de sus premisas, el desarrollo de la capacidad de identificación de las amenazas lo más temprano y lejano posible del territorio nacional.

Esto sólo será posible con el fortalecimiento de la cooperación regional, el diálogo mutuo y las respuestas en múltiples niveles, que involucren la información marítima, el respaldo jurídico y las capacidades de los órganos de imposición de la ley y de los reglamentos en el mar.

En este sentido, se destaca la importancia del establecimiento de una red global para compartir información, en complemento a las redes regionales y nacionales, buscando ampliar la capacidad de monitoreo, vigilancia y control en el ámbito de los Países del Plan

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

CODEFTRAMI, lo que resultará una contribución a la seguridad marítima en los niveles regional y global.

Se reconoce que la actuación combinada de los Estados miembros de dicho Plan, es significativamente más eficiente y que sólo con la cooperación regional se alcanzará la efectividad y la reducción de costos de las actividades de seguridad marítima.

Una política de intercambio información marítima es el primer paso en el sentido de obtener una detallada conciencia y conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial regional, incitando a distintos actores, públicos o privados, civiles o militares, para desarrollar una mejor comunicación hacia una necesidad cada vez más Inmediata de un control marítimo y fluvial efectivo.

Así, el presente Documento Preliminar posee dos vectores principales de actuación:

- El primero busca establecer el método utilizado para elaborar una futura Política de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales; y
- El segundo vector busca, a partir de la identificación del método utilizado, integrar e introducir determinados contenidos analizados por el Grupo de Trabajo de los Países del Plan CODEFTRAMI como mínimo para constituir la supracitada Política.

Este primer vector apunta a un método contemporáneo, dentro de los muchos que hoy existen, para conformar una futura Política de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI. Tal método está en consonancia con las políticas y estrategias superiores establecidas por la OEA, en especial por la Secretaría General y de Seguridad Multidimensional, y coherente con los debates y asuntos tratados en las últimas conferencias de Seguridad y Defensa Hemisférica y Conferencias Especializadas (CNIE-CNTM).

Evidentemente, con la evolución de ese Documento Preliminar, otras cuestiones, aspectos y contenidos serán incrementados de modo de propiciar la adecuación de la Política en su contexto regional. Bajo ese enfoque, se destaca que no existió la pretensión y ni tampoco la posibilidad de consumir, en términos de conocimiento y aplicación práctica, las potencialidades derivadas del desarrollo del segundo vector.

Del mismo modo, se considera que ese es un Documento pionero. Es un primer abordaje que busca conducir a la Organización compuesta por los Países del Plan CODEFTRAMI en el desarrollo de asuntos de Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) para los próximos 50 años.

En ese contexto, se buscó abordar inicialmente, como transponer o eliminar barreras que pueden limitar y / o impedir el intercambio de información a través de sectores nacionales y organizaciones internacionales y entre autoridades públicas y privadas que actúan en las actividades marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, contemplando las diferentes opciones políticas para mejorar el compartir y la cooperación de intercambio de información, así como sobre los beneficios esperados a partir de esa postura.

En cuanto a la línea de base, las discusiones se orientarán hacia muchos temas de importancia, incluyendo el compartir actualmente información nacional, configuración de sistemas de

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

CNTM, limitaciones experimentadas para el intercambio de datos y tendencias futuras en relación a los ambientes de compartir información.

Todos esos desafíos pueden ser resumidos en una necesidad de garantizar un intercambio de información tan libremente como sea posible al nivel de los Países del Plan CODEFTRAMI y entre los actores con diferentes responsabilidades marítimas y fluviales a nivel internacional y nacional.



Resumen

Diagrama simplificado de los niveles de información marítima regional	5
1. Introducción	7
2. Visualización de un escenario - múltiples capas de la información marítima regional	8
2.1. La centralización de las informaciones por agencias nacionales	9
2.2. Clasificación de las informaciones	10
3. Pasos para la obtención de una información marítima regional	10
3.1. Paso 1: Identificación de las Comunidades usuarias	14
3.2. Paso 2: Datos comunes y sus niveles de clasificación	15
3.3. Paso 3: Sistemas de Información	18
3.4. Paso 4: Definiendo accesos legales	22
3.5. Paso 5. Establecer los protocolos de información	25
3.6. Estableciendo objetivos y orientaciones	28
4. Conclusión	30
5. Anexos	40
6. Glosario de Términos	40

Diagrama simplificado de niveles de información marítima y fluvial regional

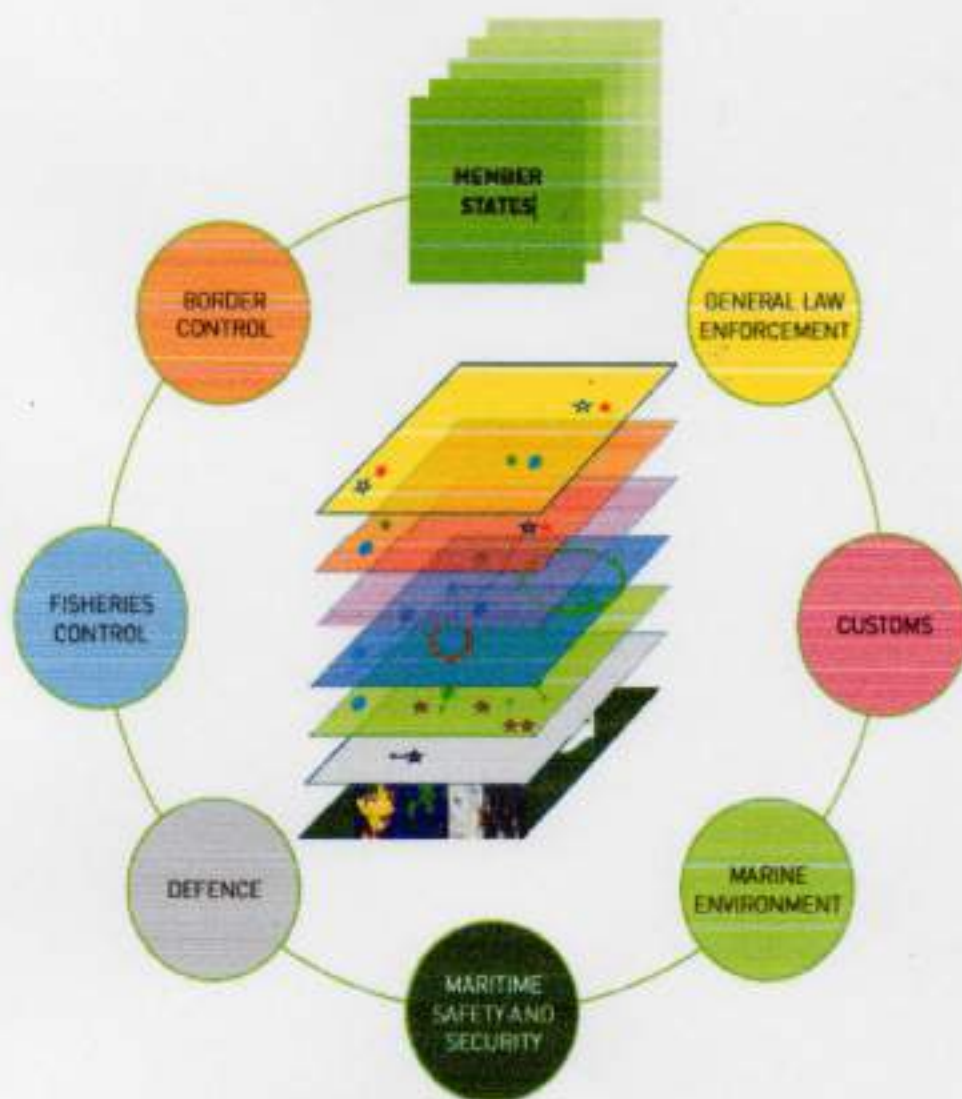


Fig. 1 – Diagrama de los niveles de información marítima y fluvial regional

1| Conciencia Situacional Marítima como principio de la Información Marítima compartida

La Conciencia Situacional Marítima es el conocimiento efectivo de todas las actividades conducidas en los mares e hidrovías que pueden impactar la seguridad marítima (safety y security), la economía o el ambiente de los Estados miembros del Plan CODEFTRAMI.

3| Una Vision de futuro

Una política de información marítima y fluvial de los países del Plan CODEFTRAMI ampliará la aproximación entre las Autoridades Marítimas de los referidos países, contribuyendo a una mejor vigilancia y, de ese modo, a la seguridad y defensa regional.

4| Principios orientadores

- Interconectar todas las comunidades de usuarios relevantes
- Construcción de un marco técnico para la interoperabilidad y la futura integración
- Intercambio de información entre civiles y militares
- Disposiciones legales específicas.

2| Cambios para un mejor intercambio de información marítima

Para desarrollar una mejor interoperabilidad y el intercambio de información marítima y fluvial entre los Estados miembros del Plan CODEFTRAMI, existen algunos aspectos para ser observados:

Diferentes actores: Actores de niveles nacional y regional, con Autoridades Marítimas y Fluviales propias, diferentes doctrinas y procedimientos relativos a la seguridad marítima (security and safety), accidentes y respuestas a desastres, control de la pesca, contaminación marítima, aduanas (control fiscal) y control de fronteras (incluido el Control sanitario), aplicación de la ley y actividades de defensa, actividades civiles y militares que congregan una colección de informaciones y procedimientos propios.

Diferentes leyes: Sistemas de Control de Tráfico han sido desarrollados por los sectores específicos nacionales e internacionales, sobre la base de legislaciones propias.

Diferentes teatros de operaciones: La Conciencia Situacional Marítima requiere la implementación de una aproximación transnacional y transectorial, en particular en concordancia y coordinación de acciones.

5| Cinco pasos para obtener información marítima compartida regional

- Paso 1: Identificando las Comunidades Usuarías;
- Paso 2: Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación;
- Paso 3: Sistemas de Información;
- Paso 4: Definiendo accesos legales;
- Paso 5: Estableciendo protocolos de información.

1| Introducción

En la XII Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo (CNIE-CNTM), celebrada en AGO2016 (Jacksonville - EUA), fue realizada una exposición del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) acerca de la importancia esencial, hoy día, de la mejora de la integración regional mediante el desarrollo de una política de intercambio de información marítima y fluvial para orientar el espectro de actuación de los Estados Miembros componentes del Plan CODEFTRAMI en el contexto de la defensa y seguridad, contemplando las situaciones de paz, crisis y conflicto armado.

Esa iniciativa derivada, fundamentalmente, de las actividades que ya están siendo desarrolladas por los Estados-Miembros, por intermedio de sus organizaciones de CNTM, diseminando, desde el tiempo de paz, informaciones marítimas y fluviales relevantes envolviendo cuestiones sobre seguridad marítima (safety and security), con importantes consecuencias y acciones a emprender para sectores estatales o privados, civiles o militares, muchas veces con la participación de más de un país del supra citado Plan y múltiples actores.

Esto ocurre en un momento particular en el que están siendo revisados por el CAMAS los conceptos y definiciones atinentes a los Navios de Interés (*Vessels of Interest*), a su mejor forma de diseminación entre organizaciones de CNTM. Se resalta que ese intercambio contiene elevado valor agregado en términos de análisis y clasificación, y necesitan de canales y formatos adecuados de transmisión, por resultar en un espectro de actuación amplio, incluyendo a las Armadas, las Autoridades Marítimas, los Órganos de Seguridad Pública, las Agencias Civiles de Transporte Marítimo y Pesca de los países, interna y externamente, entre otros.

El debate se tradujo en la Recomendación N°9 de la mencionada CNIE-CNTM, para que un Grupo de Trabajo fuese creado con el fin de desarrollar un Documento Preliminar conteniendo referencias concretas para facultar, en un próximo momento, elaborar una propuesta de política regional de información marítima y fluvial, con vocación para incrementar la calidad y el volumen de la misma.

Tal es la profundidad y alcance de ese debate que, a seguir, fue aprobada la Recomendación N° 10 para la creación, por el CAMAS, de un nuevo Grupo de Trabajo para analizar la posibilidad de actualización del Plan CODEFTRAMI, considerando las evoluciones contemporáneas en el campo de la seguridad marítima y defensa.

En ese contexto, teniendo en vista la posterior posibilidad de constituir una política de información, se optó por un documento preliminar que habilitase la elaboración de un escenario atinente a las cuestiones de seguridad marítima y fluvial desde el tiempo de paz, relacionadas con diseminación de datos, así como para la preparación de objetivos y orientaciones políticas sobre intercambio de información marítima y fluvial, de modo de ampliar, de modo relevante, la integración de múltiples actores y agencias involucradas en tan complejo desarrollo de actividades.

2| Visualizando un escenario con múltiples capas de información marítima regional

Contribuir a la seguridad y defensa del TM y fluvial implica, necesariamente, contar con la información adecuada y oportuna para brindar esa seguridad, para asesorar en la toma de decisiones a las autoridades que ejecutará las acciones correspondientes. Por eso, el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) otorgó una importancia vital a esta cuestión, transformándose en objeto de estudio y debate la información que es habitualmente intercambiada, ya sea en las situaciones de paz, de crisis o de conflicto armado.

Las informaciones provienen de todas las actividades que se desarrollan en el ambiente marino y fluvial, tales como comerciales, de defensa, de investigación, de seguridad, de recreo o de turismo, de los efectos climáticos y derivados del medio ambiente y de desastres naturales. Estas actividades se configuran en datos derivados de distintas fuentes y por diversos canales de transmisión.

Esas actividades propician una recopilación de datos provenientes de distintos actores, fuentes y canales. Datos colaborativos de los Navios Mercantes (NM) se transmiten automáticamente a los centros de control de los países y se analizan, compilan en una base común de información, posteriormente representadas en sistemas de TM. De ese análisis, surge la información depurada y clasificada que uno o más sectores necesitan y que en algunos casos es transmitida a los países interesados. Por ejemplo, el caso de agencias nacionales responsables por la gestión SAR, hay una interconexión con otras agencias del mismo país y otras internacionales, que tratan de optimizar el apoyo a los navios, embarcaciones y plataformas que desarrollan actividades en el mar y en los ríos.

Existen muchas formas de clasificar las informaciones. A nivel nacional, proceden de organizaciones estatales, que firman convenios con otras organizaciones igualmente estatales. A nivel internacional se derivan de acuerdos interestatales. Y hay, también, como tercera fuente, las derivadas de fuentes privadas.

La cuestión es relevante cuando en varios sectores se recibe el mismo dato y se disemina al mismo usuario, lo que ocurre, principalmente, en las centrales de información. Observando con racionalidad de los recursos, se concluye que el sistema puede ser técnicamente redundante con datos que no son de utilidad para el usuario final, o con su ausencia o exceso.

Bajo el enfoque regional y nacional, dada la complejidad de una red de intercambio de información marítima y fluvial, se puede tender a una gestión más eficiente, donde los convenios firmados entre agencias estatales (civiles o militares) y privadas, así como los acuerdos Internacionales pueden contribuir a este objetivo. Hay que analizar el fundamento de ese intercambio en términos de reserva o confidencialidad, así como el intercambio de datos

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

colaborativos o no colaborativos y las posibles mejoras en términos de clasificación y de divulgación a los interesados.

Eso puede ser favorecido contando con el respaldo de una integración estructurada bajo una política de intercambio de información marítima y fluvial. Una política que permita:

- Incrementar el nivel de intercambio y cooperación en materia de información marítima y fluvial;
- El uso de sistemas de información y la adquisición combinada de fuentes privadas que, por sus altos costos, son a veces prohibitivos;
- Unificar y establecer las bases y objetivos comunes de visión marítima regional, y que resulte en un documento que sirva de marco legal para las acciones a ser ejecutadas, considerando el escenario actual y los desafíos comunes.

2.1| La centralización de la información por agencias nacionales

Con la creciente necesidad de ampliar los esfuerzos para la seguridad marítima, principalmente en función de los acontecimientos que, desde el tiempo de paz, alcanzan directamente al TM, algunos países están optando por centralizar a nivel nacional las informaciones de instituciones y agencias que tratan de CNTM. Esto congrega en un mismo espacio y bajo coordinación articulada representantes de varios órganos, tales como: de las Fuerzas Armadas, con énfasis en las Armadas; de las Autoridades Marítimas; de las Compañías de Navegación; de los Órganos de Seguridad Pública, como Policías de Fronteras y Policía Judicial; de las Aduanas, de las Autoridades Sanitarias, entre otras involucradas, directa o indirectamente, con el TM y Fluvial.

Eso requiere, que las informaciones de esos diversos sectores migren para un órgano centralizado y que, de esa manera, las entidades componentes ejerzan acciones de vigilancia y fiscalización en el ámbito de las respectivas atribuciones y competencias y cooperan entre sí por medio de las estructuras y procedimientos definidos por las legislaciones propias.

Sin embargo, no todos los países centralizan órganos de CNTM a nivel nacional, permaneciendo como una estructura muchas veces de las Armadas y cuyo espectro de actuación abarca diversos órganos sectoriales de los Gobiernos.

La tendencia global de la centralización de las informaciones marítimas por Agencias Nacionales y compartir regional y mundial es contribuir para generar una consciencia situacional de las actividades en el mar y en hidrovías, con impactos en la seguridad (*safety and security*), control de fronteras, polución marítima y preservación del ambiente marino, control de pesca, cumplimiento de leyes y reglamentos en el mar y defensa, también en cuanto a los intereses económicos de los países, en sentido de facilitar la toma de decisión por las autoridades responsables.

2.2| Clasificación de las informaciones

Además de la convergencia para la centralización de las actividades nacionales de CNTM en un órgano multidisciplinario, el escenario aquí descrito apunta a la tendencia de ampliación de las actividades de clasificación de las informaciones marítimas y fluviales.

Hoy muchos países que están desarrollando y algunos ya utilizando, sistemas de apoyo para obtener, además de detectar e identificar, la clasificación de los contactos, lo que requiere un software más complejo de análisis de datos que permita identificar las amenazas marítimas y fluviales y otros datos, a partir del análisis de una variedad de informaciones sobre los navíos en mares y ríos, teniendo como resultado final un nivel de riesgo asociado a cada análisis, posibilitando, de esa forma, clasificarlos como navíos de interés.

Como la centralización de datos en un Centro de Informaciones Marítimas y Fluviales, es acompañado con el desarrollo de sistemas de apoyo que permiten efectuar la clasificación y la divulgación de niveles de riesgo para identificar navíos de interés, lógicamente podrá obtener muchas ventajas en términos de optimización de los medios que ejecutaran la vigilancia y las acciones derivadas para la implementación de acciones y operaciones de seguridad marítima y fluvial en cualquier tiempo.

En ese escenario prospectivo dos tendencias se destacan: el perfeccionamiento de los sistemas de informaciones marítimas y fluviales nacionales, que es una de las disposiciones contemporáneas para permitir que se desarrollen los procesos de clasificación, ocurriendo de modo preponderante, en el nivel vertical y transversal en los países, o sea dentro de un mismo sector y entre sectores distintos en un mismo ámbito nacional y el desarrollo de sistemas semejantes en nivel regional o global, lo que es más sensible y depende de acuerdos bilaterales y multilaterales que posibiliten ese intercambio de datos, así como el desarrollo de Doctrina combinada y observación de marco legislativo propio, entre otros objetivos e iniciativas.

3| Pasos para la obtención de una información marítima regional

Los debates realizados por el Grupo de Trabajo de los Países del Plan CODEFRAMI concluirán que la obtención de una información marítima regional depende directamente de iniciativas para su centralización, o sea, en la actual coyuntura, las organizaciones de CNTM mantienen la relevancia en la coordinación nacional de esas informaciones, panorama ese que podrá sufrir ajustes con el paso del tiempo.

La experiencia obtenida en sistemas de intercambio de información deberá ser utilizada para posibilitar la cooperación civil-militar. Del mismo modo, considerando el número de potenciales participantes, la diversidad de dispositivos legales y las posibilidades de

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

intercambio de datos, parece improbable que una solución técnica simple resuelva la cuestión. Así, un panorama de superficie común continuará en un futuro próximo al ser obtenido por los propios organismos de CNTM, a pesar de los esfuerzos que pueden resultar en un continuo perfeccionamiento para que un organismo regional centralizado lo pueda concluir.

En ese contexto, un panorama de superficie al ser obtenido por los países deberá contar con la combinación de múltiples sensores y sistemas (propios de las organizaciones de CNTM) con la capacidad de detectar contactos cooperativos y no cooperativos, con información de nivel público o reservado, ese esfuerzo apoyado, cuando sea posible, por sistemas de clasificación de navíos de interés.

Se destaca que obtener datos referentes a las actividades ilegales y amenazas tienen consecuencias para campos internos y externos de los países y pueden envolver cualquier tipo de navíos. Esas informaciones pueden ser provistas, esencialmente, por las Autoridades Marítimas (Armadas, Guardas-Costas), fuerzas de defensa y demás órganos de seguridad pública.

Muchos de esos datos pueden ser obtenidos por intermedio de acuerdos y vía agencias internacionales, tales como la *Joint Interagency Task Force-South* (JIATF-S) donde se concibe, anualmente, operaciones multinacionales con el propósito de mejorar la Consciencia Situacional Marítima.

Tarea permanente de los órganos nacionales de CNTM es mantener actualizado un panorama de la situación marítima y fluvial de sus áreas de responsabilidad, lo que exige un estudio sistemático de la dinámica de las principales actividades que allí se desarrollan. Un trabajo metódico y constante empleando técnicas estadísticas posibilita obtener la información básica para contribuir a la comprensión de la dinámica de las actividades marítimas y fluviales, y anticipar a los hechos derivados. Precisamente, el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM), que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de las anomalías en los patrones de comportamiento del TM y Fluvial es la base para generar conocimiento en ese sentido.

Cada Organización de CNTM nacional podrá contribuir al esfuerzo de establecer un panorama de superficie regional al intensificar las actividades para efectuar un estudio sistemático y general de su área de responsabilidad, que puede incluir los siguientes requerimientos:

- Principales Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) y principales Hidrovías (destacando los Navíos que parten de las Hidrovías para las LCM en la región sud-americana), considerando la densidad media de TM en esas vías;
- Condiciones meteorológicas y/o catástrofes naturales de magnitud que pueden afectar al TM y Fluvial;
- Navíos de Interés (VOI), entre otros aquellos que estén con análisis y clasificación que indique comportamiento anómalo;
- Principales Regiones con Plataformas de Petróleo;
- Áreas Marítimas y Fluviales con polución ambiental / contaminaciones relevantes;
- Cantidad de Navíos por Tipos de Cargas.
- Concentraciones estacionales de flotas pesqueras

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

El CAMAS se encuentra produciendo la actualización del concepto de navíos de interés (VOI), con base en la definición aprobada en la X CNIE-CNTM, de modo de presentarla en la Conferencia de 2018. Esto se debe a que, actualmente, apenas la información de posicionamiento de datos genéricos de los Navíos no es suficiente para la toma de decisiones, requiriendo también su clasificación, lo que eleva substancialmente el nivel de CASAM. Además, con la intensificación de amenazas no tradicionales, la cuestión de preocupación con la seguridad marítima (*safety and security*) y fluvial es creciente y continua desde el tiempo de paz.

Se debe destacar que la elaboración de información propia de las Organizaciones de CNTM tiene como finalidad relevante la contribución para la formación de un panorama de superficie, desde el tiempo de paz, colaborando, de ese modo, para la continuidad de las actividades de seguridad y defensa del TM y fluvial en tiempo de crisis y conflicto armado.

Construir confianza mutua entre organizaciones civiles y militares es uno de los objetivos que podrá ser obtenido con una política de intercambio de información marítima y fluvial, que se pretende definir de modo claro y objetivo sobre los tipos, su forma de diseminación y con quien deberán ser compartidos datos, así como la clasificación de seguridad de análisis integradas o no, derivados de información proveniente de esos sectores.

Otro objetivo aspirado es buscar conformar una amplia comprensión del ambiente marítimo y fluviales sudamericano, el que requiere un esfuerzo combinado e incluye el conocimiento del movimiento de buques que transitan, mas allá de sus fronteras originales, hacia afuera (y vice-versa) de la región citada. Así se visualiza que conocer que ocurre más allá del campo regional contribuye para entender mejor lo que acontece en la región.

La comprensión cooperativa, combinada e histórica del intercambio de informaciones marítimas y fluviales favorecerá, en suma, al conocimiento de un comportamiento normal de los buques, contribuyendo, de ese modo, a entender y reconocer el comportamiento anormal, en términos de seguridad y defensa.

Algunas de las informaciones disponibles para la Comunidad podrán ser altamente sensibles y transmitirse sólo punto a punto, o vía redes seguras. Esas informaciones, además, carecen de acuerdos internacionales en el campo de la información y de la inteligencia, debiendo ser bien definidos sus ámbitos, enfoque, profundidad y alcance en los medios civiles y militares. Así, en un intercambio de información los datos podrán ser compartidos con quienes tienen la necesidad de conocer y la responsabilidad de preservarlos.

Para la obtención de posibles objetivos y orientaciones, todos los miembros del Grupo de Trabajo estarán totalmente involucrados en la elaboración de cinco pasos con la profundización de las cuestiones y su impacto para la elaboración de ese Documento Preliminar sobre Intercambio de Información Marítima y Fluvial:

Paso 1 - Identificando las Comunidades Usuarías: Organismos internacionales, regionales y nacionales, civiles y militares, públicos y privados serán identificados como participantes en el intercambio de información. En vista de la diversificación de actores y de organizaciones componentes de los países del Plan CODEFTRAMI, es necesario determinar el escenario y las funciones en las que participarán, más que por tipos de Autoridades Nacionales

Paso 2 - Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación. Mapear los datos y análisis sobre intercambios consiste en la actividad a ser desarrollada en ese paso. La clasificación es otra cuestión fundamental, teniendo en vista la posibilidad de intercambio de datos públicos y colaborativos, pero también reservados y no colaborativos estos dos últimos que requieren un mapeo más específico para identificar las demandas sectoriales. Además de eso, los datos de uso común y compartido son obtenidos, analizados, clasificados y divulgados por diferentes sistemas y métodos. Así, sin interferir en métodos y patrones individuales y propios, como en las peculiaridades de cada actor, es posible conocer aquellos datos de interés de cada organización que puedan y que se deseen intercambiar, según un patrón común a ser mapeado.

Paso 3 - Sistemas de Información: Muchas son las fuentes, sensores y sistemas que tramitan datos de control marítimo y fluvial. Además, hay sistemas nacionales, regionales y globales, cuya adhesión requiere normalmente acuerdos bilaterales o multilaterales, siendo que los países del Plan CODEFTRAMI ratificaran muchos Protocolos internacionales para la adhesión a las iniciativas globales como de la ONU, OEA e IMO, entre otros órganos. Actualmente, hay un relevante esfuerzo para que las informaciones obtenidas sean analizadas y, de ese análisis surja una clasificación de buques de interés. Esa actividad resulta en una optimización de medios y personal envuelto en la seguridad marítima y fluvial. De este modo, conocer los Sistemas de Información contribuirá para elaborar una política de intercambio de datos.

Paso 4 - Definiendo accesos legales: Identificar e interpretar las leyes, reglamentos, acuerdos, de carácter nacional e internacional que consiste en la base legal para la actuación de los diversos órganos involucrados de los países del Plan CODEFTRAMI. Con el propósito de enfocar el estudio, se optó por limitar el campo de actuación de las Armadas y Autoridades Marítimas con los demás órganos, compañías e instituciones relacionadas directa o indirectamente con la seguridad marítima y fluvial. Asegurando una adecuada relación entre las unidades generadoras y usuarios y su base legal, se puede establecer un flujo de intercambio que definan la naturaleza de datos involucrados, y las repercusiones de su divulgación. Se pueden definir con claridad, aún, los métodos correctos para su divulgación y la protección de personas e informaciones que requieren esas actividades. Serán conocidos además los obstáculos para el intercambio de esos datos.

Paso 5 - Estableciendo los protocolos de información: El último paso consiste en el establecimiento de protocolos de información, que en una visión abarcativa, constituirá los objetivos y orientaciones de la política regional de intercambio de información marítima para los países del Plan CODEFTRAMI.

3.1| Paso 1: Identificando las Comunidades Usuaras

Los Países del Plan CODEFTRAMI reconocen que, debido a la amplia conectividad global entre empresas y gobiernos (órganos estatales y no estatales), sus políticas de defensa y de seguridad marítima afectan otras naciones y que importantes incidentes locales y regionales



Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

tendrán efectos globales. En ese contexto el éxito en la obtención del CASAM depende en gran medida de la unión de esfuerzos nacionales en dirección a la consolidación de una postura internacional.

La necesidad de una unión de esfuerzos y reforzada por el hecho de que la mayor parte del dominio marítimo no se encuentra bajo la soberanía o jurisdicción de las naciones, y que además de que la interdependencia económica y la globalización en gran parte han sido ampliadas justamente por la utilización del transporte marítimo.

En los países, se observa que están siendo progresivamente estrechados los lazos y reforzados los acuerdos en términos de cooperación entre órganos de defensa y toda otra autoridad vinculada, (de seguridad pública, autoridades fiscales y de medio ambiente,) de forma de obtener resultados significativos en favor de la prevención y combate a las amenazas del TM.

Se observa a nivel global una tendencia en la implementación de centros nacionales de operaciones marítimas, que congregan a (las Marinas, las Guardias Costeras y demás Fuerzas de Defensa y Seguridad, dentro de) otros órganos públicos y privados, muchas veces buscando ampliar la participación y la cooperación de los países con otras naciones y organismos públicos y privados internacionales.

En el ámbito Nacional, eso normalmente ocurre en función de los trabajos conjuntos en nivel interministerial, contando con la participación de sectores gubernamentales y no gubernamentales, tales como los ministerios de Defensa, de Justicia, de transportes, de Ciencia y Tecnología, de Minería y Energía, de Turismo, de Medioambiente, de Desarrollo, de Industria y Comercio Exterior, de Pesca y Agricultura, de la Policía Federal y de la Fiscalización de Impuestos.

La consecuente diversidad de la composición funcional de esos Centros unificados de CNTM torna al nivel de compartir información entre las instituciones un factor relevante. Eso compartir, debe ser pautado, en virtud de la necesidad de conocer establecida por el órgano que posee la información. De esa forma, se verifica que la obtención de la Conciencia Situacional Marítima y del CASAM exigirá un gerenciamiento centralizado de capacidades, de coordinación y de cooperación características de un Centro de Operaciones Marítimas.

En el ámbito multinacional, también convergen los esfuerzos para que los centros de operaciones marítimas nacionales se conecten a centros regionales e internacionales, un ejemplo del Centro Marítimo Internacional Contra el Narcotráfico (CIMCON) y otras organizaciones de compartir informaciones marítimas.

Para alcanzar el MDA, las organizaciones y las capacidades de personal deben producir los fundamentos sólidos para identificar la intención y la comprensión de las amenazas del dominio marítimo y ese conjunto expandido de coaliciones, asociaciones y actividades de colección de informaciones desarrollada, una consciencia combinada compartida. Para atender eso depende en tanto entre otras actividades de:

- Desarrollar programas de divulgación para alentar a los miembros de la comunidad marítima y de navegación recreativa a reportar actividades que consideren sospechosas;
- Expandir asociaciones con aliados para desarrollar e implementar nuevas tecnologías, como vigilancia, detección y compartir datos en apoyo de intereses comunes de seguridad.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

Un aspecto interesante de las comunidades y la tendencia hacia la cooperación internacional y la organización de las partes interesadas es a través de la gobernabilidad. Una gobernabilidad adecuada para coordinar las actividades de las partes marítimas interesadas que promoverán una perspectiva compartida interagencias que reconocerá y equilibrará las acciones de las asociaciones federales, provinciales y municipales, de las comunidades marítimas y fluviales y de los sectores académicos.

Los organismos de Defensa, en especial relacionados al CNTM, deben buscar coordinar los esfuerzos en lo que respecta a identificar y garantizar que sus autoridades militares continúen la participación del desarrollo de esa política. Eso requiere el aumento gradual de la cooperación (cooperación civil-militar) entre los mencionados organismos y los actores civiles de vigilancia marítima en particular lo que se refiere al intercambio de información.

3.2| Paso 2: Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación

Obtener la consciencia situacional marítima y el CASAM son desafíos considerables para los países, teniendo en vista la extensión de los océanos, de las líneas limítrofes y de la complejidad de las actividades de las comunidades marítimas.

Son realizadas muchas amenazas al TM, justamente buscando impedir su detección preliminar y prevención, que encuentra respaldo en la dificultad en traducir la transparencia en registros y propiedades de embarcaciones de carga, bien como una naturaleza fluida de las actividades operacionales y de tripulación de la mayoría de los buques, que acaban por contribuir con posibilidades adicionales a su ocultación y resultando en desafíos para preservar la seguridad marítima y defensa.

A medida que los mercados globales apoyan al comercio marítimo para sustentar la logística *just-in-time*, los decisores enfrentan problemas de seguridad cada vez más complejos.

Existen cantidades masivas de información en capas e interrelacionadas porque los transportadores y los cargadores usan conexiones intermodales globales para acceder a cientos de miles de subcontratados y productores. Como resultado, identifican amenazas potenciales emanadas de la cadena de producción global, tornándose más desafiante debido a las dificultades en discernir la actividad lícita de la ilícita.

Así, se torna esencial maximizar la integración de informaciones de fuentes variadas, incluyendo la aplicación de la ley y datos de fuentes abiertas y/o reservadas (de acuerdo con criterios desarrollados en acuerdos bilaterales y multilaterales), de los sectores público y privado. Para elevar al máximo la concientización de la situación marítima, los países del plan CODEFTRAMI aprovecharán sus capacidades globales, regionales y nacionales de información marítima y fluvial y de los diversos conocimientos de comunidades involucradas.

Es deseable e importante que los países del Plan CODEFTRAMI (los Ministerios involucrados en la defensa y seguridad marítima) lideren las iniciativas, supervisen y coordinen la

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

implantación de una capacidad compartida de consciencia situacional que integre vigilancia, reconocimiento, sistemas de navegación y otros insumos de informaciones operacionales, combinadas con acceso en varios niveles gubernamentales.

Se resalta que la seguridad pública y la seguridad económica se refuerzan mutuamente, así, los países del Plan CODEFTRAMI deben reconocer que el flujo de comercio seguro y eficiente es mejorado y armonizado por una comprensión efectiva del dominio marítimo. Así, el CASAM y la consciencia situacional marítima serán reforzadas por la participación responsable y comprensiva en un sistema de datos que sea igualmente colaborativo y completo.

A nivel nacional, hay una tendencia a la realización de acuerdos de cooperación técnica con sectores relacionados con actividades en los espacios marítimos o aguas interiores, tales como pesca y agricultura, aduana, medio ambiente, puertos e hidroviás, justicia y defensa. Esas cooperaciones resultan en esfuerzos de coordinación y/o ejecución de acciones integradas, destinadas al compartir informaciones de prevención de ilícitos penales, propiciando, también, una adopción de medidas conjuntas, dentro de cada responsabilidad, de modo de posibilitar una pronta respuesta a las amenazas e ilegalidades insurgentes, con menos gasto de recursos materiales y personales.

Datos comunes de interés para la seguridad marítima pueden ser concentrados en las siguientes áreas de actuación: en la prevención de ataques terroristas y actos criminales, perjudiciales u hostiles en todo el dominio marítimo por actores estatales y no estatales, la protección de centros e infraestructuras críticas de navegación, minimizar daños y acelerar la recuperación del sistema de transporte marítimo e infraestructura relacionada con la aparición de catástrofes artificiales o naturales; para mantener acceso sin obstáculos a los recursos y mercados globales, en la prevención y represión de los delitos ambientales.

Para eso es esencial maximizar en términos de calidad y cantidad el intercambio de informaciones marítimas y fluviales para apoyar la toma de decisiones, disponiendo una taza y nivel adecuado de datos relevantes. Al mismo tiempo es imprescindible reforzar las asociaciones internacionales, la cooperación y compartir la salvaguarda de la información y mejorar el acceso garantido por la comunidad marítima y fluvial de los países del Plan CODEFTRAMI interesadas en informaciones de amenazas relacionadas.

Mitigar los desafíos de compartir informaciones marítimas y fluviales de los países supracitados significa promover el desarrollo de medidas para determinar las herramientas necesarias para enfrentar esos desafíos. Los desafíos nuevos y emergentes continúan presentando, validando el requisito de un proceso de revaluación continua usando metodologías de gerenciamiento de riesgo, análisis, clasificación y preservación de datos.

Mejorar la concientización situacional marítima y fluvial representa (perfeccionar el acceso a datos de nivel empresarial, o que significa promover el) compartir información marítima a través de la transición de bancos de datos, centrados en las organizaciones, de donde se pueda acceder a datos de fuentes variadas. (para servicios corporativos centrados en la web que recuperan datos de varias fuentes (por ejemplo, nubes, banco de datos)). Esta mudanza provee a los usuarios autorizados, acceso más flexible a un mayor número de fuentes, tipos y volumen de datos y la capacidad de investigar bases de datos sin la necesidad de acceso punto a punto.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

Los datos, de acuerdo con esta construcción, pueden ser autorizados y conformes con patrones de reconocimiento internacionales.

Ampliar el alcance de actuación implica en incrementar la colaboración a través de una amplia interacción para identificar organizaciones, asociaciones, mejores prácticas y otros esfuerzos que promuevan la seguridad marítima y fluvial por intermedio de la colaboración expandida de los miembros de los Países del Plan. Así la colaboración para la obtención del CASAM depende de la incorporación de asociaciones, apoyando y mejorando las capacidades interagencias para efectivamente compartir y proteger informaciones sobre personas, carga, embarcaciones, infraestructura, recursos naturales y desastres causados por el hombre y otras amenazas potenciales en el dominio marítimo.

El acceso a datos comunes también contribuye para ampliar la capacidad de monitorear actividades de forma que las tendencias y anomalías puedan ser identificadas anticipadamente para facilitar respuestas de los decisores. Los datos por si son insuficientes, las informaciones deben ser colectadas, fusionadas, analizadas, protegidas y diseminadas para que los decisores puedan anticipar potenciales amenazas y tomar medidas efectivas y apropiadas, buscando como simplificar el ambiente de seguridad marítima y fluvial complejo y ambiguo de hoy.

Normalmente, en tanto, son observadas muchas lagunas en el ámbito internacional y también en los países para la obtención de una consciencia del dominio marítimo y de un CASAM. Esa laguna son áreas donde hay dificultades considerables de cooperación, participación y de coordinación, las que requieren un esfuerzo para reducir la duplicación de esfuerzos entre las varias agencias y organizaciones internacionales y nacionales, públicas y privadas, lo que contribuirá a un alineamiento entre oficinas y misiones.

Así, para alcanzar un nivel de consciencia situacional marítima hay necesidad de continuar abordando desafíos, evaluar riesgos y promover soluciones adecuadas para alcanzar este objetivo. Esto requiere identificar problemas y datos comunes y sus niveles de clasificación cuanto a los muchos miembros del Global Maritime Community of Interest (GMCOI). En respuesta, los países están construyendo soluciones relevantes en toda la amplia comunidad interagencias estatales y asociaciones internacionales. Esta y otras iniciativas para mejorar la MDA y fluvial ejemplifican la eficacia del desarrollo de soluciones de seguridad nacional a través de la colaboración entre agencias, usando un abordaje de todo el gobierno o de estos con las comunidades e interesados globales.

En muchos casos, cada capa de seguridad marítima es compuesta por una agencia diferente con varias jurisdicciones y funciones. La integración de estas diferentes capas de seguridad marítima requiere una delimitación clara de los papeles y responsabilidades, y no puede ser alcanzada apenas a través de la cooperación.

En particular, para alcanzar la unidad de esfuerzo y eficacia operacional, las fuerzas de seguridad marítima tanto de las Fuerzas Armadas y de las fuerzas policiales, así como de las demás agencias con responsabilidades en ese tema deben tener capacidad y autoridad para operar en funciones de apoyo mutuo y de modo complementar contra el espectro de amenazas de seguridad esperadas.

Así, necesitan tener un alto grado de interoperabilidad, reforzada por entrenamientos y ejercicios combinados, conjuntos e interagencias para asegurar un alto nivel de preparación

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

para el empleo, apoyados por comunicaciones compatibles y cuando sea posible con doctrina y equipamientos comunes.

3.3| Paso 3: Sistemas de Información

Esa Política se hace presuponiendo la participación de los sectores nacionales, federal, estadual y municipal, de las comunidades privadas y de las agencias internacionales, en estrecha asociación y cooperación. Presupone, también, que los sistemas y las capacidades existentes serán mejorados y de acuerdo con condiciones y acuerdos dedicados, serán integrados.

La necesidad de seguridad debe ser armonizada con el imperativo de preservar las libertades fundamentales, la libertad de navegación y el uso legítimo de los mares para fines comerciales y recreativos. Eso todo resulta en que las partes interesadas marítimas y fluviales adoptaran un abordaje colaborativo para establecer intercambio de informaciones sin precedentes y agrupamiento de recursos.

Dentro de las presuposiciones, la participación internacional en actividades de seguridad marítima y fluvial incluyendo el compartir información con otros Estados, debe ser voluntaria para cada nación.

En alusión a los sistemas de intercambio de informaciones marítimas y fluviales, se destaca que para alcanzar y mantener la consciencia situacional marítima y el CASAM, se depende entre otros factores, de la capacidad de monitorear las actividades de forma que las tendencias puedan ser identificadas y las anomalías diferenciadas.

Datos aislados serán insuficientes para una comprensión más abarcativa. De ese modo, estos datos deberán ser colectados, fusionados, y analizados, de preferencia con ayuda de algoritmos de análisis para auxiliar la manipulación de flujos bastos y dispares, para que los tomadores de decisión operacional puedan anticipar las amenazas y confrontarlas.

Los sistemas nacionales actuales conectan e integran (con el envío, recibimiento y almacenamiento de datos) diversas redes de monitoreo y sensores existentes, tales como AIS, LRIT, de monitoreo de embarcaciones pesqueras, de monitoreo de embarcaciones involucradas en actividades de petróleo, servicios de tráfico de buques (VTS), de radiogoniometría, de posicionamiento global(GPS), dentro de muchos otros, concentrando una cantidad considerable de datos con una capacidad de apoyar los niveles de toma de decisión.

En ese contexto, hay una convergencia al fortalecimiento de las capacidades de vigilancia y reconocimiento de océanos y de vías fluviales, con la verificación más efectiva de los datos AIS, bien con la identificación de buques desconocidos para la obtención de informaciones adicionales sobre la situación de la embarcación, de las actividades de las tripulaciones y de la estiba de las cargas.

Integrar en red las plataformas existentes para mejorar la consciencia comparativa de la situación también es una tendencia nacional y regional, con el desarrollo de las capacidades de interoperabilidad y garantía de informaciones para permitir la transferencia de datos entre

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

sensores, plataformas y personas para explorar y vencer las vulnerabilidades de la falta de información o de la obtención de información redundante y muchas veces carentes de realidad práctica.

Esa tendencia contribuirá para la diseminación de un panorama de superficie común centrado en red, usando apropiados niveles de clasificación con base en patrones de compartir información desarrollados de acuerdo a los protocolos de información seleccionados.

Los sistemas hoy avanzan para conformar redes de distribución de datos de modo compartido y no clasificados, en tiempo real, destinándose a promover la colaboración multilateral y a compartir informaciones entre participantes internacionales y nacionales. Actualmente la Unión Europea (UE) desarrolla subsistemas regionales para cada campo de actuación. Eso quiere decir, por ejemplo, existe un sistema regional para control aduanero y uno para la defensa. En ese contexto, un sistema centralizador filtra los datos de interés de cada sistema regional individual, ofreciendo el denominado cuadro de información compartida destinado para la obtención del MDA y el CASAM, con gran vocación para la seguridad marítima y fluvial y para la defensa de aquella Unión.

Esa tendencia de desarrollo es muy semejante con las iniciativas de sistemas perfeccionados por los EUA derivados de la implantación de su política de MDA. Una presentación de esas iniciativas puede ser visualizada en la Fig.2 Sistemas de información por capas.

Para los países del Plan CODEFTRAMI, ejecutando la Red AIS del CAMAS, todavía no es un sistema regional, y esta en desarrollo, conforme a las potencialidades e intereses de cada país, y a las creaciones de centros nacionales de CNTM envolviendo múltiples agencias e instituciones. En la mayor parte de los casos, los esfuerzos de CNTM permanecen dedicados en forma individual por las diferentes organizaciones involucradas. Este hecho sirvió para delimitar el campo de abordaje de las iniciativas y objetivos propuestos a seguir, con el análisis de la posibilidad de ampliar el campo de intercambio de información por intermedio de una plataforma que permite presentar un panorama de datos de importancia en el ámbito de los países del Plan CODEFTRAMI, fuese al mismo tiempo adecuado y factible.

Hoy también las fuentes de datos pueden variar de un único sensor a una red nacional de rastreo de embarcaciones y poseen capacidad para transmisión de datos marítimos regionales y globales por intermedio de un formato original y de reconocimiento internacional, disponible a los usuarios en tiempo casi real, donde diversas organizaciones pueden participar y cooperar.

También hay una convergencia en la utilización de los países de las herramientas de apoyo a la decisión para sustentar el incremento del conocimiento de las actividades marítimas y fluviales en determinadas áreas de interés. Esos sistemas disponen de fuentes de datos provenientes de células de informaciones que investigan el histórico de los navíos, sus actividades y tripulaciones, incluyendo sus propietarios, banderas, puertos de escala, histórico de rutas, seguros, cargas, infracciones cometidas (*law enforcement*) y situación de registros, dentro de otras.

Esos sistemas también permiten que los analistas usen filtros para el análisis de embarcaciones por áreas o regiones para identificar rápidamente embarcaciones que puedan ser de interés,

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

incluyendo aquellas con sospecha de transporte ilícito u otras cuestiones que involucran la prevención de crímenes y cumplimiento de leyes.

El *software* de los sistemas supracitados funciona colectando datos de una variedad de fuentes, incluyendo, el AIS, sistemas anticollisión de abordó, de informaciones diversas de agencias federales, estatales y municipales, y de colección de información personal, como el citado anteriormente. Después de la colección, los datos son analizados y confrontados en un denominado mecanismo de regla, que usa conocimientos específicos y conjuntos de preceptos que ayudan a establecer un nivel de riesgo atribuido a los navíos, lo que en resumen, representa una automatización del análisis de una enorme cantidad de información sobre un gran número de buques.

Del resultado práctico de la configuración de un nivel de riesgo para cada embarcación, dispone para los analistas un escenario de posibles amenazas al TM y fluvial, bien como un panorama de superficie con determinado grado de clasificación, posibilitando a los usuarios disponer tales informaciones para los órganos públicos y privados que adoptaron medidas de acompañamiento o protección adecuadas.

También hay una postura de desarrollar en los países una arquitectura de tecnología de información común basada en las demás redes de información global y regional, que posibilitaran el soporte, el acceso y el compartir información entre los límites de la clasificación en esa amplitud. Eso posibilita la promoción de las transferencias directas de datos y acceso electrónico a bancos de datos y, archivos de informaciones u otros sustitutos para inclusión en el proceso de análisis de los bancos de datos nacionales. Eso contribuye para la automatización de procesos y aporta herramientas de análisis colaborativas desde su colección y auxilia a la fusión y correlación de datos estructurados y no estructurados para determinar los indicadores de anomalías.

Hoy se busca, establecer un sistema que aporte un método principal para compartir informaciones y un cuadro operacional común marítimo y fluvial. Ese cuadro operacional y el grado de información virtual centrada en la red, temporizada y dinámicamente compartida por agencias federales, estatales y municipales con intereses y responsabilidades marítimas y fluviales, que complementarían la presentación de la información.

Los datos de ese cuadro de operaciones pueden ser accesibles a variados usuarios, excepto cuando está limitado por instrumentos de regulación propios. Ese cuadro contiene, en adición, un conjunto de herramientas de toma de decisión para facilitar el planeamiento colaborativo y ayudar a todos los escalones en la obtención de consciencia situacional. Cada usuario podrá filtrar y contribuir con esos bancos de datos de acuerdo con sus necesidades de información, responsabilidades y nivel de acceso.

En 2014 un paso importante fue dado por COLCO ARGENTINA, con la implementación de la Red de AIS del AMAS. Con esta iniciativa, una relevante integración fue conformada con elevado valor agregado de informaciones de cada uno de los países del AMAS.

Tal integración representó una mejora sustancial en la gestión de la información, posibilitando el intercambio de datos en tiempo real que permite la elaboración de un panorama regional común. Después de ese importante emprendimiento, es importante que haya una integración a

la Red AIS del AMAS de los demás AIS de los Países del PLAN CODEFTRAMI, posibilitando un panorama de los países americanos.

Diagrama de sistemas de intercambio de informaciones en capas



Fig. 2 – Sistemas de informaciones en capas

3.4| Paso 4: Definiendo accesos legales

Este paso propone opciones legales, esbozos y contenidos de legislación y enmiendas. El estudio también incluye propuestas para disposiciones cuando sea apropiado. En tanto, la redacción legal en sí, no hace parte a esta Política. Una lista de legislación fue desarrollada conteniendo los actos relevantes para identificar los campos de abordaje y definir limitaciones para compartir información marítima y fluvial dentro de las comunidades de usuarios.

El foco es la cobertura geográfica de los Países del Plan CODEFTRAMI y el resultado deriva en un análisis de una lista de actos legislativos específicos para cada comunidad de usuarios, o que puede contribuir para la implementación eficiente de la Política de Intercambio de Información Marítima y fluvial.

Al mismo tiempo al acercar los desafíos marítimos y fluviales que los países del Plan CODEFTRAMI y sus asociaciones enfrentan y propician avances en sus identificaciones, se debe observar que esa Política busca contribuir para la capacitación de los tomadores de decisión, fortaleciendo y mejorando el ambiente de compartir informaciones.

Los países comparten un interés colectivo en promover el flujo oportuno y eficiente del comercio, protegiendo el ambiente marítimo y fluvial de amenazas y reduciendo su vulnerabilidad ante desastres naturales o causados por el hombre. Se reconoce la seguridad, como un elemento esencial en ese ambiente y para alcanzar con éxito esos objetivos, es necesaria una efectiva concientización y compartir informaciones marítimas en busca de reconocer las amenazas anticipadamente, integrando efectivamente informaciones de aplicación de la ley y posibles datos de origen de los sectores público y privado, de acuerdo con los accesos establecidos.

Fueron adoptadas algunas presuposiciones básicas, de la cual podrán proponerse nuevos instrumentos y acuerdos. Toda la participación es de carácter voluntario y no puede afectar políticas, recursos, misiones o arquitecturas individuales ya existentes, ocurriendo lo similar manera cuando estuvieren en curso medidas consistentes para la integración de sistemas hospedados en organizaciones y agencias.

En ese sentido, se debe tomar en consideración las capacidades nacionales, regionales e internacionales existentes en sus máximas extensiones posibles.

Como se busca el establecimiento de un sistema de información basado en capas, es imprescindible que se establezca un control de acceso y también la suficiente flexibilidad para el trámite y compartir informaciones, siempre preservando acuerdos y actos previamente firmados.

Para mejorar el intercambio, se debe buscar la transparencia en la cadena de informaciones, desde su origen hasta su destino final. En ese contexto, será importante la coordinación con las organizaciones internacionales y nacionales de modo que se puedan expandir los requisitos de

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

información necesarios, dentro de un contexto de evolución de los intereses marítimos y fluviales, de los accesos legales en función de su estructura de defensa y seguridad.

En definitiva el análisis, del acceso legal debe propiciar la planificación adecuada del gerenciamiento de riesgos y compartir información permitiendo que toda la comunidad marítima y fluvial desarrolle una comprensión correcta de los riesgos y oportunidades potenciales de los buques, personas, carga, infraestructuras y recursos.

Por ello, es un desafío para los Países del Plan CODEFTRAMI coordinar y sincronizar los esfuerzos de seguridad efectivos en el dominio marítimo y fluvial. Para maximizar esa capacidad, es imprescindible apalancar y buscar integrar la diversidad de competencias de las comunidades de informaciones con las formulaciones y aplicación de la ley, para direccionar una capacidad regional y global de informaciones marítimas y fluviales, de acuerdo con las políticas e instrumentos jurídicos establecidos.

La estructura conceptual moderna, en consonancia con los accesos legales, requisitos jurídicos de cada país y orientada por una filosofía global de que los interesados en las actividades de seguridad marítima y fluvial son más bien previstos a través de una arquitectura corporativa que aporta a los miembros individuales acceso seguro, válido y apropiado a los datos unos de otros, protegiendo informaciones de identificación de personal, informaciones de propietarios y de seguridad

Ese acceso debe equilibrar la necesidad de información, seguridad de esa información y acceso apropiado a misma, en vez de simplemente usar una consolidación organizacional de informaciones y de sus actividades derivadas. Eso requiere un abordaje abarcativo y robusto en capas consistente con las políticas marítimas y fluviales de cada país del Plan CODEFTRAMI, bien como de sus instrumentos jurídicos.

En CNTM, la aplicación de la ley y la operacionalidad es compleja y tiene muchas implicaciones políticas y legales que deben ser abordadas para realizar esa tarea. En tanto, la reducción efectiva del riesgo en el dominio marítimo exige que se tomen decisiones más rápidas y cualitativamente mejores en base a la concientización desde la fase de la colección de datos, integración y divulgación oportuna de informaciones de los consumidores.

Así, los países del Plan CODEFTRAMI pueden apoyar un proceso que garantice los requisitos de compartir informaciones desde el nivel nacional hasta el regional y evaluar la posibilidad, gradualmente, de incorporar todo el GMCOT.

Para eso, es importante que organismos, agencias y comunidades nacionales y sus comunidades marítimas y fluviales trabajen en conjunto y aquellas con las asociaciones internacionales para identificar substancialmente requisitos de información a través de un proceso de evaluación del riesgo. Ese proceso debe referirse no solo a la seguridad, sino también al comercio y a la estabilidad económica, así como a protección ambiental sustentable, en futuros pasos.

En definitiva, el MDA depende del inte-relacionamiento de varios dominios, incluyendo el marítimo y fluvial, el terrestre, el aéreo el espacial y el ciberespacio. A medida que se adquiere una mayor concientización de cada espacio de estos, se deben buscar, simultáneamente, de

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

forma de identificar sus interacciones y entender como ellas se afectan. (Un abordaje del dominio integrado mejorara la consciencia situacional marítima y fluvial.) Un abordaje de dominio integrado mejorara la consciencia situacional marítima y fluvial. La traducción de ese conocimiento con su base legal posibilitara ampliar el nivel y reducir los costos, optimizando los medios de actuación.

En la arena internacional, se observa una expansión de los acuerdos con los “estados de la bandera” para promover la prestación de cuentas y facilitar el control del puerto estado y los acuerdos de embarque. A nivel nacional, están siendo estandarizados los criterios de registro de embarcaciones comerciales y recreativas, al mismo tiempo en que se desarrollan los requisitos de registro para veleros recreativos y se establecen patrones comunes de registro de embarcaciones entre asociaciones federales, estatales y municipales. Ese esfuerzo representa un real avance en los acuerdo para instituir y expandir la transparencia en la propiedad del navío.

Muchas de esas iniciativas están siendo posibles por la expansión de la participación del sector privado a través de la asociación pública/privada y la asociación con naciones coherentes en identificar y monitorear las amenazas marítimas fluviales transnacionales, sobre las leyes internacionales y domesticas existentes.

También ocurre por la eliminación de las barreras reglamentarias al compartir informaciones y la interoperabilidad a través del establecimiento de protocolos operacionales, memorandos de entendimiento y memorando de acuerdo necesarios para ampliar y reforzar las relaciones combinadas (internacionales), conjuntas (nacionales), interagencias y entre las comunidades marítimas y fluviales.

En conformidad con los estatutos nacionales, leyes políticas y directrices presidenciales y otros instrumentos legales, los países están desarrollando e implementando procedimientos de tratamiento de informaciones para identificar datos que exigen protección especial, muchas veces aprovechando los actuales esfuerzos para desarrollar acceso seguro y autenticando los controles de usuarios para informaciones clasificadas, sensibles o restringidas.

Del mismo modo buscan desarrollar una arquitectura abierta para compartir los datos, con patrones de gobernanza para acceso al almacenamiento de informaciones Web. Eso llevó a ciertos países a establecer una red de información virtual centrada en la red, casi en tiempo real, que puede ser compartida a niveles de seguridad apropiados, por agencias federales, estatales y municipales y con asociaciones internacionales con responsabilidades marítimas y fluviales. La imagen operacional marítima y fluvial nacional, en tanto, permanece como uno de los más importantes medios de divulgación de informaciones MDA.

Ese conjunto de iniciativas busca la automatización e integración de procesos y el perfeccionamiento de herramientas de análisis colaborativa y no colaborativa, así con el desarrollo de fases de colección, fusión y correlacionar datos estructurados y no estructurados y crear fajas correlacionadas y determinar anomalías. Ese proceso complejo, también en el análisis de informaciones relativas a navíos, carga y personas para verificar los nuevos requisitos de selección y otras medidas de protección con el apoyo del intercambio de información.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

En una evaluación específica, los datos son examinados para distinguir entre patrones de normas establecidas e indicadores anómalos. Además de eso, se desarrollan programas de divulgación para alentar a los miembros de comunidades y de la industria marítima y fluvial y de embarcaciones recreativas a reportar actividades sospechosas.

3.5| Paso 5: Estableciendo los protocolos de información

En el ámbito de los países del Plan CODEFTRAMI, las administraciones nacionales tienen desarrollados sus propios sistemas de vigilancia, procedimientos de colección de datos y herramientas estadísticas y analíticas por mucho tiempo. Con la vigilancia marítima representada por innumerables Autoridades, lo que resultó en una configuración de información de carácter sectorial.

Uno de los objetivos de esta Política y es particularmente mejorar el intercambio de informaciones entre países y entre comunidades de usuarios. Esa es una necesidad ampliamente reconocida.

A pesar del abordaje sectorial para la colección y el análisis de datos, muchos esfuerzos también fueron realizados para facilitar y estimular la mejor manera de compartir la información, tanto a nivel nacional como internacional.

A nivel nacional, muchos estados miembros están comenzando a concentrarse en la integración de informaciones y compartiéndola en comunidades de usuarios.

Algunos ya establecieron centros de coordinación y ambientes para compartir informaciones marítimas y fluviales y otros están en proceso de implementación o planean hacerlo.

La capacidad de obtener un panorama de superficie, depende de un sistema de compartir información marítima y fluvial en capas que, dentro de lo posible, buscando integrar las capacidades de los gobiernos y de los intereses de las comunidades marítimas de los países del Plan CODEFTRAMI.

El compartir información dependerá, primordialmente del esfuerzo coordinado, incluyendo organizaciones del sector público y privado y asociaciones internacionales, ante la necesidad de asegurar la defensa y seguridad marítima y como un interés mutuo que exige la cooperación adecuada. En tanto, ese compartir necesita de protocolos para proteger la información de interés de resguardo del sector privado, así como de asuntos reservados de los sectores públicos.

Los acuerdos bilaterales o multilaterales de intercambio de informaciones, las convenciones y los tratados internacionales, serán los facilitadores de la obtención de la consciencia situacional marítima y del CASAM.

Una cooperación continua con organizaciones internacionales también es necesaria. Por ejemplo, la OMI tomo medidas para integrar la seguridad en el dominio marítimo global con la



Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

adopción del código internacional de seguridad de navios e instalaciones portuarias (ISPS-CODE). Eso proporciona una estructura patrón consistente en evaluar el riesgo, permitiendo que los gobiernos compensen los cambios de las amenazas con la vulnerabilidad para navios e instalaciones portuarias.

Se destaca que el MDA depende del compartir seguro y efectivo de informaciones y de la salvaguarda con asociaciones que tengan acceso validado. Por ejemplo, este tipo de intercambio podría incluir la colaboración con la industria y la cooperación internacional sobre el uso comercial del espacio para beneficiar a GMCOI.

La comprensión del dominio marítimo resultara del empleo de capacidades y procesos de informaciones tradicionales alimentados o sincronizados con los procesos operacionales de toma de decisión. La colección, fusión, análisis y diseminación de categorías prioritarias de información son los elementos fundamentales del MDA. Ese dominio marítimo global incluye una gran variedad de sistemas interligados y conectados que operan dentro, adyacentes y además de los océanos físicos y de las vías navegables, necesitan ser llevados a un mejor foco. Detectar e interceptar amenazas dentro de un sistema que atraviesa jurisdicciones nacionales e internacionales requiere una consciencia persistente.

Las capacidades de información, vigilancia y reconocimiento son necesarias en un abordaje en capas, que produce una consciencia más abarcativa de amenazas y actividades ilegales, a medida que se aproximan los países del Plan CODEFTRAMI. La realización de MDA requiere integración de datos, informaciones y análisis de fusión de datos a partir de una gama amplia de fuentes, que pueden ser categorizadas de la siguiente forma, entre otras posibilidades:

- Características de navios, como bandera, tipo, tonelaje, velocidad máxima, origen y derrotas;
- Carga - del manifiesto del buque, origen de embarque, de informaciones, o proveniente de sensores de detección de sustancias químicas/biológicas/ nucleares/ radiológicas/ explosivos;
- Equipos de buques y pasajeros, para incluir tripulantes, trabajadores portuarios y pasajeros;
- Áreas de interés marítimo y fluvial - foco de capacidades de vigilancia en puntos geográficos particulares, como líneas marítimas o regionales oceánicas especiales;
- Puertos, vías fluviales e instalaciones - terminales portuarias, muelles, grúas, instalaciones de combustible y de otras características;
- El medioambiente marino y fluvial;
- Infraestructura crítica marítima y fluvial - usinas energía, rieles, nodos de transporte, puentes y cabos y tubos de fibra óptica submarina;
- Amenazas y actividades criminales - amenazas identificadas y actividades inherentemente peligrosas, como inmigración ilegal, tráfico de drogas, de armas y de personas y/o perforación offshore;
- Fuerzas amistosas - informaciones operacionales sobre activos militares, federales, estatales, locales y/o aliados que operan en el dominio marítimo; y
- Transacciones financieras - rutas ilegales de dinero, navios escondidos o propiedad de la carga.

En ese contexto, las capacidades de conocimiento, por sí solo, no garantizan la toma de decisiones eficaces. La información compartida que en el ámbito nacional e internacional se tornan útiles solamente cuando los tomadores tienen el conocimiento y están posicionados para actuar. Desarrollar la capacidad de conocer, para que las acciones inmediatas o deliberadas

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

puedan ser tomadas en el momento y lugar correcto exige un esfuerzo dedicado y sustentado para desarrollar una base de conocimiento dinámica.

El incremento del conocimiento, en especial el conocimiento operacional, depende de un mecanismo de feedback continuo y activo. Cada decisión tendrá consecuencias en un resultado deseado. Esos resultados deben ser evaluados y las lecciones aplicadas serán las prioridades y capacidades del MDA y contribuirán al desarrollo del conocimiento.

Las agencias federales han aprovechado las reservas significativas de conocimiento funcional y operacional en cada escalón de toma de decisión, a fin de aumentar medias correctas en el momento cierto, acompañadas de iniciativas como la creación de centros de excelencia de lecciones aprendidas. Realizan también, el desarrollo de programas de entrenamiento y ejercicios que sean adecuados y coincidentes con la realidad. Eso ayudara a asegurar que los países del Plan CODEFTRAMI estén posicionados para tomar medidas avanzadas y efectivas contra todo el espectro de amenazas marítimas y fluviales, así como posicionar a los países de forma eficaz en caso de defensa.

El entendimiento efectivo y la síntesis de las capacidades nacionales y de conocimiento que producirá el nivel de comprensión necesario para asegurar la toma de decisiones efectivas. La prioridad debe ser colocada y continuamente validada por los requisitos del tomador de decisiones.

El potencial de MDA como un multiplicador de fuerza al acortar los ciclos de decisión y permitir respuestas operacionales oportunas, reside en su capacidad de producir informaciones de forma útil y ejecutable por los tomadores de decisión.

El protocolo adecuado de informaciones depende, inicialmente, de la capacidad de mejorar la colección. Dentro de otros aspectos que pueden ser incentivados, se destacan:

- Coordinar y cooperar con las organizaciones nacionales e internacionales para expandir los requisitos de información para datos de interés marítimos y fluviales;
- Expandir la aplicación del AIS para mejorar la identificación y rastreo de navíos;
- Avanzar en acuerdos para conferir y expandir la transparencia en la propiedad de navíos;
- Expandir en la arena internacional, los acuerdos con los "estados de bandera" para promover la responsabilidad.
- Estandarizar a nivel nacional, los criterios estatales de registro de embarcaciones comerciales y recreativas; desarrollar requisitos de registro para veleristas recreativos; y establecer patrones comunes de registro de embarcaciones entre asociaciones federales estatales y municipales.
- Expandir la participación del sector privado a través de iniciativas y asociaciones públicas/privadas conjuntas.
- Buscar establecer asociaciones con naciones dispuestas a identificar y monitorear amenazas marítimas y fluviales transnacionales sobre las leyes internacionales y domésticas vigentes.
- Establecer sistemas, patrones de colección y de obtención de datos acerca de Navíos de Interés, así como su forma de compartir esas informaciones en nivel nacional e internacional.
- Desarrollar protocolos especiales que permitan el fortalecimiento de información que versa sobre seguridad marítima y fluvial para proteger a los países del Plan CODEFTRAMI, lo que requiere el establecimiento de medidas nacionales y asociaciones internacionales, tales como la

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

definición de autoridades legales, acuerdos internacionales, políticas para permitir el procesamiento y fusión de información extranjera y policiales nacionales e información de datos marítimos y fluviales comerciales, con las salvaguardas apropiadas.

- Buscar la reducción de las barreras reglamentarias al compartir informaciones y de interoperabilidad a través del establecimiento de protocolos de operación, memorandos de entendimiento y memorando de acuerdo necesarios para concretar las asociaciones internacionales y relaciones conjuntas, interagencias comerciales e industriales.
- Mejorar los bancos de datos nacionales, en automatización, y sin sensores de extracción de informaciones y fusión de datos.
- Desarrollar e implementar en conformidad con la ley, la política y las directrices de cada país, procedimientos de tratamiento de informaciones para identificar datos que exigen protección especial aprovechando los esfuerzos actuales para desarrollar acceso seguro y autenticado y controles de usuario para informaciones clasificadas, sensibles o restringidas.
- Desarrollar una arquitectura abierta para compartir los datos, con patrones de gobernanza para el acceso al almacenamiento de informaciones Web.
- Establecer e implementar patrones de comunicaciones interoperables.
- Evaluar el establecimiento de una red de información virtual centrada en la red que puede ser compartida, a niveles de seguridad apropiada, por agencias federales, estatales, locales e internacionales con responsabilidades marítimas y fluviales.
- Incentivar la asociación con Organización Internacional de Patrones y la Organización Marítima Internacional para buscar patrones marítimos internacionalmente reconocidos y expectativas de seguridad.

3.6| Estableciendo objetivos y orientaciones

El establecimiento de objetivos y orientaciones fue realizado utilizando una matriz con cinco áreas de interés para el establecimiento de una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, son ellos:

- 1 - Agencias Vinculadas (Comunidad Marítima interesada)
- 2 - Acuerdos Internacionales existentes;
- 3 - Marco legal vigente;
- 4 - Protocolos de Intercambio de Información; y
- 5 - Sistemas de CNTM y Otros;

En siete campos de actuación interna y externa de los actores de la Comunidad Marítima Regional:

- Control de Fronteras;
- Actividades de Pesca;
- Aduana;
- *Safety and Security*;
- Defensa;
- Polución Ambiental;
- Actividades de Petróleo.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

De esa matriz, conteniendo los principales hechos pertinentes y portadores de información, se obtuvieron las respectivas medidas para cada consecuencia, generándose así las principales actividades que podrán ser desarrolladas en forma combinada.

Del agrupamiento de las mencionadas iniciativas fueron sintetizados los objetivos y orientaciones del presente, enfocados para el establecimiento de la referida Política.

De la matriz, resultan los hechos que guardan elevado potencial de futuro, aquí denominados de hechos portadores de futuro. Esos hechos fueron agrupados y resultan, después del análisis resumido, en el escenario Prospectivo para la política, conforme descrito en el ítem 2 (Visualizando un escenario de múltiples capas de Información Marítima Regional).

A partir de ese escenario fueron obtenidas iniciativas y actividades que, una vez condensadas por cada finalidad específica, resulta la elaboración de los objetivos y orientaciones para el futuro.

Los objetivos y orientaciones del presente y futuro, fueron agrupados para producir el Mapa Estratégico de la política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

3.6.1| Mapa Estratégico para la Política de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI

Hoy, las amenazas transnacionales poseen la capacidad de infringir un gran perjuicio a los Estados y, en ese sentido, la consciencia situacional marítima requiere esfuerzos combinados y conjuntos para la protección de intereses comunes en términos de defensa y seguridad marítima nacional, regional y global.

Así, el Mapa Estratégico describe, fruto de los análisis realizados en los Pasos anteriores, como los Países del Plan CODEFTRAMI pueden promover los esfuerzos para ampliar y reforzar el intercambio de informaciones de modo de proporcionar un mejor conocimiento anticipado del ambiente marítimo y fluvial. Fue considerado como sistema de esa política el entorno regional y extra-regional conformado por los Países del Plan CODEFTRAMI en sus aspiraciones e intereses de seguridad y defensa.

Las iniciativas del presente fueron construidas con base en los análisis de los Pasos supra citados, buscando extraer hechos que consubstancian amenazas y oportunidades (campo externo) y factores de fuerza y debilidad (ambiente interno) al sistema. De las iniciativas semejantes fue posible agruparlas para establecer Objetivos presentes. El conjunto del análisis de esas iniciativas fue en consonancia con los hechos portadores del futuro, en base para la construcción del Escenario, cuyo propósito fue propiciar la elaboración de iniciativas y objetivos futuros.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

Es ese Mapa se asignan cuatro etapas para la elaboración de una Política de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, que son: Misión y Visión de la Organización conformada por los Países del referido Plan; los Objetivos de la Política; y las Iniciativas en términos de Procesos y de Conocimiento y aprendizajes desarrollados de cada Objetivo. El Mapa está representado en la Figura siguiente:

MAPA ESTRATEGICO POL. INF. MARIT. Y FLUV. PAISES PLAN CODEFTRAMI			
MISION		VISION	
La Coordinación de las actividades de CNTM es necesaria para el establecimiento de un sistema integrado que, desde tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado, contribuya a la interacción entre la Comunidad Marítima y las Fuerzas Navales y al monitoreo, seguridad y defensa del TM Interamericano.		Ampliar la calidad y la cantidad de informaciones marítimas y fluviales, incluyendo datos provenientes de sistemas de apoyo análisis y clasificación de navios de interés, de modo d proporcionar un panorama de superficie Interamericano y contribuir para el desarrollo de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI.	
SOCIEDAD	CREACION DE UN COMITE DE COORDENACION DE LA POLITICA - Crear un Comité para el desarrollo, la articulación y la coordinación de actualizaciones y/o de futuras Políticas de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales. - Establecer un eslabón de enlace para contribuir al debate académico de temas de Seguridad Multidimensional, con derivación para las actividades de seguridad del TM Interamericano, bajo la égida de la OEA.	REFORZAR LA COOPERACION INTERNACIONAL EN INTERCAMBIO DE INFORMACIONES - Extender a los demás Países del Plan CODEFTRAMI los términos del Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas en el ámbito del CAMAS (2012). - Establecer un nuevo Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas de los Países del Plan CODEFTRAMI, con especial atención a compartir informaciones marítimas y fluviales atinentes a los navios de interés, que puedan contener datos públicos y reservados, sobre informaciones colaborativas y/o no colaborativas. - Incorporación de los datos AIS de los demás países a la actual Red AIS del CAMAS, creando la Red AIS de los Países del Plan CODEFTRAMI.	SOCIEDAD
	PROMOVER MECANISMOS PARA LA COORDENACION DE MEDIDAS REGIONALES DE COMPARTIR INFORMACIONES - Definir los procedimientos para ampliar la coordinación y al priorización de compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI.	- Actualizar el Plan CODEFTRAMI en lo que respecta a la ampliación de funciones relacionadas, especialmente, al intercambio de informaciones desde tiempo de paz, en crisis y conflicto armado.	
	IMPLANTACION DE COMPARTIR DE INFORMACIONES POR CAPAS - Buscar en el ámbito nacional, por intermedio de los COLCOS, liderar los esfuerzos de los Países para aproximar las agencias relacionadas a la seguridad marítima y fluvial, de modo de contribuir para implementar, en un futuro próximo, el compartir informaciones en capas. - Las capas de informaciones marítimas y fluviales también deben incluir un acompañamiento y control positivo de navios de alto interés, conforme previsto en el concepto de	MEJORAR CAPACIDADES Y PROCEDIMIENTOS PARA IDENTIFICAR AMENAZAS MARITIMAS Y FLUVIALES - Desarrollar e implantar una Publicación que condense los Procedimientos Operativos a ser adoptados de forma combinada por los países del Plan CODEFTRAMI. - Establecer un Procedimiento Operativo que tenga como objetivo el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés de los Países del Plan CODEFTRAMI.	
P R O C E S O			P R O C E S O

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

S	Navios de Interés aprobados en la esfera de los Países del Plan CODEFTRAMI.	S	
DESARROLLAR UNA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMACIONES MARÍTIMAS Y FLUVIALES DE LOS PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI			
- Actualizar los Sistemas de Gerenciamiento de Información para conformar, en un periodo de cinco años, un Sistema centralizado y coordinado por el CAMAS para interpretar, analizar, fusionar y gerenciar las informaciones marítimas y fluviales transmitidas entre los Países del Plan CODEFTRAMI, con énfasis en los datos obtenidos acerca de Navios de Interés, mediante la adaptación o el desarrollo de nuevos programas para tal fin. - Buscar centralizar en la Red Interamericana de Telecomunicaciones (Red IANT) como Red de seguridad y principal para compartir informaciones atinentes a los Navios de Interés, configurándose así en el canal prioritario y esencial para el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de datos ostensivos y reservados y sobre navios colaborativos y no colaborativos. - Para el intercambio de Informaciones marítimas y fluviales, cuando las informaciones fueran clasificadas, el Sistema Atria será el utilizado, en conjunto con la Red IANT.			
RECURSOS HUMANOS	DESARROLLAR INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS EN LA CLASIFICACION DE NAVIOS DE INTERES Y EN COMPARTIR INFORMACIONES		RECURSOS HUMANOS
	- Intensificar el intercambio de experiencias y el intercambio en sistemas de apoyo al análisis y a la clasificación de navios de interés. - Por intermedio del CAMAS, evaluar el establecimiento de asociaciones estratégicas con relevantes organizaciones de seguridad marítima con énfasis en CNTM. - Crear un Módulo de Enseñanza de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI sobre el empleo de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas y fluviales asistidas por computadores. En ese contexto, ampliar los módulos de estudios que especifiquen reglas de control y de seguridad, los cuadros legales de informaciones sensibles y preservadas y las especificidades sobre el intercambio de informaciones acerca de navios de Interés clasificados y no colaborativos. - Establecer un Ejercicio dedicado al Intercambio de Informaciones y Medidas de CNTM específicas para tal actividad, cuando involucren datos sensibles, clasificados y no-colaborativos, que son transmitidos entre agencias de un mismo país, o entre Países del Plan CODEFTRAMI.		

3.6.2 | Objetivos de la Política de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales

En alusión al supra citado Mapa Estratégico, los Objetivos de la Política de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, son los siguientes:

3.6.2.x – CREACION DE UN COMITÉ DE COORDINACION DE LA POLÍTICA

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- a) Crear un Comité para el desarrollo, la articulación y la coordinación de actualizaciones y/o de futuras Políticas de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales, a ser supervisado por el CAMAS, con la participación de las demás ORGACONTRAM de los Países del Plan CODEFTRAMI.
- b) Establecer junto a la Secretaría de la CNIE-CNTM una estructura de enlace para contribuir al debate académico de temas de Seguridad Multidimensional, con derivación para las actividades de seguridad del TM Interamericano, bajo la égida de la OEA, proporcionando la aproximación de las organizaciones de CNTM con aquella Organización.

3.6.2.x – REFORZAR LA COOPERACION INTERNACIONAL EN INTERCAMBIO DE INFORMACIONES

- a) Extender a los demás países del Plan CODEFTRAMI los términos del Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas en el ámbito del CAMAS (2012).
- b) Establecer un nuevo Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas de los Países del Plan CODEFTRAMI, con especial atención a compartir informaciones marítimas y fluviales atinentes a los navíos de interés, que puedan contener datos públicos y reservados, sobre informaciones colaborativas y/o no colaborativas.
- c) Priorizar entre los Países el intercambio de informaciones de navíos de interés que entran o salen de los puertos de una nación, aguas internas o mares territoriales cuando son razonablemente sospechosos de actividades ilícitas o de conducir criminales, o que pueden apoyar un emprendimiento terrorista o criminal en el dominio marítimo y fluvial, así como aquellos que, potencialmente, pueden causar daños al medio ambiente por accidentes o crímenes de contaminación ambiental.
- d) Expandir las capacidades de obtener y compartir informaciones sobre cargas internacionales antes del embarque, cuando representan una amenaza o resultado de contrabando e infracción aduanera, o resultado de crimen o su contenido.
- e) Incorporación de los datos AIS de los demás países al actual Red AIS del AMAS, creando la Red AIS de los Países del Plan CODEFTRAMI, de modo de poder obtener un panorama de superficie americano y para mejorar la identificación y rastreo de embarcaciones marítimas y fluviales.
- f) Divulgar, difundir, incentivar e intensificar en los Países del Plan CODEFTRAMI de la página web *All Partners Access Network (APAN)*, relativa a las actividades de la CNIE-CNTM, conteniendo, entre otros recursos, archivos históricos de los avances, acuerdos, actas y otras referencias que permitan ampliar el conocimientos enfocados para el desarrollo de nuevas Conferencias Especializadas en CNTM y otras medidas.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- g) Adoptar procedimientos simplificados de intercambio de informaciones sobre inspecciones irregulares de navíos con tránsito internacional sospechosos de transportar carga peligrosa o criminal.
- h) En el ámbito nacional, buscar estrechar progresivamente los lazos y reforzar los acuerdos y términos de cooperación con las fuerzas de seguridad pública, autoridades fiscales y de medio ambiente, buscando la sinergia en las acciones, de forma de obtener resultados significativos en pro del intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés.
- i) De modo de ampliar el panorama de superficie y posibilitar un incremento de compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, en el ámbito internacional es indispensable la aproximación con Organismos de relevancia en CNTM. Así, por intermedio del CAMAS, deberán ser establecidas relaciones que permitan el intercambio de informaciones con Centros de CNTM regionales o globales, entre otros:

- **Sea Vision** - Sistema del Ministerio de Transporte de los EUA, cuyo objetivo es el aumento de la seguridad y el establecimiento de asociaciones en la comunidad marítima por intermedio del gerenciamiento y compartir de informaciones no clasificadas en la Web. Una de las herramientas útiles del SeaVision es el recurso que permite al usuario configurar alertas para navíos individuales o áreas geográficas en el dominio marítimo.

- **Virtual Regional Maritime Traffic Centre Americas (VRMTC-A)** – el VRMTC y un Sistema gerenciado por la MD/Marina Italiana y consiste en una red virtual que une los Centros de Operaciones Marítimas de esa Iniciativa. En esta red, explorando los recursos de conectividad ofrecidos por la internet, informaciones no clasificadas relacionadas al TM comercial son compartidas. El Sistema es particularmente económico, fácil de gerenciar y las informaciones provienen de fuentes certificadas.

- **Maritime Security and Safety Information System (MSSIS)** - el MSSIS es una red perteneciente a la MD/Armada de los EUA, de bajo costo, no clasificada, en tiempo real, utilizada para rastrear navíos en cuanto cruzan las vías navegables del mundo. Los países que emplean el MSSIS en sus operaciones de flete son capaces de compartir datos AIS. El principal objetivo del MSSIS es aumentar la seguridad marítima a través de una exhibición abarcativa de la situación de los navíos equipados con AIS. Actualmente, más de 70 países adherirán a la red. El sistema acompaña más de 62 mil embarcaciones y se constituye en herramienta inestimable para las fuerzas de seguridad a nivel mundial, produciendo soporte para operaciones militares internacionales y ejercicios conjuntos y combinados, así como misiones de búsqueda y rescate.

- j) Por intermedio del CAMAS, en ese contexto, los Países del Plan CODEFTRAMI deberán, en función de Acuerdos, Memorandos de Entendimiento e intereses pre-definidos, evaluar la participación en el *Global Maritime Community of Interest(GMCOI)*, un Organismo destinado para contribuir en el ámbito mundial, con énfasis para el continente americano, en el desarrollo de la Consciencia Situacional Marítima.

3.6.2.X – PROMOVER MECANISMOS PARA LA COORDINACION DE MEDIDAS REGIONALES DE COMPARTIR INFORMACIONES

- a) Definir los procedimientos para ampliar la coordinación y priorizando el compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, en el ámbito internacional, regional y nacional.
- b) Actualizar el Plan CODEFTRAMI en lo que respecta a la ampliación de funciones relacionadas, especialmente, al intercambio de informaciones desde el tiempo de paz, en crisis y conflicto armado.
- c) Actualizar el Concepto de Navíos de Interés pertenecientes de las publicaciones tácticas de los Países del Plan CODEFTRAMI, de modo que posibilite el intercambio de informaciones marítimas y fluviales desde el tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado, atinente a datos públicos y reservados, colaborativos y no colaborativos, conforme a acuerdos y mecanismos de reserva legal de datos a ser desarrollados en esta Política.
- d) Promover el compartir informaciones marítimas y fluviales que contribuyan para la implementación, en de los siguientes marcos regulatorios a modo de ejemplo:
 - Convención para la Supresión de Actos Ilícitos Contra la Navegación Marítima (*SUA Convention*);
 - Convención para Prevenir y Penar los Actos de Terrorismo configurados en Delitos contra Personas y a la Extorsión conexa; y
 - Convención Internacional para la Prevención de la Polución Causada por Navíos (MARPOL 73/78).

3.6.2.X – IMPLANTACION DE COMPARTIR INFORMACIONES POR CAPAS

- a) Buscar en el ámbito nacional, por intermedio de los COLCOS, liderar los esfuerzos de los Países para aproximar las agencias relacionadas a la seguridad marítima y fluvial, de modo de contribuir para implementar, en un futuro próximo, el compartir informaciones en capas.
- b) Todas las informaciones sobre amenazas marítimas serán abordadas a través de las autoridades nacionales, de acuerdo con el derecho nacional e internacional, para la realización de la misión y la autodefensa, cuando sea necesaria.
- c) Las capas de informaciones marítimas y fluviales también deben incluir un acompañamiento y control positivo de navíos de alto interés, conforme previsto en el concepto de Navíos de Interés a ser aprobados en la esfera de los Países del Plan CODEFTRAMI.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- d) En todos los recursos, instalaciones, sistemas o puertos marítimos exigen una protección de forma semejante. Así, es importante que los COLCO,s sigan las orientaciones de los Gobiernos Federales, en colaboración con los gobiernos Estaduales y Municipales y con el sector privado para evaluar y priorizar las instalaciones críticas, recursos, infraestructura y locales que corren el mayor riesgo de actos hostiles o ilegales y, de ese modo, prever también cuales informaciones de interés deben fluir bajo la base de capas.
- e) Las inspecciones físicas de seguridad resultan muchas veces en informaciones sensibles y clasificadas sobre cargas. Con millares de contenedores que entran y salen de los países del Plan CODEFTRAMI todos los días, la inspección física de toda esa carga efectivamente son prohibitivamente caras y muchas veces ineficaces. Usando informes producidos por los sectores privados, los Países pueden optimizar las inspecciones y seleccionar los datos de interés para las Agencias, de modo a extraer aquello que debe constar compartir de informaciones para los COLCOS, de modo que estos últimos puedan contribuir para la diseminación de datos de interés en el ámbito internacional.
- f) Es importante que los Países del Plan CODEFTRAMI, juntamente con sus asociaciones internacionales, deben contribuir para diseminar informaciones marítimas y fluviales resultantes del monitoreo de navios, de cargas y de personas de interés para contribuir a la integridad y al gerenciamiento del TM, la interdicción o desvío de navios para inspecciones e investigación.
- g) Reconociendo la importancia crítica de la interoperabilidad, se debe buscar el compartir informaciones marítimas y fluviales que cooperen para las acciones derivadas de seguridad en los niveles operacional y táctico.
- h) Siempre que sea posible y operacionalmente eficaces, el compartir informaciones debe contribuir para facilitar la interacción directa y/o uso eficiente de recursos limitados. Además de eso, deberán ser implementados protocolos de coordinación concretos y bien definidos y mecanismos de comunicación, incluyendo procedimientos para difundir datos de interés.

3.6.2.X – MEJORAR CAPACIDADES Y PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAR AMENAZAS MARÍTIMAS.

- a) Desarrollar e implantar una Publicación que condense los Procedimientos Operativos a ser adoptados de forma combinada por los países del Plan CODEFTRAMI, conteniendo en cada procedimiento a ser incorporado su descripción y generalidades, o su objetivo, o su método de formación y la descripción. Se debe destacar, en especial, la situación donde será empleado, si en tiempo de paz, de crisis o conflicto armado, principalmente en aquellos destinados a incrementar la seguridad por intermedio del incremento del intercambio de informaciones marítimas y fluviales.
- b) Establecer un Procedimiento Operativo que tenga como objetivo el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés de los Países del Plan CODEFTRAMI. Un ejemplo de ese Procedimiento está en prueba en el ámbito de los Países del AMAS, cuyo objetivo, dentro de otros es:

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- Ampliar la interacción entre los Países,
- Incrementar el intercambio de informaciones marítimas y fluviales entre las Organizaciones de los referidos Países;
- Contribuir a un conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial en las Áreas Marítimas del TM Interamericano;
- Conocimiento con base en la elaboración de estadísticas;
- Establecimiento de una consciencia comparativa de la situación marítima y fluvial para diseminar informaciones a los usuarios en todos los niveles; y
- Establecimiento de un panorama de superficie para las máximas autoridades de CNTM (*Major Area Commander – MAC* - por ejemplo).

3.6.2.x – DESARROLLAR UNA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMACIONES MARÍTIMAS Y FLUVIALES DE LOS PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI

- a) Actualizar los Sistemas de Gerenciamiento de Información para conformar, en un periodo de cinco años, un Sistema centralizado y coordinado por el CAMAS para interpretar, analizar, fusionar y gerenciar las informaciones marítimas y fluviales transmitidas entre los Países del Plan CODEFTRAMI, con énfasis en los datos obtenidos acerca de Navíos de Interés, mediante la adaptación o el desarrollo de nuevos programas para tal fin.
- b) Nuevas capacidades necesitan ser desarrolladas a través de inversiones en tecnología, incluyendo sensores y plataformas, comunicaciones y compartir informaciones y exploración de informaciones. De ese modo, buscar centralizar en la Red Interamericana de Telecomunicaciones (Red IANT) como Red de seguridad y principal para el compartir de informaciones atinentes a los Navíos de Interés, configurando así un canal prioritario y esencial para el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de datos públicos y reservados y sobre navíos colaborativos y no colaborativos.
- c) Los Países del Plan CODEFTRAMI deberán utilizar para el Intercambio de Informaciones marítimas y fluviales, cuando las informaciones fueran clasificadas, el Sistema Atria, que está siendo actualmente utilizado para los mensajes de ejercicios de CNTM.
- d) Intensificar el intercambio de experiencias y el intercambio en sistemas de apoyo a la análisis y clasificación de los navíos de interés.

3.6.2.X – DESARROLLAR UN INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS EN LA CLASIFICACION DE NAVIOS DE INTERES Y EN COMPARTIR INFORMACIONES

- a) Implantar un intercambio entre los Países del Plan CODEFTRAMI atinente al adiestramiento operativo, las experiencias obtenidas, en el desarrollo de las mejores prácticas y en los avances en el empleo singular, conjunto o combinado de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas asistidas por computadores.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- b) De modo de ampliar los estudios que posibilitan obtener un panorama de superficie y contribuir para incrementar el compartir informaciones de los Países, en el ámbito internacional e indispensable a la aproximación con Organismos de relevancia en debates sobre cuestiones importantes que involucren a seguridad marítima y fluvial, en el campo regional y mundial. Así, por intermedio del CAMAS, deberá ser evaluado el establecimiento de asociaciones estratégicas con las siguientes organizaciones:

- **Centro Marítimo Internacional Contra el Narcotráfico (CIMCON)** - El CIMCON, coordinado por el MD/Armada da Colombia, tiene como propuesta disponer a los países participantes productos bajo la forma de estudios de casos, documentos doctrinarios, análisis de coyunturas, evaluaciones estratégicas, capacitación y cualificación relacionadas a la prevención y represión a los delitos transnacionales con énfasis en el narcotráfico. Diferentemente de MAOC-N y de la JIATF-S, que son centros operacionales de elevada capacidad de gestión de la información y del conocimiento, donde las informaciones permiten promover la planificación coordinada e integrada de operaciones de interdicción marítima al narcotráfico, la propuesta del CIMCON está enfocada al desarrollo de un polo regional de estudios y de capacitación.

- **Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics) – MAOC (N)** - o MAOC (N) es un Centro con representantes de law enforcement y de fuerzas navales de sus Estados-Miembros (Irlanda, Países Bajos, España, Reino Unido, Francia, Italia y Portugal). El Centro cuenta, también, con la participación de los EUA y Canadá, en la condición de observadores, además de algunos organismos como la JIATF-S, y se destina a la prevención y represión al tráfico de drogas por medio marítimo y aéreo y constituyéndose en un órgano de naturaleza operacional.

- **Joint Interagency Task Force South (JIATF-S)** - A JIATF-S tiene su sede en la Base Aeronaval de Key West, Florida, EUA y está ligado a la estructura organizacional del Comando Sur (SOUTHCOM), teniendo como tarea principal la prevención y el combate al narcotráfico. Para la consecución de sus objetivos, la JIATF-S busca acuerdos de cooperación, especialmente enfocados para el intercambio de informaciones, de inteligencia e de CNTM en áreas del Caribe y Atlántico Sur.

- c) Implantar en los Cursos de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI un módulo de enseñanza sobre el empleo de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas y fluviales asistidas por computadores. En ese contexto, ampliar los módulos de estudios que especifiquen reglas de control y de seguridad, los cuadros legales de informaciones sensibles y preservadas y las especificidades sobre el intercambio de informaciones sobre navíos de Interés clasificados y no colaborativos.
- d) Establecer un Ejercicio dedicado al Intercambio de Informaciones y Medidas de CNTM específicas para tal actividad, cuando involucre datos sensibles, clasificados y no-colaborativos, que son transmitidos entre agencias de un mismo país, o entre Países del Plan CODEFTRAMI.

3.6.3 | Orientaciones de la Política de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI

Las Orientaciones de la Política de Informaciones Marítimas y Fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, son las siguientes

- a) Medidas de seguridad excesivamente restrictivas, innecesariamente costosas o reaccionarias para reducir vulnerabilidades pueden resultar en daños, en largo plazo, para los Países del Plan CODEFTRAMI, perjudicando contramedidas positivas y promoviendo, involuntariamente, un ambiente propicio al desarrollo de crímenes y de terrorismo. Así, medidas de intercambio de informaciones marítimas y fluviales deben acomodar requisitos de informaciones sobre comercio, movimiento de carga y personas, respetando la privacidad de la información y otros derechos legales en cuestión.
- c) La incorporación de prácticas de seguridad y esfuerzos de reducción de vulnerabilidades en las prácticas comerciales del TM se basa en la implementación de legislaciones claves nacionales, algunas derivadas de Recomendaciones a los países efectuadas por la Organización Marítima Internacional, como el Código de Seguridad Internacional de Navíos e Instalaciones Portuarias (ISPS-CODE), y asociaciones público-privadas. Así, los Países del Plan CODEFTRAMI se basarían en esos estatutos, instrumentos internacionales y mejores prácticas identificadas para desarrollar programas de gobernanza formal de seguridad marítima y fluvial.
- d) Para el establecimiento de Acuerdos, Memorandos de Entendimiento y demás instrumentos legales que sirvan de base para el intercambio de informaciones sensibles, muchas veces clasificadas y no colaborativas, deberán ser establecidos los requisitos de informaciones que podrán ser compartidas entre los países. Además de las cuestiones de aplicación de leyes que resulten en infracciones administrativas, cuyo universo de intercambio de esas informaciones, donde deben ser preservadas las formalidades cuanto a los individuos y los intereses comerciales, parece ser bastante abarcativa, se destaca el siguiente intercambio de informaciones marítimas y fluviales de especial interés para los Países del Plan CODEFTRAMI resultantes de los últimos análisis realizados en el ámbito de la Seguridad Multidimensional Hemisférica en Conferencias bajo la égida de la OEA:
 - El terrorismo, el crimen organizado transnacional, el tráfico de drogas, la corrupción, el lavado de dinero y o tráfico de armas;
 - Los desastres naturales y los de origen humano, enfermedades de alto contagio y otros riesgos a la salud y deterioro del medio ambiente;
 - El tráfico de seres humanos;
 - Los ataques cibernéticos;

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- Accidentes o incidentes en el TM de materiales potencialmente peligrosos, incluido el petróleo, material radiactivo y los residuos tóxicos,
- Entre otros aspectos de interés.
- Armas de destrucción en masa y sus sistemas vectores para terroristas;
- Contrabando, infracción aduanera e inmigración ilegal.

- c) En iniciativas regionales y globales que tratan sobre intercambio de informaciones marítimas y fluviales, siempre han sido mencionadas las cuestiones sobre la dificultad en la esfera nacional de interoperabilidad en nivel transversal (entre agencias/organizaciones distintas en un mismo país) y, mas acentuadamente, en el ámbito internacional (entre agencias y organismos internacionales). Se incrementa en eso los lazos culturales, de cooperación y la carencia de sistemas de análisis de riesgos (que son relativamente nuevos). Todavía en ese contexto, se destaca que a veces los datos con clasificación en exceso y, en muchos casos, datos carentes de clasificación cuando se trata de la preservación de datos personales y comerciales. Así, es esencial intensificar la búsqueda de acuerdos de cooperación entre agencias nacionales e internacionales que mitiguen esas dificultades y abran camino para nuevas perspectivas de cooperación y entendimiento.

4| Conclusión

El presente documento Preliminar define inicialmente un método para establecer una futura política de información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI. Luego, este método está en consonancia con las políticas y estrategias superiores establecidas por la OEA, en especial por la Secretaría General y de Seguridad Multidimensional y coherente con los debates y asuntos tratados en las últimas Conferencias de Seguridad y Defensa Hemisférica y Conferencias Especializadas (CNIE-CNTM).

También presenta un contenido que podrá, a criterio del Grupo de Trabajo, ser utilizado y perfeccionado para generar un Documento Final que deberá ser presentado en la XIII CNIE CNTM (2018). Dentro de ese contenido, se destacan un escenario que podrá ser utilizado como fundamento de objetivos, estrategias e iniciativas futuras y un conjunto de Pasos generan conocimiento actual para sustentar una matriz de interrelacionamiento compuesto por cinco áreas de interés marítimo y fluvial y siete campos de actuación, compuesto de esa forma los objetivos, estrategias e iniciativas del presente y posibilitando generar el escenario supracitado.

Se buscó un abordaje gradual y regional para la construcción de un intercambio de información marítima y fluvial, con iniciativas descentralizadas, inicialmente y con perspectivas de medio y largo plazo, buscar mecanismos de centralización dentro de lo posible de cara a los avances tecnológicos y capacidades nacionales y regionales disponibles.

Teniendo en vista que, en algunos casos, se sugieren iniciativas que pueden trascender al sistema analizado (CAMAS, primariamente, y Países del Plan CODEFTRAMI, en apreciación seguida), algunos fueron expresas en términos de actividades deseables. Por ende, las que estaban insertas en los sistemas estudiados se presentan en términos de medidas concretas y a ser implementadas.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

Se destaca que el contenido presentado, en ese momento y expresado en forma de sugerencia, incluyendo escenarios, objetivos e iniciativas, aunque se buscó mantener la coherencia con los estudios en curso en el ámbito de los países mencionados, pudiendo el Grupo aceptarlo, excluirlo, o crear nuevo contenido conforme al perfeccionamiento del Trabajo en curso y de acuerdo con el método seleccionado.

Muy probablemente, un gran perfeccionamiento será derivado de las actividades que se ejecuten a partir de ese Documento base para evaluaciones y análisis posteriores. En tanto, en términos de visión y mapa estratégico, se buscó adherencia con asuntos contemporáneos y perspectivas enfocadas al desarrollo regional de CNTM y global.

5| Anexos

6| Glosario de Términos

- **Dominio Marítimo** - todas las áreas y cosas relacionadas o adyacentes a un mar, océano o otra vía navegable, incluyendo las actividades, infraestructura, personas, carga y embarcaciones marítimas, además de otros transportes.
- **Concientización del dominio marítimo (MDA)** - Es la comprensión efectiva de cualquier cosa o hecho asociado al dominio marítimo que pueda afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente de los Estados Unidos.
- **Comunidad Global de Intereses Marítimos (GMCOI)** - Incluye, entre otros intereses, los Departamentos y agencias federales, estatales y locales con responsabilidades en el dominio marítimo de los EUA. Como ciertos riesgos e intereses son comunes al gobierno, a los negocios y a los ciudadanos, la participación de la comunidad incluye partes interesadas públicas, privadas y comerciales, así como gobiernos extranjeros y partes interesadas internacionales.
- **Infraestructuras Críticas** – Son los sistemas y activos, físicos o virtuales, vitales para los Estados, cuya incapacidad o destrucción causaría un impacto debilitante en la seguridad, incluyendo en la economía nacional, salud pública o cualquier combinación de esos asuntos.
- **Cadena de suministro global** – sistema compuesto por organizaciones, personas, tecnologías, actividades, informaciones y recursos involucrados en el movimiento de productos o servicios de suministro para clientes en todo o mundo. Las actividades de la cadena de suministros transforman los recursos naturales, materias primas y componentes en productos acabados entregados a los clientes finales. El sistema global depende de una red interconectada de infraestructura y caminos de transporte, tecnología de la información y redes cibernéticas y de energía.

Política de Información Marítima – Documento Preliminar para la CNIE-CNTM 2018

- **Seguridad** - Una condición que resulta del establecimiento y manutención de medidas de protección para garantizar un estado de inviolabilidad de actos o influencias hostiles.

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be a combination of letters, possibly 'AH' or similar.



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

**DOCUMENTO PRELIMINAR PARA A CONFERÊNCIA NAVAL
INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EM CNTM**

**POLÍTICA DE INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES MARÍTIMAS E FLUVIAIS
DOS PAÍSES DO PLANO CODEFTRAMI**

Apresentação

As Linhas de Comunicações Marítimas são responsáveis por cerca de 95% das trocas comerciais entre os países, onde circulam mais de 4 trilhões de dólares por ano. As atenções estão voltadas, também, para as inúmeras potencialidades do ambiente marinho, bem como para as questões, cada vez mais sensíveis, relacionadas às atividades nos oceanos, tais como: a ampliação da pesquisa científica, a exploração de petróleo, gás e minerais, o comércio marítimo internacional e as operações militares. Por outro lado, aumentaram-se, proporcionalmente, as atividades ilícitas e a poluição ambiental nos mares.

Hoje, a ambiguidade e a complexidade caracterizam o ambiente de segurança marítima, cujas vertentes das ameaças de natureza não identificada, assimétricas e transnacionais, cresceram exponencialmente em relação às tradicionais ameaças simétricas ao tráfego marítimo. Visualiza-se, assim, a importância das parcerias estratégicas e das alianças para conter essas ameaças, o que demanda mais do que a compreensão militar sobre essas questões.

O conceito de Consciência Situacional Marítima, entendido como “a efetiva compreensão de tudo que está associado com o meio ambiente marítimo, que pode causar impacto na proteção, segurança, economia e ambiente de um país”, tem como uma de suas premissas o desenvolvimento da capacidade de identificação das ameaças o mais breve e distante possível do território nacional.

Isso só será possível com o fortalecimento da cooperação regional, diálogo mútuo e respostas em múltiplos níveis, envolvendo a informação marítima, o respaldo jurídico e as capacidades dos órgãos de imposição da lei e dos regulamentos no mar.

Nesse sentido, destaca-se a importância do estabelecimento de uma rede global de compartilhamento de informações, em complemento às redes regionais e nacionais, e busca-se ampliar a capacidade de monitoramento, vigilância e controle no âmbito dos Países do Plano CODEFTRAMI, o que resultará em uma contribuição para a segurança marítima nos níveis regional e global.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Reconhece-se que a atuação combinada dos Estados-Membros do referido Plano é significativamente mais eficiente e que somente com a cooperação regional se atingirá a efetividade e a redução de custos das atividades de segurança marítima.

Uma política de intercâmbio de informação marítima é o primeiro passo no sentido de se obter uma apurada consciência e conhecimento antecipado da situação marítima e fluvial regional, conclamando diferentes atores, públicos ou privados, civis ou militares, para desenvolver uma melhor comunicação em vista de uma necessidade cada vez mais imediata de um controle marítimo e fluvial efetivo.

Assim, o presente Documento Preliminar possui dois vetores principais de atuação.

- o primeiro busca estabelecer o método utilizado para se elaborar uma futura Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais; e

- o segundo vetor busca, a partir da identificação do método utilizado, compor e introduzir determinados conteúdos analisados pelo Grupo de Trabalho dos Países do Plano CODEFTRAMI como mínimos para se constituir a supracitada Política.

Este primeiro vetor aponta um método contemporâneo, dentre os muitos que hoje existem, de se conformar uma futura Política de Informação Marítima e Fluvial dos Países do Plano CODEFTRAMI. Tal método está em consonância com as políticas e estratégias superiores estabelecidas pela OEA, em especial pela Secretaria Geral e de Segurança Multidimensional, e coerente com os debates e assuntos tratados nas últimas Conferências de Segurança e Defesa Hemisférica e Conferências Especializadas (CNIE-CNTM).

Evidentemente, com a evolução desse Documento Preliminar, outras questões, aspectos e conteúdos serão acrescentados de modo a propiciar a adequação da Política ao seu contexto regional. Sob esse enfoque, destaca-se que não houve a pretensão e nem a possibilidade de se esgotar, em termos de conhecimento e aplicação prática, as potencialidades decorrentes do desenvolvimento do segundo vetor.

Do mesmo modo, considera-se que esse é um Documento pioneiro. É uma primeira abordagem que busca conduzir a Organização composta pelos Países do Plano CODEFTRAMI no desenvolvimento de assuntos de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) para os próximos 50 anos.

Nesse contexto, buscou-se abordar, inicialmente, como transpor ou eliminar barreiras que podem limitar e / ou impedir a partilha de informações através de setores nacionais e organizações internacionais e entre autoridades públicas e privadas que atuam nas atividades marítimas e fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI, contemplando as diferentes opções políticas para melhorar o compartilhamento e cooperação de intercâmbio de informações, bem como sobre os benefícios esperados a partir dessa postura.

Quanto à linha de base, as discussões focaram muitos temas de importância, incluindo o compartilhamento atual de informação nacional, configurações de sistemas de CNTM,

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

limitações experimentadas para o intercâmbio de dados e tendências futuras em relação aos ambientes de compartilhamento de informações.

Todos esses desafios podem ser resumidos em uma necessidade de garantir um intercâmbio de informações tão livremente quanto possível ao nível dos Países do Plano CODEFTRAMI, e entre os atores com diferentes responsabilidades marítimas e fluviais a nível internacional e nacional.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials or a name, located in the bottom right corner of the page.

Sumário

Diagrama simplificado dos níveis de informação marítima regional	5
1. Introdução	7
2. Visualizando um cenário - múltiplas camadas da informação marítima regional	8
2.1. A centralização das informações por agências nacionais.....	9
2.2. Classificação das informações.....	10
3. Passos para a obtenção de uma informação marítima regional	10
3.1. Passo 1: Identificando as Comunidades Usuárias	14
3.2. Passo 2: Dados Comuns e seus Níveis de Classificação	15
3.3. Passo 3: Sistemas de Informações	18
3.4. Passo 4: Definindo acessos legais	22
3.5. Passo 5: Estabelecendo os protocolos de informações	25
3.6. Estabelecendo objetivos e orientações	28
4. Conclusão	30
5. Anexos	40
6. Glossário de Termos	40



Diagrama simplificado de níveis de informação marítima e fluvial regional

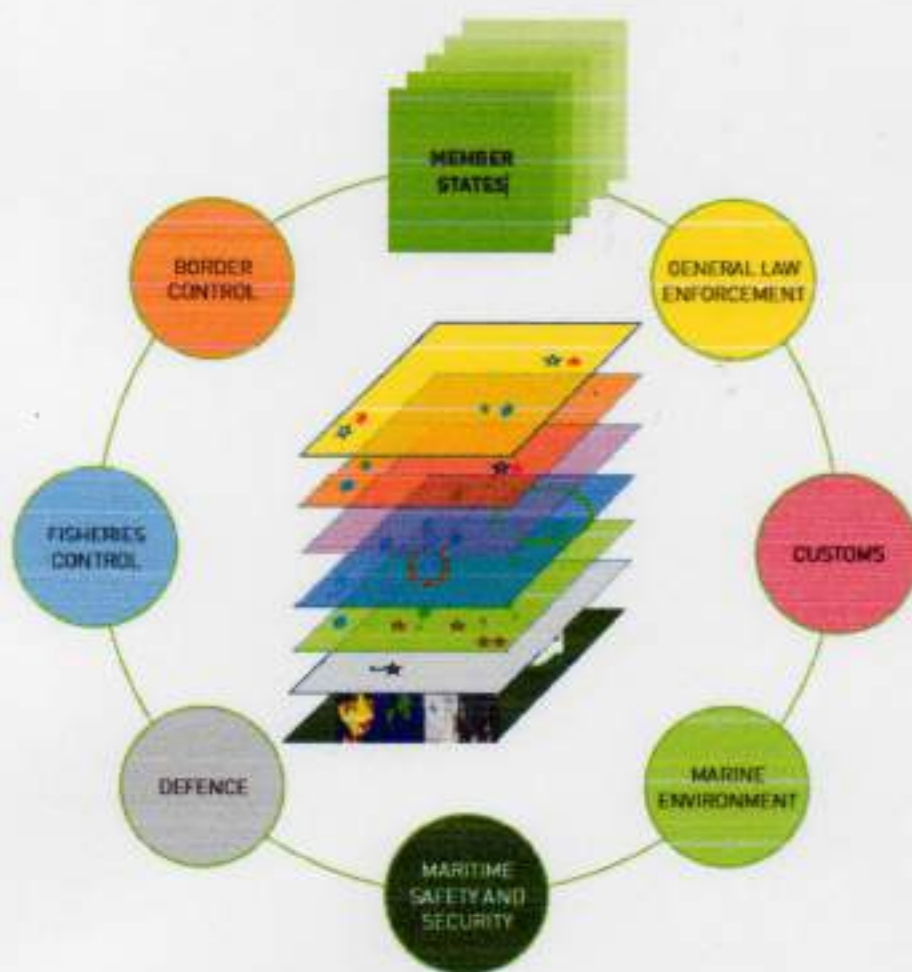


Fig. 1 – Diagrama dos níveis de informação marítima e fluvial regional

1| Consciência Situacional Marítima como princípio da Informação Marítima compartilhada

A Consciência Situacional Marítima é o efetivo conhecimento de todas as atividades conduzidas nos mares e hidrovias que podem impactar a segurança marítima (*safety e security*), a economia ou o ambiente dos Estados-Membros do **Plano CODEFTRAMI**.

3| Uma visão de futuro

Uma política de intercâmbio de informação marítima e fluvial dos países do Plano CODEFTRAMI ampliará a aproximação entre as Autoridades Marítimas dos referidos países, contribuindo para uma melhor vigilância e, desse modo, para a segurança e defesa regional.

4| Princípios orientadores

- Interligar as comunidades de usuários relevantes;
- Construindo um quadro técnico para a interoperabilidade e integração futura;
- Intercâmbio de informações entre civis e militares;
- Disposições legais específicas.

2| Mudanças para um melhor intercâmbio de informações marítimas

Para desenvolver uma melhor interoperabilidade e compartilhamento de informações marítimas e fluviais entre os Estados-Membros do Plano CODEFTRAMI, existem alguns aspectos a serem observados:

Diferentes atores: atores de nível nacional e regional, com Autoridades Marítimas próprias, diferentes doutrinas e procedimentos atinentes à segurança marítima (*safety and security*), acidentes e respostas a desastres, controle da pesca, poluição marítima, alfândega (controle fiscal) e controle de fronteiras (incluindo o controle sanitário), aplicação da lei e atividades de defesa e atividades civis e militares que congregam uma coletânea de informações e procedimentos próprios.

Diferentes leis: Sistemas de Controle de Tráfego têm sido desenvolvidos pelos setores específicos nacionais e internacionais, com base em legislações próprias.

Diferentes teatros de operações: a Consciência Situacional Marítima requer a implementação de uma aproximação transnacional e trans-setorial, em particular em concordância e coordenação de ações.

5| Cinco passos para obter informação marítima compartilhada regional

- Passo 1: Identificando as Comunidades Usuárias;
- Passo 2: Dados Comuns e seus Níveis de Classificação;
- Passo 3: Sistemas de Informações;
- Passo 4: Definindo acessos legais; e
- Passo 5: Estabelecendo protocolos de informações.



1| Introdução

Na XII da Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNIE-CNTM), celebrada em AGO2016 (Jacksonville - EUA), foi realizada uma exposição do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) acerca da importância essencial, nos dias de hoje, da melhoria da integração regional mediante o desenvolvimento de uma **política de intercâmbio de informações marítimas e fluviais** para orientar o espectro de atuação dos Estados-Membros componentes do Plano CODEFTRAMI no contexto da defesa e segurança, contemplando as situações de paz, crise e conflito armado.

Essa iniciativa decorre, fundamentalmente, das atividades que já estão sendo desenvolvidas pelos Estados-Membros, por intermédio de suas organizações de CNTM, disseminando, desde o tempo de paz, informações marítimas e fluviais relevantes envolvendo questões sobre segurança marítima (safety and security), com elevadas consequências e ações a empreender para setores estatais ou privados, civis ou militares, muitas vezes com a participação de mais de um país do supracitado Plano e múltiplos atores.

Isso ocorre em um particular momento em que estão sendo revistos pelo CAMAS os conceitos e definições atinentes aos Navios de Interesse (*Vessels of Interest*) e a sua melhor forma de disseminação entre organizações de CNTM. Ressalta-se que esse intercâmbio contém elevado valor agregado em termos de análises e classificações, e necessitam de canais e formatos adequados de transmissão, por resultarem em um espectro de atuação amplo envolvendo as Armadas, as Autoridades Marítimas, os Órgãos de Segurança Pública, as Agências Cíveis de Transporte Marítimo e Pesca dos países, interna e externamente, dentre outros.

O debate traduziu-se na Recomendação n° 9 da mencionada CNIE-CNTM, para que um Grupo de Trabalho fosse criado para desenvolver um Documento Preliminar contendo subsídios concretos para se facultar, em um próximo momento, elaborar uma proposta de política regional de informação marítima e fluvial, com vocação para incrementar a qualidade e o volume da mesma.

Tal a profundidade e alcance desse debate que, a seguir, foi aprovada a Recomendação n° 10 para a criação, pelo CAMAS, de novo Grupo de Trabalho para analisar a possibilidade de atualização do Plano CODEFTRAMI, considerando-se as evoluções contemporâneas no campo da segurança marítima e defesa.

Nesse contexto, tendo em vista a posterior possibilidade de constituição de uma política de informações, optou-se por um documento preliminar que habilitasse a elaboração de um cenário atinente às questões de segurança marítima e fluvial desde o tempo de paz, relacionadas com disseminação de dados, bem como a preparação de objetivos e orientações políticas sobre intercâmbio de informações marítimas e fluviais, de modo a ampliar, de modo relevante, a integração de múltiplos atores e agências envolvidas em tão complexo desenvolvimento de atividades.

2| Visualizando um cenário - múltiplas camadas da informação marítima regional

Contribuir para a segurança e defesa do TM e fluvial implica, necessariamente, em contar com a informação adequada e oportuna para brindar essa segurança, de modo a assessorar na tomada de decisões às autoridades que executarão as ações correspondentes. Por isso, o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) outorgou uma importância vital a essa questão, transformando-se em objeto de estudo e debate a informação que é habitualmente intercambiada, quer seja nas situações de paz, de crise ou de conflito armado.

As informações provêm de todas as atividades que se desenvolvem no ambiente marinho e fluvial, tais como comerciais, de defesa, de pesquisa, de segurança, de recreio ou de turismo, dos efeitos climáticos e decorrentes do meio ambiente e de desastres naturais. Essas atividades se configuram em dados derivados de distintas fontes e por diversos canais de transmissão.

Essas atividades propiciam uma coletânea de dados provenientes de distintos atores, fontes e canais. Dados colaborativos dos Navios Mercantes (NM) se transmitem automaticamente aos centros de controle dos países e se analisam, compõem em uma base comum de informações, posteriormente representadas em sistemas de TM. Dessa análise, surge a informação depurada e classificada que um ou mais setores necessitam e que, em alguns casos, é transmitida aos países interessados. Por exemplo, no caso de agências nacionais responsáveis pela gestão SAR há uma interconexão com outras agências do mesmo país e outras internacionais, que tratam de otimizar o apoio aos navios, embarcações e plataformas que desenvolvem atividades no mar e nos rios.

Existem muitas formas de classificar as informações. A nível nacional, são provenientes de organizações estatais, que firmam convênios com outras organizações igualmente estatais. No nível internacional decorrem de acordos interestatais. E há, ainda, como terceira fonte, as derivadas de fontes privadas.

A questão é relevante quando em vários setores se recebe o mesmo dado e se dissemina ao mesmo usuário, o que ocorre, principalmente, nas centrais de informação. Observando-se com racionalidade dos recursos, conclui-se que os sistemas podem ser tecnicamente redundantes com dados que não são de utilidade para o usuário final, ou com a sua ausência ou excesso.

Sob o enfoque regional e nacional, dada a complexidade de uma rede de intercâmbio de informações marítimas e fluviais, pode-se tender a uma gestão mais eficiente, onde os convênios firmados entre agências estatais (civis ou militares) e privadas, bem como os acordos internacionais podem contribuir para esse objetivo. Há que se analisar o fundamento desse intercâmbio em termos de reserva ou confidencialidade, bem como a troca de dados colaborativos ou não colaborativos, e as possíveis melhorias em termos de classificação e de divulgação aos interessados.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Isso pode ser favorecido contando-se com o respaldo de uma integração estruturada sob uma política de intercâmbio de informação marítima e fluvial. Uma política que permita.

- Incrementar o nível de intercâmbio e cooperação em matéria de informação marítima e fluvial;
- O uso de sistemas de informação e a aquisição combinada de fontes privadas que, por seus altos custos, são às vezes proibitivos;
- Unificar e estabelecer as bases e objetivos comuns da visão marítima regional, e que resulte em um documento que sirva de arcabouço legal para as ações a serem executadas, considerando o cenário atual e os desafios comuns.

2.1| A centralização das informações por agências nacionais

Com a crescente necessidade de ampliar os esforços para a segurança marítima, principalmente em função dos acontecimentos que, desde o tempo de paz, atingem diretamente o TM, alguns países estão optando por centralizar, a nível nacional, as informações de instituições e agências que tratam de CNTM. Isso congrega, em um mesmo espaço e sob coordenação articulada, representante de diversos órgãos, tais como: Forças Armadas, com ênfase nas Armadas; Autoridades Marítimas; Companhias de Navegação; Órgãos de Segurança Pública, como Polícias de Fronteiras e Polícia Judiciária; Alfândegas, Autoridades Sanitárias, dentre outras envolvidas, diretas ou indiretamente, com o TM e Fluvial.

Isso requer que as informações desses diversos setores migrem para um órgão centralizado e que, dessa maneira, as entidades componentes exerçam ações de vigilância e fiscalização no âmbito das respectivas atribuições e competências, e cooperem entre si por meio das estruturas e procedimentos definidos pelas legislações próprias.

No entanto, nem todos os países centralizam órgãos de CNTM no nível nacional, permanecendo como uma estrutura muitas vezes das Armadas, e cujo espectro de atuação abrangem diversos órgãos setoriais dos Governos.

A tendência global da centralização das informações marítimas por Agências Nacionais e seu compartilhamento regional e mundial contribui para gerar uma consciência situacional das atividades no mar e em hidrovias, com impactos na segurança (*safety and security*), controle de fronteiras, poluição marítima e preservação do ambiente marinho, controle de pesca, cumprimento de leis e regulamentos no mar e defesa, tão bem quanto aos interesses econômicos dos países, no sentido de se facilitar a tomada de decisão pelas autoridades responsáveis.

2.2| Classificação das informações

Além da convergência para a centralização das atividades nacionais de CNTM em um órgão multidisciplinar, o cenário aqui descrito aponta para a tendência de ampliação das atividades de classificação das informações marítimas e fluviais.

Hoje, muitos países estão desenvolvendo, e alguns já utilizando, sistemas de apoio para obter, além da detecção e identificação, a classificação dos contatos, o que requer um software mais complexo de análise de dados que permita identificar as ameaças marítimas e fluviais e outros dados, a partir da análise de uma variedade de informações sobre os navios em mares e rios, tendo-se como resultado final um nível de risco associado a cada análise, possibilitando, dessa forma, classificá-los como navios de interesse.

Com a centralização de dados em um Centro de Informações Marítimas e Fluviais, e com o desenvolvimento de sistemas de apoio que permitam efetuar a classificação e a divulgação de níveis de risco para identificar navios de interesse, logicamente poderá se obter muitas vantagens em termos de otimização dos meios que executarão a vigilância e as ações decorrentes para a implementação de ações e operações de segurança marítima e fluvial em qualquer tempo.

Nesse cenário prospectivo duas tendências se destacaram: o aperfeiçoamento dos sistemas de informações marítimas e fluviais nacionais, que é uma das disposições contemporâneas para permitir que se desenvolvam os processos de classificação, ocorrendo, de modo preponderante, no nível vertical e transversal nos países, ou seja, dentro de um mesmo setor e entre setores distintos em um mesmo âmbito nacional; e o desenvolvimento de sistemas semelhantes em nível regional ou global, o que é mais sensível e depende de acordos bilaterais e multilaterais que possibilitem esse intercâmbio de dados, bem como o desenvolvimento de Doutrina combinada e observação de arcabouço legislativo próprio, dentre outros objetivos e iniciativas.

3| Passos para a obtenção de uma informação marítima regional

Os debates realizados pelo Grupo de Trabalho dos Países do Plano CODEFTRAMI concluíram que a obtenção de uma informação marítima regional depende diretamente de iniciativas para a sua centralização, ou seja, na atual conjuntura, as organizações de CNTM mantêm a relevância na coordenação nacional dessas informações, panorama esse que poderá sofrer ajustes com o passar do tempo.

A experiência obtida em sistemas de intercâmbio de informação deverá ser utilizada para possibilitar a cooperação civil-militar. Do mesmo modo, considerando-se o número de potenciais participantes, a diversidade de dispositivos legais e as possibilidades de troca de dados, parece improvável que uma solução técnica simples resolva a questão. Assim, um panorama de superfície comum continuará em um futuro próximo a ser obtido pelos próprios

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

organismos de CNTM, apesar dos esforços que podem resultar em um contínuo aperfeiçoamento para que um organismo regional centralizado o possa concluir.

Nesse contexto, um panorama de superfície a ser obtido pelos países deverá contar com a combinação de múltiplos sensores e sistemas (próprios das organizações de CNTM) com a capacidade de detectar contatos cooperativos e não cooperativos, com informações do nível ostensivo ou reservado, esse esforço apoiado, quando possível, por sistemas de classificação de navios de interesse.

Destaca-se que obter dados referentes às atividades ilegais e ameaças tem consequências para campos internos e externos dos países, e podem envolver qualquer tipo de navios. Essas informações podem ser providas, essencialmente, pelas Autoridades Marítimas (Armadas, Guardas-Costeiras), forças de defesa e demais órgãos de segurança pública.

Muitos desses dados podem ser obtidos por intermédio de acordos e via agências internacionais, tais como a *Joint Interagency Task Force-South* (JIATF-S) onde se concebe, anualmente, operações multinacionais com o propósito de aprimorar a Consciência Situacional Marítima.

Tarefa permanente dos órgãos nacionais de CNTM é manter atualizado um panorama da situação marítima e fluvial de suas áreas de responsabilidade, o que exige um estudo sistemático da dinâmica das principais atividades que ali se desenvolvem. Um trabalho metódico e constante empregando técnicas estatísticas possibilita obter a informação básica para contribuir à compreensão da dinâmica das atividades marítimas e fluviais, e antecipar os fatos decorrentes. Precisamente, o Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM), que é realizado por meio da detecção, identificação e análise das anomalias nos padrões de comportamento do TM e Fluvial é a base para gerar conhecimento nesse sentido.

Cada Organização de CNTM nacional poderá contribuir ao esforço de se estabelecer um panorama de superfície regional ao intensificar as atividades para efetuar um estudo sistemático e geral de sua área de responsabilidade que pode incluir os seguintes requerimentos:

- Principais Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) e principais Hidrovias (destacando os Navios que partem das Hidrovias para as LCM na região sul-americana), considerando a densidade média de TM nessas vias;
- Condições meteorológicas e/ou catástrofes naturais de magnitude que possam afetar ao TM e Fluvial;
- Navios de Interesse (*Vessel of Interest*), dentre outros aqueles que estiverem com análise e classificação que indique comportamento anômalo;
- Principais Regiões com Plataformas de Petróleo;
- Áreas Marítimas e Fluviais com poluição ambiental / contaminações relevantes;
- Quantidades de Navios por Tipos de Cargas.

O CAMAS encontra-se produzindo a atualização do conceito de Navios de Interesse (VOI), com base na definição aprovada na X CNIE-CNTM, de modo a apresentá-la na Conferência de 2018. Isso decorre do fato que, atualmente, apenas a informação de posicionamento e dados

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

genéricos dos Navios não é suficiente para a tomada de decisões, requerendo também a sua classificação, o que eleva substancialmente o nível de CASAM. Além disso, com a intensificação de ameaças não tradicionais, a questão da preocupação com a segurança marítima (*safety and security*) e fluvial é crescente e continua desde o tempo de paz.

Deve-se destacar que a elaboração de informação própria das Organizações de CNTM tem como finalidade relevante a contribuição para a formação de um panorama de superfície, desde o tempo de paz, colaborando, desse modo, para a continuidade das atividades segurança e defesa do TM e fluvial em tempo de crise e conflito armado.

Construir confiança mútua entre organizações civis e militares é um dos objetivos que poderá ser obtido com uma política de intercâmbio de informação marítima e fluvial, que visa a definir de modo claro e objetivo sobre os tipos, a sua forma de disseminação e com quem deverão ser compartilhados dados, bem como a classificação de sigilo de análises integradas, ou não, decorrentes de informações provenientes desses setores.

Outro objetivo aspirado é buscar conformar uma ampla compreensão do ambiente marítimo e fluvial sul-americano, o que requer um esforço combinado e inclui o conhecimento do movimento de Navios que transitam, além de suas fronteiras originais, para fora (e vice-versa) da região supracitada. Assim, visualizasse que conhecer o que ocorre além do campo regional contribui para se entender melhor o que acontece na região.

As compreensões cooperativas, combinadas e históricas do intercâmbio de informações marítimas e fluviais favorecerão, em adição, o conhecimento de um comportamento normal dos Navios, contribuindo, desse modo, para entender e reconhecer o comportamento anormal, em termos de segurança e defesa.

Algumas das informações manejadas pela Comunidade poderão ser altamente sensíveis e transmitidas apenas ponto a ponto, ou via redes seguras. Essas informações, além disso, carecem de acordos internacionais no campo da informação e da inteligência, devendo ser bem definidos os seus escopos, abordagem, profundidade e alcance nos meios civil e militar. Assim, um intercâmbio de informação pode se estruturar não no princípio de que tudo pode ser compartilhado com todo mundo, mas, antes, que os dados serão compartilhados com quem tem a necessidade de conhecer e a responsabilidade de preservá-los.

Para a obtenção de possíveis objetivos e orientações, os membros do Grupo de Trabalho estiveram totalmente envolvidos na elaboração de cinco passos com o aprofundamento das questões e seu impacto para a elaboração desse Documento Preliminar acerca de Intercâmbio de Informação Marítima e Fluvial:

Passo 1 - Identificando as Comunidades Usuárias: órgãos internacionais, regionais e nacionais, civis e militares, públicos e privados serão identificados como participantes do intercâmbio de informações. Em face da diversificação de atores e de organizações componentes dos Países do Plano CODEFTRAMI, é necessário extrair um foco selecionado pelas funções realizadas, mais do que por tipos de Autoridades Nacionais.

Passo 2 - Dados Comuns e seus Níveis de Classificação: mapear os dados e análises sobre intercâmbios consiste na atividade a ser desenvolvida nesse passo. A classificação é outra

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

questão fundamental, tendo em vista a possibilidade de intercâmbio de dados ostensivos e colaborativos, mas também reservados e não colaborativos estes dois últimos que requerem um mapeamento mais específico para identificar as demandas setoriais. Além disso, dados de uso comuns e compartilhados são obtidos, analisados, classificados e divulgados por diferentes sistemas e métodos. Assim, sem interferir em métodos e padrões individuais e próprios, bem como nas peculiaridades de cada ator, é possível conhecer aqueles dados de interesse de cada organização que possam e que se desejem intercambiar, segundo um padrão comum a ser mapeado.

Passo 3 - Sistemas de Informações: muitas são as fontes, sensores e sistemas que tramitam dados de controle marítimo e fluvial. Além disso, há sistemas nacionais, regionais e globais, cuja adesão requer, normalmente, acordos bilaterais ou multilaterais, sendo que os Países do Plano CODEFTRAMI ratificaram muitos Protocolos internacionais para adesão às iniciativas globais como da ONU, OEA e IMO, dentre outros órgãos. Atualmente, há um relevante esforço para que as informações obtidas sejam analisadas e, dessa análise surja uma classificação de navios de interesse. Essa atividade resulta em uma otimização de meios e pessoal envolvido na segurança marítima e fluvial. Desse modo, conhecer os Sistemas de Informações contribuirá para elaborar uma política de intercâmbio de dados.

Passo 4 - Definindo acessos legais: estabelecer o acesso e compartilhamento adequado pressupõe o conhecimento não somente dos usuários, mas também das leis, regulamentos, acordos de caráter nacional e internacional que consistem na base legal para a atuação dos diversos órgãos envolvidos dos Países do Plano CODEFTRAMI. Com o propósito de focalizar o estudo, optou-se por limitar o campo de atuação das Armadas e Autoridades Marítimas com os demais órgãos, companhias e instituições relacionadas direta ou indiretamente com a segurança marítima e fluvial. Assegurando uma adequada relação entre as unidades geradoras e utilizadores e sua base legal, pode-se estabelecer um fluxo de intercâmbio que defina a natureza de dados envolvidos e as repercussões de sua divulgação. Pode-se determinar com clareza, ainda, os métodos corretos para a sua divulgação e a proteção de pessoas e informações que requerem essas atividades. Serão conhecidos, em adição, os obstáculos para intercâmbio desses dados.

Passo 5 - Estabelecendo protocolos de informações: o último passo consiste no estabelecimento de protocolos de informações que, em uma visão abrangente, constituirá os objetivos e orientações da política regional de intercâmbio de informações marítimas para os Países do Plano CODEFTRAMI.

3.1| Passo 1: Identificando as Comunidades Usuárias

Os Países do Plano CODEFTRAMI reconhecem que devido à ampla conectividade global entre empresas e governos (órgãos estatais e não estatais) suas políticas de defesa e de segurança marítima afetam outras nações, e que importantes incidentes locais e regionais terão

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

efeitos globais. Nesse contexto, o sucesso na obtenção do CASAM depende, em muito, da união de esforços nacionais, em direção à consolidação de uma postura internacional.

A necessidade de uma união de esforços é reforçada pelo fato de que a maior parte do domínio marítimo não se encontra sob a soberania ou jurisdição das nações, além do que a interdependência econômica e a globalização, em grande parte, tem sido ampliadas justamente pela utilização do transporte marítimo.

Nos países, observa-se que estão sendo progressivamente estreitados os laços e reforçados os acordos e termos de cooperação entre órgãos de defesa e de segurança pública, autoridades fiscais e de meio ambiente, de forma a obter resultados significativos em prol da prevenção e combate às ameaças ao TM.

Observa-se em nível global uma tendência na implantação de centros nacionais de operações marítimas, que congregam as Marinhas, Guardas Costeiras, demais Forças de Defesa e Segurança, dentre outros órgãos públicos e privados, muitas vezes buscando ampliar a participação e a cooperação de países com outras nações e organismos públicos e privados internacionais.

No âmbito nacional, isso normalmente ocorre em função de trabalhos conjuntos em nível interministerial, contando com a participação de setores governamentais e não governamentais, tais como os Ministérios da Defesa, da Justiça, dos Transportes, da Ciência e Tecnologia, das Minas e Energia, do Turismo, do Meio-Ambiente, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, da Pesca e Aquicultura, da Polícia Federal e da Receita Federal.

A consequente diversidade da composição funcional desses Centros unificados de CNTM torna o nível de compartimentação de informações entre as instituições fator relevante. Essa compartimentação deve ser pautada na necessidade de conhecer estabelecida pelo órgão que detém a informação. Dessa forma, verifica-se que a obtenção da Consciência Situacional Marítima e do CASAM exigirá um gerenciamento centralizado de capacidades, de coordenação e de cooperação características de um centro de operações marítimas.

No âmbito multinacional, também convergem os esforços para que os centros de operações marítimas nacionais se conectem a centros regionais e internacionais, a exemplo do Centro Marítimo Internacional Contra o Narcotráfico (CIMCON), e outras organizações de compartilhamento de informações marítimas.

Para alcançar o MDA, as organizações e as capacidades de pessoal nacionais devem fornecer os fundamentos sólidos para identificar a intenção e a compreensão das ameaças no domínio marítimo e esse conjunto expandido de coalizões, parcerias e atividades de coleta de informações desenvolve uma consciência combinada compartilhada. Para se atingir isso, no entanto, depende-se, dentre outras atividades de: desenvolver programas de divulgação para encorajar os membros da comunidade marítima e de navegação recreativa a reportar atividades que considerem suspeitas; e expandir parcerias com aliados para desenvolver e implantar novas tecnologias, como vigilância, detecção e compartilhamento de dados em apoio de interesses comuns de segurança.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Um aspecto interessante das comunidades é a tendência para a cooperação internacional e a organização das partes interessadas através da governança. Uma governança adequada para coordenar as atividades das partes interessadas marítimas promoverá uma perspectiva compartilhada interagência que reconhecerá e equilibrará as ações dos parceiros federais, estaduais e municipais, das comunidades marítimas e fluviais e dos setores acadêmicos.

Os organismos de Defesa, em especial relacionados ao CNTM, devem buscar coordenar os esforços no que diz respeito a identificar e garantir que suas autoridades militares continuem a participar do desenvolvimento dessa Política. Isso requer o aumento gradual da cooperação (cooperação Civil-Militar) entre os mencionados organismos e os atores civis de vigilância marítima, nomeadamente no que diz respeito à troca de informação.

3.2| Passo 2: Dados Comuns e seus Níveis de Classificação

Obter a consciência situacional marítima e o CASAM são desafios consideráveis para os Países, tendo em vista a extensão dos oceanos, das linhas litorâneas e da complexidade das atividades das comunidades marítimas.

Muitas ameaças ao TM são realizadas, justamente, buscando impedir a sua detecção preliminar e prevenção, que encontra respaldo na dificuldade em se traduzir a transparência em registros e propriedades de embarcações e cargas, bem como a natureza fluida das atividades operacionais e de tripulação da maioria dos navios, que acabam por contribuir com possibilidades adicionais à sua ocultação e resultando em desafios para preservar a segurança marítima e defesa.

À medida que os mercados globais alavancam o comércio marítimo para sustentar a logística *just-in-time*, os decisores enfrentam problemas de segurança cada vez mais complexos. Existem quantidades maciças de informações em camadas e inter-relacionadas tendo em vista que os carregadores e transportadores usam conexões intermodais globais para acessar centenas de milhares de subcontratados e produtores. Como resultado, identificar ameaças potenciais dentro ou emanada da cadeia de fornecimento global tornou-se uma atividade mais desafiadora devido às dificuldades em discernir a atividade lícita da ilícita.

Assim, torna-se essencial maximizar a integração de informações de fontes variadas, incluindo de aplicação da lei e dados de fonte aberta e, ou, reservadas (de acordo com critérios decorrentes de acordos bilaterais ou multilaterais), dos setores público e privado. Para elevar ao máximo a conscientização da situação marítima, os Países do Plano CODEFTRAMI aproveitarão suas capacidades globais, regionais e nacionais de informação marítima e fluvial e os diversos conhecimentos das comunidades envolvidas.

É desejável e importante que nos Países do Plano CODEFTRAMI, os Ministérios relacionados de alguma forma com a defesa e a segurança marítima liderem as iniciativas, supervisionem e coordenem a implementação de uma capacidade compartilhada de conscientização situacional que integre vigilância, reconhecimento, classificação e sistemas de controle de navegação e



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

outros insumos de informações operacionais, combinados com acesso em vários níveis governamentais.

Ressalta-se que a segurança pública e a segurança econômica se reforçam mutuamente, assim, os Países do Plano CODEFTRAMI devem reconhecer que o fluxo de comércio seguro e eficiente é aprimorado e harmonizado por uma compreensão efetiva do domínio marítimo. Assim, o CASAM e a consciência situacional marítima serão reforçadas pela participação responsável e compreensiva em um sistema de dados que seja igualmente colaborativo e abrangente.

Em nível nacional, há uma tendência a realização de acordos de cooperação técnica com setores relacionados com atividades nos espaços marítimos ou águas interiores, tais como pesca e aquicultura, receita federal (aduanas), meio ambiente, portos e hidrovias, justiça e defesa. Essas cooperações resultam em esforços de coordenação e/ou execução de ações integradas, destinadas ao compartilhamento de informações e de prevenção e repressão de ilícitos penais, propiciando, ainda, a adoção de medidas conjuntas, dentro de cada responsabilidade, de modo a possibilitar uma pronta resposta às ameaças e ilegalidades insurgentes, com menor dispêndio de recursos materiais e pessoais.

Dados comuns de interesse para a segurança marítima podem ser concentrados nas seguintes áreas de atuação: na prevenção de ataques terroristas e atos criminosos, prejudiciais ou hostis em todo o domínio marítimo por atores estatais e não estatais; na proteção de centros e infra-estruturas críticas de centros de controle de navegação; para minimizar danos e acelerar a recuperação do sistema de TM e infra-estrutura relacionada quando ocorrerem catástrofes artificiais ou naturais; para manter acesso sem obstáculos aos recursos e mercados globais; e na prevenção e repressão aos delitos ambientais.

Para isso, é essencial maximizar em termos de qualidade e quantidade o intercâmbio de informações marítimas e fluviais para apoiar a tomada de decisões, disponibilizando uma taxa e nível adequado de dados relevantes. Ao mesmo tempo, é imprescindível reforçar as parcerias internacionais, a cooperação e a partilha e salvaguarda da informação, e melhorar o acesso garantido pela comunidade marítima e fluvial dos Países do Plano CODEFTRAMI interessadas em informações de ameaças relacionadas.

Mitigar os desafios do compartilhamento de informações marítimas e fluviais dos Países supracitados significa promover o desenvolvimento de métricas para determinar as ferramentas necessárias para enfrentar esses desafios. Os desafios novos e emergentes continuam a se apresentar, validando o requisito de um processo de reavaliação contínua usando metodologias de gerenciamento de risco, de análise, de classificação e de preservação de dados.

Melhorar a conscientização situacional marítima e fluvial representa aperfeiçoar o acesso a dados de nível empresarial, o que significa promover o compartilhamento de informações marítimas através da transição de bancos de dados centrados na organização para serviços corporativos centrados na *web* que recuperam dados de várias fontes (por exemplo, nuvens, bancos de dados). Esta mudança fornece aos usuários autorizados acesso mais flexível a um maior número de fontes, tipos e volume de dados, e a capacidade de pesquisar bases de dados sem depender do acesso ponto a ponto. Os dados, de acordo com esta construção, podem ser autorizados e conformes com padrões reconhecidos internacionalmente.



Ampliar o alcance de atuação implica em incrementar a colaboração através de uma ampla interação para identificar organizações, parcerias, melhores práticas e outros esforços que promovam a segurança marítima e fluvial por intermédio da colaboração expandida dos membros dos Países do Plano. Assim, a colaboração para a obtenção do CASAM depende da incorporação de parceiros, apoiando e melhorando as capacidades interagências para efetivamente compartilhar e proteger informações sobre pessoas, carga, embarcações, infraestrutura, recursos naturais e desastres causados pelo homem e outras ameaças potenciais no domínio marítimo.

O acesso a dados comuns também contribui para ampliar a capacidade de monitorar atividades de forma a que as tendências e anomalias possam ser identificadas antecipadamente para facilitar as respostas dos decisores. Os dados por si só são insuficientes; as informações devem ser coletadas, fundidas, analisadas, protegidas e disseminadas para que os decisores possam antecipar potenciais ameaças e tomar medidas efetivas e apropriadas, buscando-se com isso simplificar o ambiente de segurança marítima e fluvial complexo e ambíguo de hoje.

Normalmente, no entanto, são observadas muitas lacunas no âmbito internacional e também nos países para a obtenção de uma consciência do domínio marítimo e de um CASAM. Essas lacunas são áreas onde há dificuldades consideráveis de cooperação, participação e de coordenação, o que requer um empenho para reduzir a duplicação de esforços entre as várias agências e organizações internacionais e nacionais, públicas e privadas, o que contribuirá para proporcionar um alinhamento entre escritórios e missões.

Assim, para atingir um nível de consciência situacional marítima há necessidade de se continuar a abordar desafios, avaliar riscos e promover soluções para atingir este objetivo. Isso requer identificar problemas e dados comuns e seus níveis de classificação quanto aos muitos membros, tais como os do *Global Maritime Community of Interest* (GMCOI). Em resposta, os países estão construindo soluções relevantes em toda a ampla comunidade interagências estatais e com parcerias internacionais. Estas e outras iniciativas para melhorar a consciência situacional marítima e fluvial exemplificam a eficácia do desenvolvimento de soluções de segurança nacional através da colaboração entre agências, usando uma abordagem de todo o governo, e destes com as comunidades e interessados globais.

Em muitos casos, cada camada de segurança marítima é composta por uma agência diferente com várias jurisdições e funções. A integração destas diferentes camadas de segurança marítima requer uma delimitação clara dos papéis e responsabilidades, e não pode ser alcançada apenas através da cooperação.

Em particular, para alcançar a unidade de esforço e eficácia operacional, as forças de segurança marítima (tanto das forças armadas quanto das forças policiais), bem como as demais agências com responsabilidades nesse tema devem ter capacidade e autoridade para operar em funções de apoio mútuo e de modo complementar contra o espectro de ameaças de segurança esperadas. Assim, necessitam ter um alto grau de interoperabilidade, reforçada por treinamentos e exercícios combinados, conjuntos e interagências para assegurar uma alta taxa de prontidão, suportados por comunicações compatíveis e, quando possível, com doutrina e equipamentos comuns.

3.3| Passo 3: Sistemas de Informações

Essa Política se faz com o pressuposto da participação dos setores nacionais federal, estadual e municipal, das comunidades privadas e das agências internacionais, em estreita parceria e cooperação. Pressupõe, também, que os sistemas e as capacidades existentes serão aprimorados e, de acordo com condições e acordos dedicados, serão integrados.

A necessidade de segurança deve ser harmonizada com o imperativo de preservar as liberdades fundamentais, a liberdade de navegação e o uso legítimo dos mares para fins comerciais e recreativos. Isso tudo resulta em que as partes interessadas marítimas e fluviais adotarão uma abordagem colaborativa para estabelecer intercâmbio de informações sem precedentes e agrupamento de recursos.

Dentre os pressupostos, a participação internacional em atividades de segurança marítima e fluvial, incluindo o compartilhamento de informações com outros Estados, deve ser voluntária para cada Nação.

Em alusão aos sistemas de intercâmbio de informações marítimas e fluviais, destaca-se que para alcançar e manter a consciência situacional marítima e o CASAM, depende-se, dentre outros fatores, da capacidade de monitorar as atividades de forma que as tendências possam ser identificadas e as anomalias diferenciadas.

Dados isolados serão insuficientes para uma compreensão mais abrangente. Desse modo, dados isolados devem ser coletados, fundidos e analisados, de preferência com a ajuda de algoritmos de análise para auxiliar na manipulação de fluxos vastos e dispares, para que os tomadores de decisão operacional possam antecipar as ameaças e confrontá-las.

Atualmente, os sistemas nacionais atuais conectam e integram (com o envio, recebimento e armazenamento de dados) diversas redes de monitoramento e sensores existentes, tais como AIS, LRIT, de monitoramento de embarcações pesqueiras, de monitoramento de embarcações envolvidas nas atividades de petróleo, de serviços de tráfego de navios (VTS), de radiogoniometria, de posicionamento global (GPS), dentre muitos outros, concentrando uma quantidade considerável de dados com a capacidade de apoiar os níveis de tomada de decisão. Nesse contexto, há uma convergência ao fortalecimento das capacidades de vigilância e reconhecimento de oceanos e de vias fluviais, com a verificação mais efetiva dos dados AIS, bem como a identificação de navios desconhecidos para a obtenção de informações adicionais sobre a situação da embarcação, das atividades das tripulações e do carregamento de cargas.

Integrar em rede as plataformas existentes para melhorar a consciência comparativa da situação também é uma tendência nacional e regional, com o desenvolvimento das capacidades de interoperabilidade e garantia de informações para permitir a transferência de dados entre sensores, plataformas e pessoas para explorar e vencer as vulnerabilidades da falta de informações ou da obtenção de informações redundantes e muitas vezes carentes de realidade prática.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Essa tendência contribuirá para a disseminação de um panorama de superfície comum centrada em rede, usando apropriados níveis de classificação com base em padrões de compartilhamento de informações desenvolvidos de acordo os Protocolos de Informações selecionados.

Sistemas hoje avançam em conformar redes de distribuição de dados de modo compartilhado e não classificados, e em tempo real, destinando-se a promover a colaboração multilateral e a partilha de informações entre participantes internacionais e nacionais. Atualmente, na União Europeia (UE), desenvolve-se um sistema composto de subsistemas regionais para cada campo de atuação. Isso quer dizer, por exemplo, que já existe um sistema regional (da UE) de controle de pesca, por exemplo. Um outro sistema regional para controle aduaneiro e um terceiro exemplo para a defesa. Nesse contexto, um sistema centralizador filtra os dados de interesse de cada sistema regional individual, oferecendo o denominado quadro de informação compartilhada destinado para a obtenção do MDA e CASAM, com grande vocação para a segurança marítima e fluvial e para a defesa daquela União.

Essa tendência de desenvolvimento é em muito semelhante com as iniciativas de sistemas aperfeiçoados nos EUA decorrentes da implantação de sua Política de MDA. Uma apresentação dessas iniciativas pode ser visualizada na Fig. 2 - Fig. 2 – Sistemas de informações em camadas.

Para os Países do Plano CODEFTRAMI, excetuando-se a Rede AIS do CAMAS, ainda não há sistemas regionais, e estão em desenvolvimento, conforme as potencialidades e interesses de cada País, as criações de centros nacionais de CNTM envolvendo múltiplas agências e instituições. Na maior parte dos casos, os esforços de CNTM permanecem dedicados de forma individual pelas diferentes organizações envolvidas. Esse fato serviu para delimitar o campo de abordagem das iniciativas e objetivos propostos a seguir, com a análise da possibilidade de ampliar o campo de intercâmbio de informações por intermédio de uma plataforma que, ao permitir apresentar um panorama de dados de importância no âmbito dos Países do Plano CODEFTRAMI, fosse ao mesmo tempo adequado e exequível.

Hoje, também, as fontes de dados podem variar de um único sensor a uma rede nacional de rastreamento de embarcações, e possuem capacidades para transmissão de dados marítimos regionais e globais por intermédio de um formato original e de reconhecimento internacional, disponibilizados aos usuários em tempo quase real, onde diversas organizações podem participar e cooperar.

Também há uma convergência na utilização pelos países de ao desenvolvimento de ferramentas de apoio à decisão para sustentar o incremento do conhecimento das atividades marítimas e fluviais em determinadas áreas de interesse. Esses sistemas dispõem de fontes de dados provenientes de células de informações que pesquisam o histórico dos navios, suas atividades e tripulações, incluindo seus proprietários, bandeiras, portos de escala, histórico de roteiros, seguros, cargas, infrações cometidas (*low enforcement*) e situação de registros, dentre várias outras.

Esses sistemas também permitem que os analistas usem filtros para a análise de embarcações por áreas ou regiões, para identificar, rapidamente, embarcações de interesse, incluindo aqueles com suspeita de transporte ilícito ou outras questões que envolvam a prevenção e repressão de crimes e cumprimento de leis.

O *software* dos sistemas supracitados funciona coletando dados de uma variedade de fontes, incluindo: do AIS; de sistemas anti-colisão de bordo, de informações diversas de agências federais, estaduais e municipais; e de coleta de informações pessoais, como citado anteriormente. Após a coleta, os dados são analisados e confrontados em um denominado mecanismo de regras, que usa conhecimentos específicos e conjuntos de preceitos que ajudam a estabelecer um nível de risco atribuído aos navios, o que, em resumo, representa uma automatização da análise de uma enorme quantidade de informações sobre um grande número de navios.

Além do resultado prático da configuração de um nível de risco para cada embarcação, disponibiliza para os analistas um cenário de possíveis ameaças ao TM e fluvial, bem como um panorama de superfície com determinado grau de classificação, possibilitando aos usuários disponibilizar tais informações para os órgãos públicos e privados que adotarão medidas de acompanhamento ou proteção adequadas.

Também há uma postura de se desenvolver nos países uma arquitetura de tecnologia da informação comum baseada nas demais redes de informações globais e regionais, que possibilitarão o suporte, o acesso e o compartilhamento de informações entre os limites da classificação nessa amplitude. Isso possibilita a promoção das transferências diretas de dados e acesso eletrônico a bancos de dados, arquivos de informações ou outros repositórios para inclusão no processo de análise dos bancos de dados nacionais. Isso contribui para a automatização de processos e ferramentas de análise colaborativas desde a sua coleta, e auxilia na fusão e correlação de dados estruturados e não estruturados para determinar os indicadores de anomalias.

Busca-se atualmente, ainda, o estabelecimento de sistemas cujo método principal de compartilhamento de informações é o quadro operacional comum marítimo e fluvial. Esse quadro operacional representa uma grade de informação virtual centrada na rede, temporizada e dinamicamente compartilhada por agências federais, estaduais e municipais com interesses e responsabilidades marítimas e fluviais.

Os dados desse quadro de operações podem ser acessíveis a variados usuários, exceto quando limitado por instrumentos de regulação próprios. Esse quadro contém, em adição, um conjunto de ferramenta de tomada de decisão para facilitar o planejamento colaborativo e ajudar a todos os escalões na obtenção de consciência situacional. Cada usuário pode filtrar e contribuir com esses bancos de dados de acordo com suas necessidades de informação, responsabilidades e nível de acesso.

Em 2014, um passo importante foi dado pelo COLCO Argentina, com a implementação da Rede AIS da AMAS. Com esta iniciativa, uma relevante integração foi conformada com elevado valor agregado de informações de cada um dos países AMAS.

Tal integração representou uma melhoria substancial na gestão da informação, possibilitando a troca de dados em tempo real que permite a elaboração de um panorama regional comum. Após esse importante empreendimento, é importante que haja a integração a Rede AIS da AMAS dos demais AIS dos Países do Plano CODEFTRAMI, possibilitando um panorama dos países americanos.



Diagrama de sistemas de intercâmbio de informações em camadas



Fig. 2 – Sistemas de informações em camadas

3.4| Passo 4: Definindo acessos legais

Esse passo propõe opções legais, esboços e conteúdos de legislação e emendas. O estudo também inclui sugestões para disposições, quando apropriado. No entanto, a redação legal em si não faz parte dessa Política. Uma lista de legislação foi desenvolvida contendo os atos relevantes para identificar os campos de abordagem e definir limitações para o compartilhamento de informações marítimas e fluviais dentro das comunidades de usuários.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

O foco é a cobertura geográfica dos Países do Plano CODEFTRAMI e o resultado decorre da análise de uma lista de atos legislativos específicos para cada comunidade de usuários, o que pode contribuir para a implementação eficiente da Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais.

Ao se acerrar dos desafios marítimos e fluviais que os Países do Plano CODEFTRAMI e seus parceiros enfrentam e propiciar avanços nas suas identificações, deve-se observar que essa Política busca contribuir para a capacitação dos tomadores de decisões, fortalecendo e aprimorando o ambiente de compartilhamento de informações.

Os países compartilham um interesse coletivo em promover o fluxo oportuno e eficiente do comércio, protegendo o ambiente marítimo e fluvial de ameaças e reduzindo sua vulnerabilidade à ruptura por desastres naturais ou causados pelo homem. Reconhece-se a segurança como um elemento essencial nesse ambiente e, para alcançar com sucesso esses objetivos, um acordo efetivo de conscientização e compartilhamento de informações marítimas deve buscar reconhecer as ameaças antecipadamente, integrando efetivamente informações, aplicação da lei e possíveis dados de origem dos setores público e privado, de acordo com os acessos estabelecidos.

Foram adotados alguns pressupostos básicos, a partir do qual se poderão propor novos instrumentos e acordos. Inicialmente, deve-se verificar que toda a participação é de caráter voluntário, e não pode afetar políticas, recursos, missões ou arquiteturas individuais já existentes, mesmo quando estiver em curso medidas consistentes para a integração de sistemas hospedados em organizações e agências.

Nesse sentido, deve-se levar em consideração as capacidades nacionais, regionais e internacionais existentes nas suas máximas extensões possíveis.

Como se busca o estabelecimento de um sistema de informações baseado em camadas, é imprescindível que se estabeleça um controle de acesso e, ainda, a suficiente flexibilidade para o trâmite e compartilhamento de informações, sempre preservando acordos e atos previamente assinados.

Para se melhorar o intercâmbio, deve-se buscar a transparência na cadeia de informações, desde a sua origem até a sua destinação final. Nesse contexto, será importante a coordenação com as organizações internacionais e nacionais de modo que se possam expandir os requisitos de informação necessários, dentro de um contexto de evolução dos interesses marítimos e fluviais, dos seus acessos legais e em função de cada estrutura de defesa e segurança.

Em última análise, o acesso legal deve propiciar um planejamento adequado do gerenciamento de riscos e compartilhamento de informações, permitindo que toda a comunidade marítima e fluvial desenvolva uma compreensão dividida de riscos e oportunidades potenciais aos navios, pessoas, carga, infra-estrutura e recursos.

Para isso, é um desafio para os Países do Plano CODEFTRAMI coordenar e sincronizar os esforços de segurança efetivos no domínio marítimo e fluvial. Para maximizar essa capacidade, é imprescindível alavancar e buscar integrar a diversidade das competências das comunidades de informações com as de formulação e aplicação da lei, para se direcionar a uma capacidade



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

regional e global de informações, de acordo com as políticas e instrumentos jurídicos estabelecidos.

A estrutura conceitual moderna, em consonância com os acessos legais e requisitos jurídicos de cada país, é orientada por uma filosofia global de que os interessados nas atividades de segurança marítima e fluvial são mais bem servidos através de uma arquitetura corporativa, que fornece aos membros individuais acesso seguro, válido e apropriado de dados comuns, protegendo informações de identificação pessoal, de proprietários e de aspectos de segurança.

Esse acesso deve equilibrar a necessidade de informações, a preservação de dados e o acesso apropriado, em vez de simplesmente usar uma consolidação organizacional de informações e suas atividades decorrentes. Isso requer uma abordagem abrangente e robusta em camadas, consistente com as políticas marítimas e fluviais de cada País do Plano CODEFTRAMI, bem como de seus instrumentos jurídicos.

Em CNTM, a aplicação da lei e a operacionalidade são complexas e têm muitas implicações políticas e legais que devem ser percebidas para realizar essa tarefa. No entanto, a redução efetiva do risco no domínio marítimo exige que se tomem decisões mais rápidas e quantitativamente e qualitativamente melhores, com base na conscientização desde a fase de coleta de dados, integração, análise e divulgação oportuna de informações aos consumidores.

Assim, os Países do Plano CODEFTRAMI podem apoiar um processo que garanta requisitos de compartilhamento de informações desde o nível nacional até o regional e avaliar a possibilidade de, gradualmente, incorporar todo o GMCOI. Para isso, é importante que órgãos, agências e comunidades nacionais e suas comunidades marítimas e fluviais trabalhem em conjunto, e estas com parceiros internacionais para identificarem, substancialmente, requisitos de informação através de um processo de avaliação de risco. Esse processo deve referir-se não só à segurança, mas também ao comércio e à estabilidade econômica, bem como a proteção ambiental e a sustentabilidade, em passos futuros.

Em última análise, o MDA depende do inter-relacionamento de vários domínios, incluindo o marítimo e fluvial, o terrestre, o aéreo, o espacial e o ciberespaço. À medida que se adquire uma maior conscientização de cada espaço destes, devem-se buscar, simultaneamente, maneiras de identificar sua interação e entender como eles se afetam. Uma abordagem de domínio integrado aprimorará a consciência situacional marítima e fluvial. A tradução desse conhecimento com sua base legal possibilitará ampliar o nível e reduzir os custos, otimizando os meios de atuação.

Na arena internacional, observa-se a expansão dos acordos com "estados de bandeira" para promover a prestação de contas e facilitar o controle do porto de cada estado, processo esse que se estende para o embarque de passageiros e de carga. A nível nacional, estão sendo padronizados os critérios de registro de embarcações comerciais e recreativas, ao mesmo tempo em que se desenvolvem os requisitos de registro para veleiros recreativos e se estabelecem padrões comuns de registro de embarcações entre parceiros federais, estaduais e municipais. Esse esforço representa um real avanço para instituir e expandir a transparência na propriedade do navio.



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Muitos dessas iniciativas estão sendo possíveis pelo crescimento da participação do setor privado, através de parcerias públicas/privadas e parcerias com nações consensuais em identificar e monitorar ameaças marítimas e fluviais transnacionais, sob as leis internacionais e domésticas existentes.

Também ocorre pela eliminação das barreiras regulamentares ao compartilhamento de informações e à interoperabilidade, através do estabelecimento de protocolos operacionais, memorandos de entendimento e memorandos de acordo necessários para ampliar e reforçar relações combinadas (internacionais), conjuntas (nacionais), interagências e entre as comunidades marítimas e fluviais.

Em conformidade com os estatutos nacionais, leis, políticas e diretrizes presidenciais e outros instrumentos legais, os países estão desenvolvendo e implemente procedimentos de tratamento de informações para identificar dados que exigem proteção especial, muitas vezes aproveitando os atuais esforços para imprimir acesso seguro e autenticado e controles de usuários para informações classificadas, sensíveis ou restritas.

Do mesmo modo, buscam incrementar uma arquitetura aberta para o compartilhamento de informações, com padrões de governança para o acesso ao armazenamento de dados na Web. Isso levou esses países a estabelecer uma rede de informação virtual centrada em rede, quase em tempo real, que pode ser compartilhada, a níveis de segurança apropriados, por agências federais, estaduais, municipais e com parceiros internacionais com responsabilidades marítimas e fluviais. Consequentemente, a imagem operacional obtida nesse contexto permanece como um dos mais importantes avanços para divulgação de informações em MDA.

Esse conjunto de iniciativas tende à automatização e integração de processos e no aperfeiçoamento de ferramentas de análises colaborativas e não colaborativas, bem como no desenvolvimento das fases da coleta, fusão e correlacionamento de dados estruturados e não estruturados, cujo produto é a elaboração de faixas correlacionadas e a identificação de anomalias. Esse processo complexo resulta, ainda, na análise de informações relativas a navios, carga e pessoas e certifica novos requisitos de seleção e outras medidas de proteção com o suporte do intercâmbio de informações.

Em uma avaliação específica, os dados são examinados para distinguir entre padrões de normas estabelecidas e indicadores anômalos. Além disso, desenvolvem-se programas de divulgação para encorajar os membros de comunidades e da indústria marítima e fluvial e de embarcações recreativas a reportar atividades suspeitas.

3.5| Passo 5: Estabelecendo os protocolos de informações

No âmbito dos Países do Plano CODEFTRAMI, as administrações nacionais têm desenvolvido seus próprios sistemas de vigilância, procedimentos de coleta de dados e ferramentas estatísticas e analíticas por muito tempo. Com a vigilância marítima representada por inúmeras

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Autoridades, isso resultou em uma configuração de informação setorial.

Um dos objetivos dessa Política é, particularmente, melhorar o compartilhamento de informações entre fronteiras e em comunidades de usuários. Essa é uma necessidade amplamente reconhecida.

Apesar da abordagem setorial para a coleta e a análise de dados, muitos esforços foram realizados para facilitar e estimular o melhor compartilhamento de informações, tanto a nível nacional como internacional.

A nível nacional, muitos Estados-Membros estão começando a concentrar-se na integração de informações e compartilhando-as em comunidades de usuários. Alguns já estabeleceram centros de coordenação e ambientes de compartilhamento de informações marítimas e fluviais e outros estão em processo de implementação ou planejam fazê-lo.

A capacidade de obter um panorama de superfície depende de um sistema de compartilhamento informações marítimas e fluviais em camadas que, dentro do possível, busque integrar as capacidades dos governos e dos interesses das comunidades marítimas dos Países do Plano CODEFRAMI.

O compartilhamento de informações dependerá, primordialmente, do esforço coordenado, incluindo organizações do setor público e privado, e parceiros internacionais. A necessidade de defesas e segurança marítima é um interesse mútuo que exige a cooperação adequada. No entanto, esse compartilhamento necessita de protocolos para proteger informações de interesse de resguardo do setor privado, bem como de assuntos reservados dos setores públicos.

Os acordos bilaterais ou multilaterais de compartilhamento de informações e as convenções e tratados internacionais, dentre outros instrumentos nacionais e regionais, serão os facilitadores da obtenção da consciência situacional marítima e do CASAM.

Uma cooperação contínua com organizações internacionais é imprescindível. Por exemplo, a OMI tomou medidas para integrar a segurança no domínio marítimo global com a adoção do código internacional de segurança de navios e instalações portuárias (ISPS-CODE). Isso fornece uma estrutura padronizada e consistente para avaliar o risco, permitindo que os governos compensem as mudanças nas ameaças com as mudanças nas vulnerabilidades para navios e instalações portuárias.

Ressalta-se que o MDA depende do compartilhamento seguro e efetivo de informações e da salvaguarda com parceiros que possuem acesso validado. Por exemplo, este tipo de intercâmbio poderia incluir a colaboração com a indústria e a cooperação internacional sobre o uso comercial do espaço para beneficiar o GMCOI.

A compreensão do domínio marítimo resultará do emprego de capacidades e processos de informações tradicionais alimentados e sincronizados com os processos operacionais de tomada de decisão. A coleta, fusão, análise e disseminação de categorias prioritárias de informações são os elementos fundamentais do MDA. Esse domínio marítimo global inclui uma grande variedade de sistemas interligados e conectados que operam dentro, adjacentes e além dos oceanos físicos e das vias navegáveis, e necessitam serem levados a um melhor foco.



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

Detectar e interceptar ameaças dentro de um sistema que atravessa jurisdições nacionais e internacionais requer uma consciência persistente.

As capacidades de informações, de vigilância e de reconhecimento são necessárias em uma abordagem em camadas, que fornece uma consciência mais abrangente de ameaças e atividades ilegais à medida que se aproximam dos países do Plano CODEFTRAMI. A realização de MDA requer integração de dados, análises e fusão de dados a partir de uma ampla gama de fontes, que podem ser categorizadas da seguinte forma, dentre outras possibilidades:

- Características dos navios, como bandeira, tipo, tonelagem, velocidade máxima, origem e roteiro;
- Carga - manifesto de um navio, origem do embarque, de informações, ou proveniente de sensores de detecção de substâncias químicas / biológicas / nucleares / radiações / explosivos;
- Equipes de navios e passageiros - para incluir tripulantes, trabalhadores portuários e passageiros;
- Áreas de interesse marítimo e fluvial - foco de capacidades de vigilância em pontos geográficos particulares, como linhas marítimas ou regiões oceânicas especiais;
- Portos, vias fluviais e instalações - terminais portuários, cais, guindastes, instalações de combustíveis e de outras características;
- O meio ambiente marinho e fluvial;
- Infra-estrutura crítica marítima e fluvial - usinas de energia, trilhos, nós de transporte, pontes e cabos e tubulações de fibra óptica submarinas;
- Ameaças e atividades criminosas - ameaças identificadas e atividades inerentemente perigosas, como imigração ilegal, tráfico de drogas, de armas e de pessoas e, ou, perfuração offshore;
- Forças amistosas - informações operacionais sobre ativos militares, federais, estaduais, locais e / ou aliados que operam no domínio marítimo; e
- Transações financeiras - trilhas ilegais de dinheiro, navio escondido ou propriedade de carga.

Nesse contexto, as capacidades de conhecimento, por si só, não garantirão a tomada de decisões eficazes. A informação compartilhada quer no âmbito nacional ou internacional torna-se útil somente quando os tomadores detêm o conhecimento e estão posicionados para atuar. Desenvolver a capacidade de conhecer, para que ações imediatas ou deliberadas possam ser adotadas no momento e lugar correto exige um esforço dedicado e sustentado que resulta em desenvolver uma base de conhecimento dinâmica.

O incremento do conhecimento, em especial o operacional, depende de um mecanismo de *feedback* contínuo e ativo. Cada decisão terá consequências e um resultado desejado e esses resultados devem ser avaliados e as lições aplicadas às prioridades e capacidades do MDA e ao desenvolvimento do conhecimento.

As agências federais têm aproveitado os reservatórios significativos de conhecimento funcional e operacional em cada escalão de tomada de decisão, a fim de aumentar sua capacidade de adotar medidas certas no momento correto, acompanhadas de iniciativas como a criação de centros de excelência em lições aprendidas. Realizam, ainda, o desenvolvimento de programas de treinamento e exercícios que sejam adequados e condizentes com a realidade. Isso ajudará a



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

assegurar que os Países do Plano CODEFTRAMI estejam posicionados para tomar medidas adiantadas e eficazes contra todo o espectro de ameaças marítimas e fluviais, bem como posicionará os países de forma eficaz em caso de segurança marítima e fluvial e defesa.

Um entendimento do ambiente marítimo e fluvial efetivo é a síntese das capacidades nacionais e do conhecimento que produzirá o nível de compreensão necessário para assegurar a tomada de decisões. A prioridade deve ser colocada e continuamente validada pelos requisitos do tomador de decisão.

O potencial de MDA, como um multiplicador de força ao encurtar os ciclos de decisão e permitir respostas operacionais oportunas, reside na sua capacidade de fornecer informações de forma útil e executável pelos tomadores de decisão.

O protocolo adequado de informações depende, inicialmente, da capacidade de se melhorar a coleta de dados, dentre outros aspectos que podem ser incentivados, destacam-se:

- Coordenar e cooperar com as organizações nacionais e internacionais para expandir os requisitos de informação de interesse marítimo e fluvial.
- Expandir a aplicação do AIS para melhorar a identificação e rastreamento de navios.
- Procurar avançar em acordos para conferir e expandir a transparência na propriedade de navios.
- Na arena internacional, expandir os acordos com os "estados de bandeira" para promover a responsabilização.
- A nível nacional, padronizar os critérios estatais de registro de embarcações comerciais e recreativas; desenvolver requisitos de registro para velejadores recreativos; e estabelecer padrões comuns de registro de embarcações entre parceiros federais, estaduais e municipais.
- Expandir a participação do setor privado através de iniciativas e parcerias públicas / privadas conjuntas.
- Buscar estabelecer parceria com nações dispostas a identificar e monitorar ameaças marítimas e fluviais transnacionais sob as leis internacionais e domésticas vigentes.
- Estabelecer sistemas, padrões de coleta e de obtenção de dados acerca de Navios de Interesse, bem como sua forma de compartilhar essas informações em nível nacional e internacional.
- Há que se evoluir em protocolos especiais que permitam o fortalecimento da informação que versa sobre segurança marítima e fluvial dedicadas a proteger os Países do Plano CODEFTRAMI. Isso requer o estabelecimento de medidas nacionais e parcerias internacionais, tais como: definição de autoridades legais; estabelecimento de acordos interinstitucionais; e políticas para permitir o processamento e fusão de informação estrangeira e policiais nacionais, bem como informações e dados marítimos e fluviais comerciais, com salvaguardas apropriadas.
- Buscar reduzir as barreiras regulamentares ao compartilhamento de informações e à interoperabilidade através do estabelecimento de protocolos de operação, memorandos de entendimento e memorandos de acordo necessários para a concretização de parcerias internacionais e relações conjuntas, interagências comerciais e industriais.
- Melhorar os banco de dados nacionais, em automatização, e em sensores de extração de informações e fusão de dados.
- Em conformidade com a lei e com a política e as diretrizes de cada país, desenvolver e implementar procedimentos de tratamento de informações para identificar dados que exigem

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

proteção especial aproveitando os esforços atuais para desenvolver acesso seguro e autenticado e controles de usuário para informações classificadas, sensíveis ou restritas.

- Desenvolver uma arquitetura aberta para o compartilhamento de dados, com padrões de governança para o acesso ao armazenamento de informações na Web.
- Estabelecer e implementar padrões de comunicação interoperáveis.
- Avaliar o estabelecimento de uma rede de informação virtual centrada em rede, que possa ser compartilhada, a níveis de segurança apropriados, por agências federais, estaduais, locais e internacionais com responsabilidades marítimas e fluviais.
- Incentivar a parceria com a Organização Internacional de Padrões e a Organização Marítima Internacional para buscar padrões marítimos internacionalmente reconhecidos e expectativas de segurança.

3.6| Estabelecendo Objetivos e Orientações

O estabelecimento de objetivos e orientações foi realizado utilizando-se uma matriz com cinco áreas de interesse para o estabelecimento de uma Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI, são eles:

- 1 - Agências Vinculadas (Comunidade Marítima interessada)
- 2 - Acordos Internacionais existentes;
- 3 - Marcos legais vigentes;
- 4 - Protocolos de Intercâmbio de Informação; e
- 5 - Sistemas de CNTM e Outros;

E sete campos de atuação interna e externa dos atores da Comunidade Marítima Regional:

- Controle de Fronteiras;
- Atividades da Pesca;
- Alfândega (Aduana)
- *Safety and Security*;
- Defesa;
- Poluição Ambiental;
- Atividades do Petróleo.

Dessa matriz contendo os principais fatos pertinentes e portadores de informações obtiveram-se as consequências e as respectivas medidas para cada consequência, gerando-se iniciativas e atividades no tempo presente que poderão ser desenvolvidas de forma combinada.

Do agrupamento das mencionadas iniciativas foram sintetizados os objetivos e orientações do presente, voltados para o estabelecimento da referida Política.

Da matriz, ainda, resultaram os fatos que guardavam elevado potencial de futuro, aqui denominados de fatos portadores de futuro. Esses fatos foram agrupados e resultaram, após análise resumida, no Cenário Prospectivo para a Política, conforme descrito no item 2 (Visualizando um Cenário - Múltiplas Camadas da Informação Marítima Regional).

A partir desse Cenário foram obtidas iniciativas e atividades que, uma vez condensadas por cada finalidade específica, resultaram na elaboração dos objetivos e orientações para o futuro.

Por sua vez, os objetivos e orientações do presente e futuro foram agrupados para produzir o Mapa Estratégico da Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI,

3.6.1| Mapa Estratégico para a Política de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI

Hoje, as ameaças transnacionais possuem a capacidade de infringir um grande prejuízo para os Estados e, nesse sentido, a consciência situacional marítima requer esforços combinados e conjuntos para a proteção de interesses comuns em termos de defesa e segurança marítima nacional, regional e global.

Assim, o Mapa Estratégico descreve, fruto das análises realizadas nos Passos anteriores, como os Países do Plano CODEFTRAMI podem promover os esforços para ampliar e reforçar o intercâmbio de informações de modo a proporcionar um melhor conhecimento antecipado do ambiente marinho e fluvial. Foi considerado como sistema dessa Política o entorno regional e extra-regional conformado pelos Países do Plano CODEFTRAMI em suas aspirações e interesses de segurança e defesa.

As iniciativas do presente foram construídas com base nas análises dos Passos supracitados, buscando-se extrair fatos que consubstanciam ameaças e oportunidades (campo externo) e fatores de força e fraqueza (ambiente interno) ao sistema. Para iniciativas semelhantes foi possível agrupá-las para se estabelecer Objetivos presentes. O conjunto da análise dessas iniciativas foi, em consonância com os fatos portadores de futuro, a base para a construção do Cenário, cujo propósito foi propiciar a elaboração de iniciativas e objetivos futuros.

Esse Mapa possui assinalado quatro estágios para a elaboração de uma Política de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI, que são: Missão e Visão da Organização conformada pelos Países do referido Plano; os Objetivos da Política; e as Iniciativas em termos de Processos e de Conhecimento e Aprendizado decorrentes de cada Objetivo. O Mapa está representado na Figura abaixo:

MAPA ESTRATÉGICO POL INFO MART E FLUV PAISES PLANO CODEFTRAMI	
MISSÃO	VISÃO
A Coordenação das atividades de CNTM é necessária para o estabelecimento de um sistema integrado que, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, contribua à interação entre a Comunidade Marítima e as Forças Navais e ao monitoramento, segurança e defesa do TM Interamericano.	Ampliar a qualidade e a quantidade de informações marítimas e fluviais, incluindo dados provenientes de sistemas de apoio à análise e classificação de navios de interesse, de modo a proporcionar um panorama de superfície Interamericano e contribuir para o desenvolvimento de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

SOCIÉDADE	CRIAÇÃO DE UM COMITÉ DE COORDENAÇÃO DA POLÍTICA	REFORÇAR A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL EM INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES	SOCIÉDADE
	- Criar um Comité para o desenvolvimento, a articulação e a coordenação de atualizações e/ou de futuras Políticas de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais. - Estabelecer um elo de ligação para contribuir ao debate académico de temas de Segurança Multidimensional, com derivação para as atividades de segurança do TM Interamericano, sob a égide da OEA.	- Estender aos demais Países do Plano CODEFTRAMI os termos do Acordo Multilateral de Intercâmbio de Informações Marítimas no âmbito do CAMAS (2012). - Estabelecer um novo Acordo Multilateral de Intercâmbio de Informações Marítimas dos Países do Plano CODEFTRAMI, com especial atenção ao compartilhamento de informações marítimas e fluviais atinentes aos navios de interesse, que possa conter dados ostensivos e reservados, sobre informações colaborativas e/ou não colaborativas. - Incorporação dos dados AIS dos demais países à atual Rede AIS do CAMAS, criando a Rede AIS dos Países do Plano CODEFTRAMI.	
	PROMOVER MECANISMOS PARA A COORDENAÇÃO DE MEDIDAS REGIONAIS DE COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES		
	- Definir os procedimentos para ampliar a coordenação e a priorização do compartilhamento de informações marítimas e fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI.	- Atualizar o Plano CODEFTRAMI no que diz respeito à ampliação de funções relacionadas, especialmente, ao intercâmbio de informações desde o tempo de paz, em crise e conflito armado.	
P R O C E S S O S	IMPLANTAÇÃO DE COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES EM CAMADAS	MELHORAR CAPACIDADES E PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAR AMEAÇAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS	P R O C E S S O S
	- Buscar no âmbito nacional, por intermédio dos COLCOS, liderar os esforços nacionais e internacionais para aproximar as agências relacionadas à segurança marítima e fluvial, de modo a contribuir para implementar, em um futuro próximo, o compartilhamento de informações em camadas. - As camadas de informações marítimas e fluviais também devem incluir um acompanhamento e controle positivo de navios de alto interesse, conforme previsto no conceito de Navios de Interesse aprovados na esfera dos Países do Plano CODEFTRAMI.	- Desenvolver e implantar uma Publicação que condense os Procedimentos Operativos a serem adotados de forma combinada pelos países do Plano CODEFTRAMI. - Estabelecer um Procedimento Operativo que tenha como objetivo o intercâmbio de informações marítimas e fluviais de interesse dos Países do Plano CODEFTRAMI.	
	DESENVOLVER UMA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMAÇÕES MARÍTIMAS E FLUVIAIS DOS PAÍSES DO PLANO CODEFTRAMI		
	- Atualizar os Sistemas de Gerenciamento de Informação para conformar, em um período de cinco anos, um Sistema centralizado e coordenado pelo CAMAS para interpretar, analisar, fundir e gerenciar as informações marítimas e fluviais transmitidas entre os Países do Plano CODEFTRAMI, com ênfase nos dados obtidos acerca de Navios de Interesse, mediante a adaptação ou o desenvolvimento de novos programas para tal fim. - Buscar centralizar na Rede Interamericana de Telecomunicações (Rede IANT) como Rede de segurança e principal para o compartilhamento de informações atinentes aos Navios de Interesse, configurando-se assim no canal prioritário e essencial para o intercâmbio de informações marítimas e fluviais de dados ostensivos e reservados e sobre navios colaborativos e não colaborativos.		

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

	- Para o intercâmbio de informações marítimas e fluviais, quando as informações forem classificadas, o intercâmbio em sistemas de apoio à análise e à classificação de navios de interesse.	
RECURSOS HUMANOS	DESENVOLVER INTERCÂMBIO DE CONHECIMENTOS NA CLASSIFICAÇÃO DE NAVIOS DE INTERESSE E EM COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES - Intensificar a troca de experiências e o intercâmbio em sistemas de apoio à análise e à classificação de navios de interesse. - Por intermédio do CAMAS, avaliar o estabelecimento de parcerias estratégicas com relevantes organizações de segurança marítima com ênfase em CNTM. - Criar um Módulo de Ensino de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI sobre o emprego de sistemas de avaliação de riscos e ameaças marítimas e fluviais assistidas por computadores. Nesse contexto, ampliar os módulos de estudos que especifiquem regras de controle e de segurança, os quadros legais de informações sensíveis e preservadas e as especificidades sobre o intercâmbio de informações acerca de navios de Interesse classificados e não colaborativos. - Estabelecer um Exercício dedicado ao Intercâmbio de Informações e Medidas de CNTM específicas para tal atividade, quando envolver dados sensíveis, classificados e não-colaborativos, que são transmitidos entre agências de um mesmo país, ou entre Países do Plano CODEFTRAMI.	RECURSOS HUMANOS

3.6.2 | Objetivos da Política de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais

Em alusão ao supracitado Mapa Estratégico, são os seguintes os Objetivos da Política de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI:

3.6.2.x – CRIAÇÃO DE UM COMITÉ DE COORDENAÇÃO DA POLÍTICA

- a) Criar um Comitê para o desenvolvimento, a articulação e a coordenação de atualizações e/ou de futuras Políticas de Intercâmbio de Informações Marítimas e Fluviais, a ser supervisionado pelo CAMAS, com a participação das demais ORGACONTRAM dos Países do Plano CODEFTRAMI.
- b) Estabelecer junto à Secretaria da CNIE-CNTM um elo de ligação para contribuir ao debate acadêmico de temas de Segurança Multidimensional, com derivação para as atividades de segurança do TM Interamericano, sob a égide da OEA, proporcionando a aproximação das organizações de CNTM com aquela Organização.

3.6.2.x – REFORÇAR A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL EM INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

- a) Estender aos demais Países do Plano CODEFTRAMI os termos do Acordo Multilateral de Intercâmbio de Informações Marítimas no âmbito do CAMAS (2012).
- b) Estabelecer um novo Acordo Multilateral de Intercâmbio de Informações Marítimas dos Países do Plano CODEFTRAMI, com especial atenção ao compartilhamento de informações marítimas e fluviais atinente aos navios de interesse, que possa conter dados ostensivos e reservados, sobre informações colaborativas e/ou não colaborativas.
- c) Priorizar entre os Países o intercâmbio de informações de navios de interesse que entram ou saem dos portos de uma nação, águas internas ou mares territoriais quando são razoavelmente suspeitos de atividades ilícitas ou conduzirem criminosos, ou que podem apoiar um empreendimento terrorista ou criminal no domínio marítimo e fluvial, bem como aqueles que, potencialmente, podem causar danos ao meio ambiente por acidentes ou crimes de poluição ambiental.
- d) Expandir as capacidades de obter e compartilhar informações sobre cargas internacionais antes do embarque, quando representarem uma ameaça ou resultante de contrabando e descaminho, ou resultado de crime o seu conteúdo.
- e) Incorporação dos dados AIS dos demais países à atual Rede AIS do CAMAS, criando a Rede AIS dos Países do Plano CODEFTRAMI, de modo a se poder obter um panorama de superfície americano e para melhorar a identificação e o rastreamento de embarcações marítimas e fluviais.
- f) Divulgar, difundir, incentivar e intensificar nos Países do Plano CODEFTRAMI a página web *All Partners Accesses Network* (APAN), relativa às atividades da CNIE-CNTM, contendo, dentre outros recursos, arquivos históricos dos avanços, acordos, atas e outros subsídios que permitam ampliar o conhecimento voltado para o desenvolvimento de novas Conferências Especializadas em CNTM e outras medidas.
- g) Adotar procedimentos simplificados de intercâmbio de informações sobre inspeções irregulares de navios com trânsito internacional suspeitos de transportar carga perigosa ou criminosa.
- h) No âmbito nacional, buscar estreitar progressivamente os laços e reforçar os acordos e termos de cooperação com as forças de segurança pública, autoridades fiscais e de meio ambiente, buscando a sinergia nas ações, de forma a obter resultados significativos em prol do intercâmbio de informações marítimas e fluviais de interesse.
- i) De modo a ampliar o panorama de superfície e possibilitar um incremento no compartilhamento de informações marítimas e fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI, no âmbito internacional é indispensável a aproximação com Organismos de relevância em CNTM. Assim, por intermédio do CAMAS, deverão ser estabelecidas relações que permitam a troca de informações com Centros de CNTM regionais ou globais, dentre outros:

- **Sea Vision** - Sistema do Ministério de Transporte dos EUA, cujo objetivo, dentre outros, é o aumento da segurança e o estabelecimento de parcerias na comunidade marítima



Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

por intermédio do gerenciamento e compartilhamento de informações não classificadas na Web. Uma das ferramentas úteis no SeaVision é o recurso que permite ao usuário configurar alertas para navios individuais ou áreas geográficas no domínio marítimo.

- **Virtual Regional Maritime Traffic Centre Americas (VRMTC-A)** - o V-RMTC é um Sistema gerenciado pelo MD/Marinha Italiana e consiste em uma rede virtual que liga os Centros de Operações Marítimas dessa Iniciativa. Nesta rede, explorando os recursos de conectividade oferecidos pela internet, informações não classificadas relacionadas ao TM comercial são compartilhadas. O Sistema é particularmente econômico, fácil de gerenciar e as informações provêm de fontes certificadas.

- **Maritime Security and Safety Information System (MSSIS)** - o MSSIS é uma rede pertencente ao MD/Marinha dos EUA, de baixo custo, não classificada, em tempo real, utilizada para rastrear navios enquanto atravessam as vias navegáveis do mundo. Os países que empregam o MSSIS em suas operações de frete são capazes de compartilhar dados AIS. O principal objetivo do MSSIS é aumentar a segurança marítima através de uma exibição abrangente da situação dos navios equipados com AIS. Atualmente, mais de 70 países aderiram à rede. O sistema acompanha mais de 62 mil embarcações e se constitui em ferramenta inestimável para as forças de segurança a nível mundial, fornecendo suporte para operações militares internacionais e exercícios conjuntos e combinados, bem como missões de busca e resgate.

- j) Por intermédio do CAMAS, nesse contexto, os Países do Plano CODEFTRAMI deverão, em função de Acordos, Memorandos de Entendimento e interesses pré-definidos, avaliar a participação no *Global Maritime Community of Interest (GMCOI)*, um Organismo destinado a contribuir no âmbito mundial, com ênfase para o continente americano, no desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima.

3.6.2.X – PROMOVER MECANISMOS PARA A COORDENAÇÃO DE MEDIDAS REGIONAIS DE COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES

- a) Definir procedimentos para ampliar a coordenação e a priorização do compartilhamento de informações marítimas e fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI, no âmbito internacionais, regional e nacional.
- b) Atualizar o Plano CODEFTRAMI no que diz respeito à ampliação de funções relacionadas, especialmente, ao intercâmbio de informações desde o tempo de paz, em crise e conflito armado.
- c) Atualizar o Conceito de Navios de Interesse constantes das publicações táticas dos Países do Plano CODEFTRAMI, de modo que possibilite o intercâmbio de informações marítimas e fluviais desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado, atinente a dados ostensivos e reservados, colaborativos e não colaborativos, conforme acordos e mecanismos de reserva legal de dados a serem desenvolvidos nesta Política.
- d) Promover o compartilhamento de informações marítimas e fluviais que contribuam para a implementação, em especial dos seguintes marcos regulatórios:

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

- Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Navegação Marítima (*SUA Convention*);
- Convenção para Prevenir e Punir os Atos de Terrorismo configurados em Delitos contra Pessoas e a Extorsão conexa; e
- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78).

3.6.2.X – IMPLANTAÇÃO DE COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES EM CAMADAS

- a) Buscar no âmbito nacional, por intermédio dos COLCOS, liderar os esforços dos Países para aproximar as agências relacionadas à segurança marítima e fluvial, de modo a contribuir para implementar, em um futuro próximo, o compartilhamento de informações em camadas.
- b) Todas as informações sobre ameaças marítimas serão abordadas através das autoridades nacionais, de acordo com o direito nacional e internacional, para a realização da missão e a autodefesa, quando necessária.
- c) As camadas de informações marítimas e fluviais também devem incluir um acompanhamento e controle positivo de navios de alto interesse, conforme previsto no conceito de Navios de Interesse a ser aprovado na esfera dos Países do Plano CODEFTRAMI.
- d) Nem todos os recursos, instalações, sistemas ou portos marítimos exigem uma proteção de forma semelhante. Assim, é importante que os COLCO's sigam as orientações dos Governos Federal, em colaboração com os governos Estaduais e Municipais e com o setor privado para avaliar e priorizar as instalações críticas, recursos, infra-estrutura e locais que correm o maior risco de atos hostis ou ilegais e, desse modo, prever também quais informações de interesse devem fluir sob a base de camadas.
- e) As inspeções físicas de segurança resultam, muitas vezes, em informações sensíveis e classificadas sobre cargas. Com milhares de contêineres que entram e saem dos países do Plano CODEFTRAMI todos os dias, a inspeção física de toda essa carga efetivamente são proibitivamente caras e muitas vezes ineficazes. Usando relatórios fornecidos pelos setores privados, os Países podem otimizar as inspeções e selecionar os dados de interesse para as Agências, de modo a extrair aquilo que deve constar de compartilhamento de informações para os COLCOS, de modo que estes últimos possam contribuir para a disseminação de dados de interesse no âmbito internacional.
- f) É importante que os Países do Plano CODEFTRAMI, juntamente com seus parceiros internacionais, contribuam para disseminar informações marítimas e fluviais resultantes do monitoramento de navios, de cargas e de pessoas de interesse para contribuir à integridade e ao gerenciamento do TM, à interdição ou desvio de navios para inspeções e pesquisa.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

- g) Reconhecendo a importância crítica da interoperabilidade, deve-se buscar o compartilhamento de informações marítimas e fluviais que cooperem para as ações decorrentes de segurança nos níveis operacional e tático.
- h) Sempre que possível e operacionalmente eficazes, o compartilhamento de informações deve contribuir para facilitar a interação direta e o uso eficiente de recursos limitados. Além disso, deverão ser implementados protocolos de coordenação concretos e bem definidos e mecanismos de comunicação, incluindo procedimentos difundir dados de interesse.

3.6.2.X – MELHORAR CAPACIDADES E PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAR AMEAÇAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS

- a) Desenvolver e implantar uma Publicação que condense os Procedimentos Operativos a serem adotados de forma combinada pelos países do Plano CODEFTRAMI, contendo em cada procedimento a ser incorporado a sua descrição e generalidades, o seu objetivo, o seu método de formação e a descrição. Deve-se destacar, em especial, a situação onde será empregado, se em tempo de paz, de crise ou conflito armado, principalmente naqueles destinados a incrementar a segurança por intermédio do incremento do intercâmbio de informações marítimas e fluviais.
- b) Estabelecer um Procedimento Operativo que tenha como objetivo um método para propiciar o intercâmbio de informações marítimas e fluviais de interesse dos Países do Plano CODEFTRAMI. Um exemplo desse Procedimento está em teste no âmbito dos Países da AMAS, cujo objetivo, dentre outros, é:
 - Ampliar a interação entre os Países;
 - Incrementar o intercâmbio de informações marítimas e fluviais entre as Organizações dos referidos Países;
 - Contribuir a um conhecimento antecipado da situação marítima e fluvial nas Áreas Marítimas do TM Interamericano;
 - Conhecimento com base na elaboração de estatísticas;
 - Estabelecimento de uma consciência comparativa da situação marítima e fluvial para disseminar informações aos usuários em todos os níveis; e
 - Estabelecimento de um panorama de superfície para as Máximas Autoridades de CNTM (*Major Area Commander – MAC* - por exemplo).

3.6.2.x – DESENVOLVER UMA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMAÇÕES MARÍTIMAS E FLUVIAIS DOS PAÍSES DO PLANO CODEFTRAMI

- a) Atualizar os Sistemas de Gerenciamento de Informação para conformar, em um período de cinco anos, um Sistema centralizado e coordenado pelo CAMAS para interpretar, analisar, fundir e gerenciar as informações marítimas e fluviais transmitidas entre os Países do Plano CODEFTRAMI, com ênfase nos dados obtidos acerca de Navios de Interesse, mediante a adaptação ou o desenvolvimento de novos programas para tal fim.

- b) Novas capacidades necessitam serem desenvolvidas através de investimentos em tecnologia, incluindo sensores e plataformas, comunicações e compartilhamento de informações e exploração de informações. Desse modo, buscar centralizar na Rede Interamericana de Telecomunicações (Rede IANT) como Rede de segurança e principal para o compartilhamento de informações atinentes aos Navios de Interesse, configurando-se assim no canal prioritário e essencial para o intercâmbio de informações marítimas e fluviais de dados ostensivos e reservados e sobre navios colaborativos e não colaborativos.
- c) Os Países do Plano CODEFTRAMI deverão utilizar para o Intercâmbio de Informações marítimas e fluviais, quando as informações forem classificadas, o Sistema Atria, já sendo atualmente utilizado para as mensagens de exercícios de CNTM.
- d) Intensificar a troca de experiências e o intercâmbio em sistemas de apoio à análise e à classificação de navios de interesse.

3.6.2.X – DESENVOLVER O INTERCÂMBIO DE CONHECIMENTOS NA CLASSIFICAÇÃO DE NAVIOS DE INTERESSE E EM COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES

- a) Implantar um intercâmbio entre os Países do Plano CODEFTRAMI atinente ao adestramento operativo, às experiências obtidas, ao desenvolvimento das melhores práticas e aos avanços no emprego singular, conjunto ou combinado de sistemas de avaliação de riscos e ameaças marítimas assistidas por computadores.
- b) De modo a ampliar os estudos que possibilitam obter um panorama de superfície e contribuir para incrementar o compartilhamento de informações dos Países, no âmbito internacional é indispensável a aproximação com Organismos de relevância, em debates sobre questões importantes que envolvem a segurança marítima e fluvial, no campo regional e mundial. Assim, por intermédio do CAMAS, deverá ser avaliado o estabelecimento de parcerias estratégicas com as seguintes organizações:

- **Centro Marítimo Internacional Contra o Narcotráfico (CIMCON)** - o CIMCON, coordenado pelo MD/Armada da Colômbia, tem como proposta disponibilizar aos países participantes produtos sob a forma de estudos de casos, documentos doutrinários, análises de conjunturas, avaliações estratégicas, capacitação e qualificação relacionadas a prevenção e repressão aos delitos transacionais, com ênfase no narcotráfico. Diferentemente do MAOC-N e da JIATF-S, que são centros operacionais de elevada capacidade de gestão da informação e do conhecimento, onde as informações permitem promover o planejamento coordenado e integrado de operações de interdição marítima ao narcotráfico, a proposta do CIMCON está voltada ao desenvolvimento de um polo regional de estudos e de capacitação.

- **Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics) – MAOC (N)** - o MAOC (N) é um Centro com representantes de *law enforcement* e de forças navais de seus Estados-Membros (Irlanda, Países Baixos, Espanha, Reino Unido, França, Itália e Portugal). O Centro conta, ainda, com a participação dos EUA e Canadá, na condição de observadores, além de

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

alguns organismos como a JIATF-S, e destina-se a prevenção e repressão ao tráfico de drogas por meio marítimo e aéreo, constituindo-se em órgão de natureza operacional.

- **Joint Interagency Task Force South (JIATF-S)** - A JIATF-S tem sua sede na Base Aeronaval de Key West, Florida, EUA e está ligado à estrutura organizacional do Comando Sul (SOUTHCOM), tendo como tarefa principal a prevenção e o combate ao narcotráfico. Para a consecução de seus objetivos, a JIATF-S busca acordos de cooperação, especialmente voltados para o intercâmbio de informações, de inteligência e de CNTM em áreas do Caribe e Atlântico Sul.

- c) Implantar nos Cursos de CNTM dos Países do Plano CODEFTRAMI um módulo de ensino sobre o emprego de sistemas de avaliação de riscos e ameaças marítimas e fluviais assistidas por computadores. Nesse contexto, ampliar os módulos de estudos que especifiquem regras de controle e de segurança, os quadros legais de informações sensíveis e preservadas e as especificidades sobre o intercâmbio de informações acerca de navios de Interesse classificados e não colaborativos.
- d) Estabelecer um Exercício dedicado ao Intercâmbio de Informações e Medidas de CNTM específicas para tal atividade, quando envolver dados sensíveis, classificados e não-colaborativos, que são transmitidos entre agências de um mesmo país, ou entre Países do Plano CODEFTRAMI.

3.6.3 | Orientações da Política de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI

São as seguintes as Orientações da Política de Informações Marítimas e Fluviais dos Países do Plano CODEFTRAMI

- a) Medidas de segurança excessivamente restritivas, desnecessariamente dispendiosas ou reacionárias para reduzir vulnerabilidades podem resultar em danos, em longo prazo, para os Países do Plano CODEFTRAMI, prejudicando contramedidas positivas e promovendo, involuntariamente, um ambiente propício ao desenvolvimento de crimes e do terrorismo. Assim, medidas de intercâmbio de informações marítimas e fluviais devem acomodar requisitos de informações sobre comércio, movimento de carga e pessoas, respeitando a privacidade da informação e outros direitos legais em questão.
- c) A incorporação de práticas de segurança e esforços de redução de vulnerabilidade nas práticas comerciais do TM baseia-se na implementação de legislações chaves nacionais, algumas derivadas de Recomendações aos países efetuadas pela Organização Marítima Internacional, como o Código de Segurança Internacional de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-CODE), e parcerias público-privadas. Assim, os Países do Plano CODEFTRAMI se basearão nesses estatutos, instrumentos internacionais e melhores

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

práticas identificadas para desenvolver programas de governança formal da segurança marítima e fluvial.

- d) Para o estabelecimento de Acordos, Memorandos de Entendimento e demais instrumentos legais que sirvam de base para o intercâmbio de informações sensíveis, muitas vezes classificadas e não colaborativas, deverão ser estabelecidos os requisitos de informações que poderão ser compartilhadas entre os países. Além das questões de aplicação de leis que resultem em infrações administrativas, cujo universo de troca dessas informações, desde que preservadas as formalidades quanto aos indivíduos e os interesses comerciais, parece ser bastante abrangente, destaca-se o seguinte intercâmbio de informações marítimas e fluviais de especial interesse para os Países do Plano CODEFTRAMI resultantes das últimas análises realizadas no âmbito da Segurança Multidimensional Hemisférica, em Conferências sob a égide da OEA:

- O terrorismo, o crime organizado transnacional, o tráfico de drogas, a corrupção, a lavagem de dinheiro e o tráfico de armas;
- Os desastres naturais e os de origem humana, enfermidades de alto contágio e outros riscos à saúde e deterioração do meio ambiente;
- O tráfico de seres humanos;
- Os ataques cibernéticos;
- Acidentes ou incidentes no TM de materiais potencialmente perigosos, incluindo o petróleo, material radiativo e os resíduos tóxicos;
- Armas de destruição em massa e seus sistemas vetores para terroristas;
- Contrabando, descaminho e imigração ilegal.

- e) Em iniciativas regionais e globais que tratam sobre intercâmbio de informações marítimas e fluviais, sempre têm sido mencionadas as questões sobre a dificuldade na esfera nacional de interoperabilidade em nível transversal (entre agências/organizações distintas em um mesmo país) e, mais acentuadamente, no âmbito internacional (entre agências e organismos internacionais). Acrescenta-se a isso os lapsos culturais, de cooperação e a carência de sistemas de análise de riscos (que são relativamente novos). Ainda nesse contexto, destaca-se que, por vezes, há dados com classificação em excesso e, em muitos casos, dados carentes de classificação quando se trata da preservação de dados pessoais e comerciais. Assim, é essencial intensificar a busca de acordos de cooperação entre agências nacionais e internacionais que mitiguem essas dificuldades e abram caminho para novas perspectivas de cooperação e entendimento.

4| Conclusão

O presente Documento Preliminar define inicialmente um método para se estabelecer uma futura Política de Informação Marítima e Fluvial dos Países do Plano CODEFTRAMI. Logo, este método está em consonância com as políticas e estratégias superiores estabelecidas pela OEA, em especial pela Secretaria Geral e de Segurança Multidimensional, e coerente com os debates e assuntos tratados nas últimas Conferências de Segurança e Defesa Hemisférica e Conferências Especializadas (CNIE-CNTM).

Também apresenta um conteúdo que poderá, à critério do Grupo de Trabalho, ser utilizado e aperfeiçoado para gerar o Documento final que deverá a ser apresentado na XIII CNI-CNTM (2018). Dentro desse conteúdo, destacam-se: um Cenário, que poderá ser utilizado como o fundamento de objetivos, estratégias e iniciativas futuras; e um conjunto de Passos que geram conhecimento atual para sustentar uma matriz de inter-relacionamento composta por cinco áreas de interesse marítimo e fluvial e setes campos de atuação, compondo dessa forma os objetivos, estratégias e iniciativas do presente e possibilitando gerar o Cenário supracitado.

Busco-se uma abordagem gradual e regional para a construção de um intercâmbio de informações marítimas e fluviais, com iniciativas descentralizadas, inicialmente, e com perspectivas de, a médio e longo prazo, buscar mecanismos de centralização dentro do possível e em face aos avanços tecnológicos e capacidades nacionais e regionais disponíveis.

Tendo em vista que, em alguns casos, sugeriram-se iniciativas que podem transcender o sistema analisado (CAMAS, primariamente, e Países do Plano CODEFTRAMI, em apreciação seguida), algumas foram expressas em termos de atividades desejáveis. Porém, as que estavam inseridas nos sistemas estudados apresentaram-se em termos de medidas concretas a serem implementadas.

Destaca-se que o conteúdo apresentado, nesse momento, é expresso de forma de sugestão, incluindo os cenários, objetivos e iniciativas, embora se buscou manter a coerência com estudos em curso no âmbito dos Países mencionados, podendo o Grupo aceitá-lo, excluí-lo, ou criar novo conteúdo conforme o aperfeiçoamento do Trabalho em curso e de acordo com o método selecionado.

Muito provavelmente, um grande aperfeiçoamento será decorrente das atividades que se executarão a partir desse Documento base para avaliações e análises posteriores. No entanto, em termos de visão e mapa estratégico, busco-se aderência com assuntos contemporâneos e perspectivas focadas no desenvolvimento regional de CNTM regional e global.

5| Anexos

6| Glossário de Termos

- **Domínio Marítimo** - todas as áreas e coisas relacionadas ou adjacentes a um mar, oceano ou outra via navegável, incluindo as atividades, infra-estrutura, pessoas, carga e embarcações marítimas, além de outros transportes.

- **Conscientização do domínio marítimo (MDA)** - é a compreensão efetiva de qualquer coisa ou fato associado ao domínio marítimo que possa afetar a segurança, a economia ou o meio ambiente dos Estados Unidos.

Política de Informação Marítima – Documento Preliminar para a CNIE-CNTM 2018

- **Comunidade Global de Interesses Marítimos (GMCOI)** - inclui, entre outros interesses, os Departamentos e agências federais, estaduais e locais com responsabilidades no domínio marítimo dos EUA. Como certos riscos e interesses são comuns ao governo, aos negócios e aos cidadãos, a participação da comunidade inclui partes interessadas públicas, privadas e comerciais, bem como governos estrangeiros e partes interessadas internacionais.

- **Infraestruturas Críticas** – são os sistemas e ativos, físicos ou virtuais, vitais para os Estados, cuja a incapacidade ou destruição causaria um impacto debilitante na segurança, incluindo na econômica nacional, saúde pública ou qualquer combinação desses assuntos.

- **Cadeia de fornecimento global** – sistema composto por organizações, pessoas, tecnologias, atividades, informações e recursos envolvidos na movimentação de produtos ou serviços de fornecedores para clientes em todo o mundo. As atividades da cadeia de suprimentos transformam os recursos naturais, matérias-primas e componentes em produtos acabados entregues aos clientes finais. O sistema global depende de uma rede interconectada de infraestrutura e caminhos de transporte, tecnologia da informação e redes cibernéticas e de energia.

Segurança - uma condição que resulta do estabelecimento e manutenção de medidas de proteção para garantir um estado de inviolabilidade de atos ou influências hostis.





COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR

PROYECTO DE PROCEDIMIENTO OPERATIVO (PO)

PO 02/16: INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL DEL AMAS

1. GENERALIDADES:

Es una de las Tareas Permanentes del CAMAS continuar con los esfuerzos para mejorar el intercambio entre las Organizaciones que la componen y, de este modo, contar con información marítima sobre la base de los trabajos efectuados en cada área de responsabilidad.

La tarea permanente de los COLCO'S de mantener actualizado el panorama de situación marítima y fluvial de sus áreas de responsabilidad exige un estudio sistemático de la dinámica de las principales actividades que allí se desenvuelven.

La Conciencia del Dominio Marítimo (MDA), entendida como la *"efectiva comprensión de lo que está asociado con el ambiente marítimo y fluvial que puede causar impacto en la seguridad y la economía de un país"* y aplicable al escenario sudamericano para permitir una actuación con previsión ante las posibles amenazas al Tráfico Marítimo (TM) Regional.

Un trabajo metódico y constante empleando técnicas estadísticas posibilita obtener la información básica para contribuir a la comprensión de la dinámica de las actividades marítimas y fluviales, y anticiparse a los hechos que pueden suceder. Precisamente, el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM), que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de las anomalías en los patrones de comportamiento del TM y Fluvial y es la base para generar conocimiento en este sentido.

EL CAMAS, como COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR debe contar con la información básica y general de lo que ocurre en el AMAS, teniendo como referencia el ACUERDO MULTILATERAL DE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES DE TM – AMAS, firmado en BUENOS AIRES, el 9 de marzo de 2012.

Con la instrumentación y ejecución de este PO, se busca lograr los siguientes OBJETIVOS:

Objetivos

- Ampliar la interacción entre el CAMAS y los COLCO's;
- Incrementar el intercambio de informaciones marítimas y fluviales entre las Organizaciones del CAMAS;

- Elaboración de información propia del CAMAS, a modo de contribuir a la formación de un panorama de superficie, desde tiempo de paz, crisis y conflicto armado;
- Contribuir al conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial en el AMAS;
- Conocimiento en base a la elaboración de estadísticas; y
- Otorgar al CAMAS la posibilidad de robustecer a los COLCO's con un panorama integrado de la situación del área marítima y fluvial de su responsabilidad.

2. PROCEDIMIENTO:

2.1. Cada COLCO efectuará un estudio sistemático y general de su área de responsabilidad, que incluirá los siguientes requerimientos:

- Principales Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) y principales Hidrovías (destacando a los Navíos que parten de las Hidrovías para las LCM en el AMAS), considerando la densidad media del TM en esas vías;
- Condiciones meteorológicas y/o catástrofes naturales de magnitud que puedan afectar al TM y Fluvial;
- Navíos de Interés (VOI), entre otros aquellos que estuvieren con análisis y clasificación que indique comportamiento:
 - **Especial (ESP)** - Buques que necesitan ser monitoreados y que merezcan atención o supervisión de sus movimientos, tales como: turismo, que conduzcan autoridades nacionales e internacionales, de investigación científica y de levantamientos hidrográficos y que transportan cargas peligrosas o especiales (no necesariamente representan riesgos al TM);
 - **Contactos de Interés (COI)** - Buques que tengan algo relevante en su histórico administrativo en virtud de su propiedad, seguro, certificación, puertos visitados, y que necesite de acompañamiento y control, fruto de la información marítima del análisis de su comportamiento. Como los navíos que navegan en círculos, en navegación anómala, o que interrumpieran su derrota sin motivos. Estos últimos representan un riesgo medio. En situación de crisis o conflicto armado, también aquellos navíos que requieren ser escoltados o integrados a convoyes; y
 - **Contactos Críticos de Interés (CCOI)** - Nivel mas alto de clasificación de un buques y que representa el mayor riesgo de amenaza. El riesgo puede estar asociado con los mismos factores anteriores, por tanto ampliados, tales como navíos con carga de residuos químicos o nucleares, o efectuando transporte ilegal de cargas, o realizando actividades relacionadas con nuevas amenazas, simétricas y/o asimétricas, entre otras.
- Principales Regiones con Plataformas de Petróleo (INFORMACIÓN ANUAL);
- Cantidad de Navíos que entran y salen del AMAS;
- Áreas Marítimas y Fluviales con polución ambiental / contaminaciones relevantes;

- Cantidad de Navíos en el AMAS por Tipos de Cargas;
- Áreas de Pesca de importancia para los Países del AMAS.

2.2. Periodicidad en envío de Informaciones - cada COLCO enviará al CAMAS los **Requerimientos de Información Marítima y Fluvial**, detallados en el **Anexo "A"** y **Apéndices "1" al "8"**, en forma trimestral, entre los días 25 al 30 de **marzo, junio, setiembre y diciembre**, respectivamente. En algunos casos las informaciones serán anuales y en otros on-line, conforme descripto en los Apéndices del Anexo "A".

2.3. El CAMAS efectuará la compilación de las informaciones y confeccionará los **Cuadros de Situación del AMAS N° 1 al N° 8** detallados en el **Anexo "B"**, comunicando a los COLCO'S y de este modo, contribuyendo para la obtención de conocimiento de la situación del ámbito marítimo y fluvial del AMAS.

2.4. Tanto la **información** como la **periodicidad** y el **producto del análisis** serán dinámicos y de acuerdo con la situación, pudiendo ser modificados a medida que se evalúa la situación regional y se aprecie un nivel de adiestramiento que facilite la tarea, o que surja la necesidad de un conocimiento específico de carácter general o particular.

2.5. La elaboración de información propia del CAMAS tiene como finalidad relevante la contribución para la formación de un **panorama de superficie**, desde el tiempo de paz, crisis y conflicto armado, colaborando, además, para la seguridad del TM y fluvial.

2.6. Construyendo confianza mutua - el PO busca definir de modo claro y objetivo sobre los tipos, y su forma de diseminación y para quienes deberán ser compartidas las informaciones marítimas y fluviales, así como la Clasificación de sigilo de análisis integradas, o no, provenientes de datos compilados por los COLCO's.

2.7. Este PO busca conformar una **amplia comprensión del ambiente marítimo y fluvial del AMAS**, que requiere un esfuerzo combinado regional e incluir el conocimiento del movimiento de buques que transitan el área de interés.

2.8. La comprensión **cooperativa, combinada e histórica** favorecerá, en suma, al conocimiento de un comportamiento normal de los buques, contribuyendo, de este modo, para entender y reconocer comportamientos anormales, en términos de seguridad marítima y fluvial.

2.9. Los sistemas de apoyo a los datos para la elaboración de este PO son los Sistemas de Control de TM y los sistemas de apoyo al análisis y clasificación pertenecientes a los COLCO's, de forma preliminar a su elaboración. Para la compilación gráfica serán utilizados los Sistemas NAMESIS y SISTRAM IV.

ANEXOS:

ANEXO "A" - REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL;
ANEXO "B" - CUADROS DE SITUACIÓN DEL AMAS

ANEXO A

REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL

Cada COLCO participará de las informaciones constantes, de acuerdo con la periodicidad supracitada y con los requerimientos constantes de los Apéndices "1" al "8" referentes a sus áreas de responsabilidad:

APÉNDICES:

Apéndice "1" - Principales LCM e Principales Hidrovías (destacar los buques que egresan de las Hidrovías para las LCM en las AMAS).

Apéndice "2" - Condiciones meteorológicas severas y catástrofes naturales que puedan afectar al TM y Fluvial;

Apéndice "3" - Navíos de Intereses (VOI);

Apéndice "4" - Principales Regiones con Plataformas de Petróleo (INFORMACIÓN ANUAL);

Apéndice "5" - Cantidad de buques que entran y salen del AMAS;

Apéndice "6" - Áreas Marítimas y Fluviales con Polución Ambiental en el AMAS;

Apéndice "7" - Cantidades de Navíos en el AMAS por Tipos de Cargas; y

Apéndice "8" - Áreas de Pesca de Importancia para los Países del AMAS.



APÉNDICE 1

PRINCIPALES LCM E HIDROVIAS (DESTACAR LOS NAVÍOS QUE EGRESAN DE LAS HIDROVIAS PARA LAS LCM EN EL AMAS)

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones

Desde la antigüedad, las comunicaciones marítimas tienen gran valor económico y estratégico. Con el propósito de identificarlas, sin ambigüedades, son denominadas Líneas de Comunicaciones Marítimas las que polarizan la economía, el comercio y, en consecuencia, las operaciones de control del mar, en particular las de ejercicio.

Las LCM son definidas por la densidad de navíos que transitan de modo continuo en una determinada área geográfica (en el caso del AMAS) y que materializan líneas imaginarias a partir del cual en la principal hay un flujo de comercio marítimo en determinado período de tiempo.

Mientras que las LCM, en cuanto al tránsito, no estén subordinadas a la geografía, ésta influye con el incremento del tráfico en ciertas áreas y en ciertos periodos de tiempo.

Así, las LCM dependen del interés estratégico de los países que las utilizan, siendo fácilmente definidas por construcciones gráficas y modelos estadísticos.

El conocimiento previo de estas Líneas tiene importancia fundamental en tiempo de paz, en crisis y conflictos armados para posibilitar la formulación de un panorama de superficie del AMAS, de modo a colaborar con el procedimiento de seguridad marítima a ser adoptada por las Armadas, así como, en el caso de la evolución de una crisis, comprender y contribuir para el planeamiento de la defensa del TM de interés en el AMAS.

Como requerimiento, existe la necesidad de definición de las principales hidroviás de los países del AMAS, destacándose a partir de éstas cual es el TM que asume la LCM en dirección al Atlántico Sur. Este cálculo estadístico será considerado a partir de la densidad media de los buques en aquellas hidroviás y las LCM derivadas conforme supracitado.

2 - Períodos de información:

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses.

3 - Información Marítima y Fluvial de las LCM y de las Hidrovías

Las LCM serán informadas por los COLCO's, llevando en consideración las informaciones derivadas de los Sistemas de CNTM propios y registrados en forma gráfica en el NAMESIS/SISTRAM IV, que posibilitará su compilación y registro de datos.

Después del registro gráfico de estas LCM de cada país (considerando las LCM provenientes del continuo TM en las hidroviás), serán encaminados los archivos para insertar en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (en la sede del CAMAS) de estas LCM, posibilitando su compilación.

El ejemplo abajo demuestra la configuración de las LCM en base a la densidad del TM en el AMAS



Figura 1 - Modelo de Construcción de la LCM

De modo semejante, serán registradas las principales Hidrovías, llevándose en consideración la densidad media el flujo de buques en estas vías.

Para la determinación de las principales hidrovías serán utilizadas las tablas de abajo, donde serán registradas y enviadas al CAMAS, las informaciones requeridas con la misma periodicidad de las LCM. Estas LCM derivadas de las Hidrovías serán representadas gráficamente conforme a las orientaciones supracitadas.

Nº	Nombre de la Hidrovia	Fecha	Localidad de Inicio	Localidad Final	Número Medio de Navíos	Extensión de la Hidrovia

Tabela 1 - Modelo de la Tabla de Informaciones de las Hidrovías

APÉNDICE 2

CONDICIONES METEOROLÓGICAS SEVERAS Y CATÁSTROFES NATURALES QUE PUEDAN AFECTAR AL TM Y FLUVIAL EN EL AMAS

1 - Campo de abordajes de los Requerimientos y Definiciones:

Ante particularidades meteorológicas que generen situaciones adversas en el Atlántico Sur a punto de causar un impacto relevante en el TM, como fue el caso del Ciclón Catarina (2004) y más recientemente, el Huracán Anita (2010).

Otras catástrofes naturales como inundaciones de áreas fluviales y litorales, pueden ocurrir con consecuencias directas e indirectas al TM en el Atlántico Sur, razón por la cual se torna importante acompañar el histórico de ocurrencias y listar las consecuencias para el referido Tráfico.

2 - Periodos de informaciones:

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo Trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses. Por lo tanto esa información estará condicionada a su ocurrencia. Dicha información podrá realizarse on-line, para los COLCOS, con información al CAMAS, cuando contribuya a los esfuerzos combinados en el ámbito del AMAS, para su prevención o actuación, en el caso que supere las fronteras entre los países, o se necesite una cooperación de nivel internacional.

3 - Información Marítima y Fluvial

Los requerimientos necesarios son las informaciones que afectan al TM y/o Fluvial o que puedan haber sido requerido por parte de las autoridades nacionales en alguna acción que envuelva Navíos en tránsito por el Área.

Nº	Item	Fecha	Posición (Lat/Long) y Descripción del Evento
1	Catástrofe Natural		
2	Condiciones Meteorológicas Severas al TM		

Tabla 2 - Modelo de Tabla para Informaciones de Condiciones Meteorológicas Severas y Catástrofes Naturales que puedan afectar el TM y Fluvial en el AMAS

***Comentarios / observaciones:** Incluir datos y/o aclaraciones que se consideren necesarios, ya sea la mención de un Aviso a los Navegantes, si hubieron buques pertenecientes al AMAS afectados y toda otra nota/información que sea menester.

APÉNDICE 3

NAVÍOS DE INTERESES (VOI)

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

En el continente americano, han disminuido las amenazas tradicionales que pueden conducir a un conflicto generalizado, por ello ha aumentado considerablemente los factores de riesgo no convencionales derivados de un nuevo orden mundial.

Las amenazas, que constituyen un conjunto de riesgos y situaciones conflictivas no tradicionales, pueden ocurrir en el AMAS y representan un riesgo considerable al TM y de este modo, una amenaza a la seguridad marítima de los países pertenecientes a la referida área. Es así que se considera fundamental la cooperación regional para enfrentar estos riesgos y prevenirlos, insertándolas en la planificación de los Ejercicios de CNTM del AMAS, a fin de permitir que las Armadas se adiestren en este sentido.

Los Navíos de Interes, derivados del análisis y clasificación elaborada por los COLCO's posibilitan la generación de un panorama de superficie desde el tiempo de paz, por el intercambio de informaciones en tiempo real y contribuyen a la integración de distintas agencias y, de este modo, la obtención de un Conocimiento Anticipado del Espacio Marítimo (CASAM).

Hoy las Armadas han establecido una tradición de cooperación y de entendimiento que generó un adecuado nivel de interoperatividad, por ello es relevante destacar la necesidad de elevar y homogeneizar la coordinación y control para la toma de decisiones en tiempo real ante la materialización de amenazas concretas, cada día más sensibles y complejas en razón de su específica naturaleza dual de jurisdicción y su alta velocidad de evolución.

En este contexto, los Navíos de Interés (VOI) son aquellos, que ante un análisis y clasificación indiquen comportamientos tales como:

Especial (ESP) - Buques que necesitan ser monitoreados o que merezcan atención o supervisión de sus movimientos, tales como: turismo, que conduzcan autoridades nacionales e internacionales, de investigación científica y de levantamientos hidrográficos y que transportan cargas peligrosas o especiales (no necesariamente representan riesgos al TM). Se debe incluir aquí, en caso que los países deseen, Los buques que ejecutan actividades de investigación en la región Antártica.

Contactos de Interes (COI) - Buques que tengan algo relevante en su histórico administrativo en virtud de su propiedad, seguro, certificación, puertos visitados, entre otros, o que necesite de acompañamiento y control, fruto de la información marítima, del análisis de su comportamiento, como los navíos que navegan en círculos, en navegación anómala, o que interrumpieran su derrota sin motivos. Estos últimos representan un riesgo medio. En situación de crisis o conflicto armado, también aquellos navíos que requieran ser escoltados o integrados a convoyes; y

Contactos Críticos de Interés (CCOI) - Nivel más alto de clasificación de un buque y que representa el mayor riesgo de amenaza. El riesgo puede estar asociado con los mismos factores anteriores, por tanto, ampliados, tales como navíos con carga de

residuos químicos o nucleares, o efectuando transporte ilegal de cargas, o realizando actividades relacionadas con las nuevas amenazas, simétricas y/o asimétricas, entre otras.

2 - Períodos de información:

La información será entre los COLCO's de modo on-line, de acuerdo con la política de información marítima de cada país, en función de sus reservas legales y acuerdos de Informaciones Marítimas vigentes entre los Estados. Incluir al CAMAS como destinatario informativo, de forma tal de contribuir a la obtención del Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM).

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo Trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses. Por lo tanto, esa información se dará cuando surga la misma.

3 - Información Marítima y Fluvial

N°	ITEM	FECHA	CÓDIGO	DATOS ADICIONALES
9	Navío transportando Carga Peligrosa		(CCOI)	Descripción de Movimiento, histórico e otras informaciones complementarias útiles

Tabla 3 - Modelo de Tabla de Informaciones de Navíos de Interés

Después del envío de las tablas establecidas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

APÉNDICE "4"

PRINCIPALES ÁREAS DEL AMAS CON PLATAFORMAS DE PETRÓLEO

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

La implementación de las plataformas de petróleo y su interacción con el suelo y subsuelo en el dominio marítimo presentan cuestiones tanto en el nivel del derecho del mar, como en el Derecho de los Estados Costeros. Hoy, la exploración del Petróleo en el mar genera una serie de actividades para los países, que pueden ser divididas en:

- Definición de las diferentes áreas marinas (demarcación, responsabilidad, derecho y jurisdicción sobre esos espacios...): mar territorial, zona contigua, ZEE, plataforma continental y Alta Mar;
- Instalación de plataformas de petróleo en el mar, que se debe conciliar el principio de libertad de navegación por medio de la creación de áreas seguras de tamaño razonable;
- Obligación de remover las plataformas o estructuras abandonadas o inutilizadas (incluyendo plataformas) para garantizar la seguridad de la navegación según las normas internacionales generalmente adoptadas (Directrices de la OMI);
- El establecimiento de reglas para el lecho y el subsuelo localizados en los límites de la jurisdicción de un Estado costero (varias partes contratantes manifestaron reservas sobre estas disposiciones);
- Las disposiciones generales para la protección y preservación del medio ambiente marino y para evitar la polución (especialmente por alije de navíos, resultante de la actividad en el fondo del mar y de origen atmosférica); y
- La cooperación de las partes (en nivel global o regional) para luchar contra la polución, para establecer reglas y normas comunes y promover una investigación científica.

El conocimiento de las áreas de actuación de compañías petrolíferas y del TM que está directa o indirectamente relacionadas a esas actividades, así como el Tráfico en su entorno y en las LCM que son derivadas del transporte marítimo en curso, pueden integrar el panorama de superficie que, desde el tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado pudieran contribuir para la seguridad marítima en el AMAS y para la defensa del TM de interés.

2 - Periodos de información:

Información de modo Anual, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de Noviembre de cada año.

3 - Información Marítima y Fluvial

Las principales áreas de actividades petrolíferas serán informadas por los COLCO's llevando en consideración las informaciones derivadas de los Sistemas de CNTM propios y registradas de forma gráfica en el NAMESIS/SISTRAM IV, que posibilitará su compilación y guarda de datos.

Después del registro gráfico de las áreas de cada país, serán encaminados los archivos para la señalización en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (en la sede del CAMAS) de esas áreas, posibilitando su compilación.

El ejemplo abajo demuestra la configuración de las áreas del AMAS (Brasil) con Plataformas de Petróleo.



Fig. 2 – Principales Áreas de Exploración de Petróleo en Brasil
Fuente: www.petrobras.com.br

APÉNDICE "5"

CANTIDAD DE NAVÍOS QUE ARRIBAN Y ZARPAN DENTRO DEL AMAS

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

El volumen del TM que entra y sale del AMAS es un criterio relevante para el ordenamiento, monitoreo y control del TM, que facilita la obtención de un panorama de superficie en sentido de adoptarse medidas de seguridad marítima y para conocerse el comportamiento normal de los buques. Se destaca que solamente al conocerse el comportamiento normal se podrá conocer el comportamiento anómalo.

En tiempo de paz, de crisis y conflicto armado, el conocimiento de este volumen también es importante para la adopción de Medidas de CNTM propias, que envuelve delimitación de corredores de navegación, de áreas de riesgo y de organización de convoyes, contribuyendo, además, para evitar la interferencia de operaciones militares con el desenvolvimiento del TM.

La cantidad de buques, por ejemplo, al NORTE, debe ser entendida como la media de la cantidad de navíos que navegan en un día por el área de responsabilidad y que salen por el NORTE, durante un período de tres meses.

2 - Períodos de información:

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo Trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses.

3 - Información Marítima y Fluvial

Nº	ITEM	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	OBS
7	NAVIOS POR TIPO QUE EGRESAN DEL AMAS	Mk 24 Petr 32 Pes 32				
8	NAVIOS POR TIPO QUE INGRESAN EN EL AMAS					

Tabla 4 - Modelo de Tabla de buques que ingresan y egresan del AMAS

Después del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



APÉNDICE "6"

ÁREAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES CON POLUCIÓN AMBIENTAL EN EL AMAS

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

La Parte XII de la Convención Montego Bay – United Nations Convention On The Law Of The Sea (CMB / UNCLOS III), dedicada a la protección y la preservación del Medio Marino, prevé una serie de derechos y obligaciones adicionales para los Estados Costeros. De manera práctica, los artículos 192 al 196 invitan a los Estados a proteger y preservar el medio marino de la exploración de recursos biológicos y minerales. Además, el artículo 198 de la CMB exige que el estado costero notifique a otros estados cuando haya daño inminente a la polución actual y el artículo 199 exige que colabore con otros Estados en la lucha contra la polución.

Sobre la perspectiva jurídica, el artículo 208 de la CMB alerta para que los Estados Costeros adopten leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la polución debido a las actividades autorizadas por él en el lecho del mar, en áreas de su competencia. Además de regular y ayudar unos a otros para luchar contra la polución, los artículos 204 al 206 convoca a que los Estados monitoreen y realicen investigaciones sobre los riesgos de polución generados por las actividades permitidas en sus plataformas continentales.

La obligación de accionar contra a polución se manifiesta de dos maneras adicionales en la CMB: en primer lugar, por medio del artículo 142, que autoriza la intervención del estado costero a lo largo de su mar territorial para luchar contra la polución y en segundo lugar, por medio del artículo 197 que aprueba un deber de cooperación de los estados en nivel regional para determinar normas aplicables contra la polución en áreas determinadas.

Hoy, modelos matemáticos permiten visualizar la expansión de áreas que sufrieran polución, por ejemplo, proveniente del vaciamiento del óleo en el mar, anticipando medidas de contención a ser adoptadas y, en caso de polución que ocurre de forma transfronteriza, ampliar acuerdos de cooperación para evitar su diseminación en países adyacentes.

A partir de estos marcos jurídicos internacionales y de reglamentaciones propias de los países es relevante que esas ocurrencias sean registradas y conocidas en el AMAS, razón por la cual se torna importante acompañar su histórico de ocurrencias y, principalmente, listar las consecuencias para el TM.

2 – Períodos de información:

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo Trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses. Por lo tanto, esa información estará condicionada a su ocurrencia. Dicha información podrá comunicarse on-line para los COLCOS, con información al CAMAS, cuando contribuya a los esfuerzos combinados en el ámbito del AMAS, para su prevención o actuación cuando traspase las fronteras entre los países o se necesite una cooperación de nivel internacional.

3 - Información Marítima y Fluvial

Los requerimientos necesarios tratan de las informaciones que configuran áreas donde haya ocurrido contaminación ambiental conforme al campo de abordaje y requisitos supracitados, principalmente aquellos que puedan ser exigidos por parte de las autoridades nacionales alguna acción que envuelva buques en tránsito por el AMAS.

N°	Item	Fecha	Área definida por Lat/Long y Descripción del Evento
1	Vazamento Plataforma P-247 - Exos Companhia Petrolífera	26/09/2015	
2			

Tabla 5 - Modelo de Tabla de Áreas Marítimas y Fluviales con Contaminación Ambiental en el AMAS

Después del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

APÉNDICE "7"

CANTIDADES DE NAVÍOS EN EL AMAS POR TIPOS DE CARGAS

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

La definición de la cantidad de navíos por tipos de cargas provee, en tiempo de paz, en conjunto con la obtención de datos sobre las LCM y de las principales Hidrovías y su movimiento, un panorama de superficie en termino de conocimiento de cuales cargas estan siendo transportadas en esas líneas e hidrovías, posibilitando visualizar la cuestión de seguridad marítima (como en el caso de transporte de cargas peligrosas, entre otras) y de defensa en tiempo de crisis y conflicto armado.

La cantidad de buques en el AMAS, por tipos de cargas, debe ser entendida como la média de cantidades de embarcaciones que navegan, en un día, por el área de responsabilidad, medida en tres meses definidos abajo.

2 - Periodos de información:

MAR – JUN – SET – DIC, información de modo Trimestral, siendo encaminadas entre los días 25 y 30 de los referidos meses.

3 - Modelo de Cuadro de Información Marítima y Fluvial

Nº	ITEM	CANTIDAD	OBS. (ESPECIAL-COI-CCOI)
1	NAVÍOS MERCANTES	De carga general	(Ejemplo: 25)
		Porta-contenedor	
		Graneleros	
		Químicos	
		Frigoríficos	
		Roll on - Roll off (Ro-Ro)	
2	NAVÍOS DE INVESTIGACIÓN		
3	NAVÍOS PESQUEROS		
4	NAVÍOS TANQUE DE PETRÓLEO Y GÁS	VLCC's	
		LGN	
		LPG	
5	CARGUEROS		
6	PASSAJEROS		

Tabla 6 - Cantidades de Navios en el AMAS por Tipos de Cargas

Nota: En la columna "observaciones" incluir la clasificación solamente para Navíos ESPECIALES, COI y CCOI. Aquellos clasificados como NORMALES, solo se registrará la cantidad.

APÉNDICE "8"

ÁREAS DE PESCA DE IMPORTANCIA PARA LOS PAÍSES DEL AMAS

1 - Campo de abordaje de los Requerimientos y Definiciones:

La actividad de pesca es un componente fundamental para el desarrollo de los países, para la alimentación y nutrición. En consecuencia, una crisis o conflicto armado puede resultar en relevantes prejuicios socioeconómicos y ambientales proveniente de la interferencia o de la interrupción de estas actividades.

Compete a la Organización CAMAS, desde el tiempo de paz a la coordinación con las autoridades civiles de TM y de Pesca. Esta última, tiene la responsabilidad de: La supervisión de la política nacional concerniente a la pesca; la supervisión y el control de las actividades de pesca, emprendidas por pesqueros nacionales y extranjeros en las áreas de jurisdicción nacional y por pesqueros nacionales en otras áreas, que no están sometidas a la jurisdicción nacional.

Las tareas de dirección pueden ser destinadas a las diversas organizaciones gubernamentales relacionadas con la pesca, normalmente civiles, de acuerdo con las disposiciones particulares de cada país.

Para los barcos pesqueros oceánicos y costeros, el equivalente a la *National Shipping Authority* (NSA) será la Autoridad Nacional de Pesca (*National Fishing Authority* - NFA). Esto demuestra la necesidad de un acompañamiento por el CAMAS, que ejerce la coordinación junto a la NFA de las necesidades de CNTM en tiempo de paz, crisis y conflicto armado y que puede ser facilitado por el panorama de superficie con el registro de estas Áreas más importantes.

2 - Períodos de información:

Información de modo Anual, siendo encaminadas a los 15 días de Marzo de cada año.

3 - Información Marítima y Fluvial

Los requerimientos necesarios tratan de las informaciones que configuran áreas de pesca de importancia para los países del AMAS.

Nº	Item	Fecha	Área definida por Lat/Long y Descripción del Evento
1	Área de Pesca Uruguai	26/09/2019	
2			

Tabla 6 - Modelo de Tabla de Áreas de Pesca de Importancia para los Países del AMAS

Después del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

ANEXO B

CUADROS DE SITUACIÓN DEL AMAS

Los Cuadros de Situación constituyen la compilación de las informaciones de interés, siendo producidos en la sede del CAMAS. A través de estos cuadros, se busca efectuar la elaboración de información propia, a modo de contribuir para la formación de un panorama de superficie, desde el tiempo de paz, en crisis y conflicto armado, bien como contribuyendo a un conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial en el AMAS.

La compilación de diversos datos en base a la elaboración de estadísticas, otorgará al CAMAS la posibilidad de proveer a los COLCO's un panorama integrado de situación del área marítima y fluvial de su responsabilidad, mejorando la integración y el intercambio de información entre las Organizaciones de CNTM.

Tales aspectos tienen como relevante contribución el incremento de la seguridad marítima y un mejor posicionamiento frente a las situaciones de crisis y de conflicto armado.

Los sistemas de apoyo a los datos para la elaboración de este PO son los Sistemas de Control del TM y los sistemas de apoyo al análisis y clasificación pertenecientes a los COLCO's, siendo utilizados los Sistemas NAMESIS y SISTRAM IV para la compilación de informaciones y elaboración de los Cuadros de Situación del AMAS.

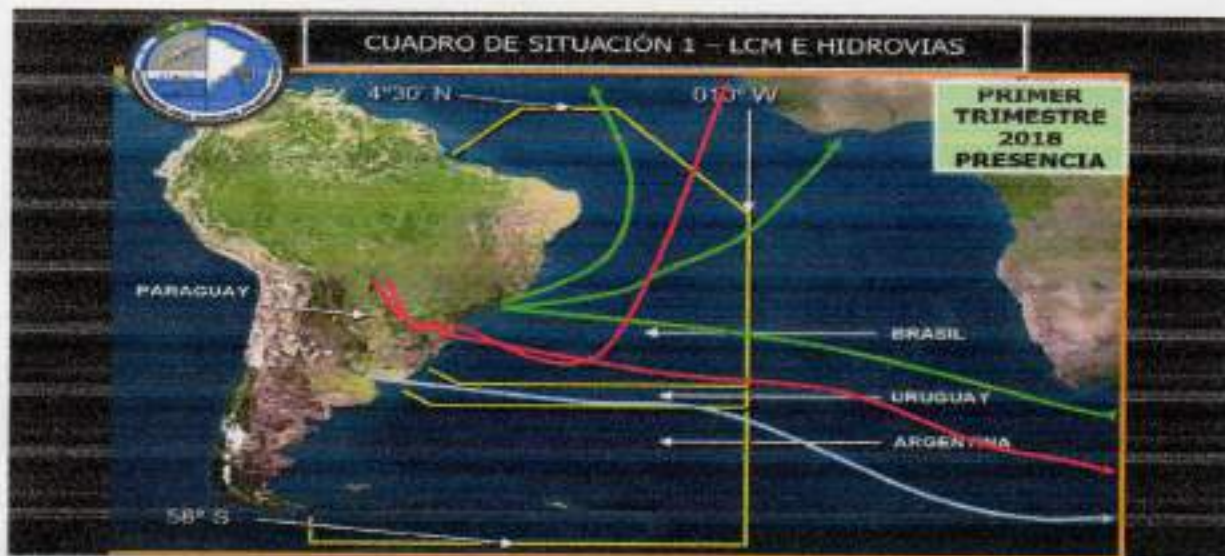
Los siguientes serán los Cuadros de Situación del AMAS, confeccionados en la sede del CAMAS a partir de datos proveídos por los COLCO's:

- **CUADRO DE SITUACIÓN "1"** - Principales LCM y Principales Hidrovías;
- **CUADRO DE SITUACIÓN "2"** - Navíos de Interés (VOI);
- **CUADRO DE SITUACIÓN "3"** - Principales Regiones con Plataformas de Petróleo;
- **CUADRO DE SITUACIÓN "4"** - Cantidad de buques que entran y salen del AMAS;
- **CUADRO DE SITUACIÓN "5"** - Áreas Marítimas y Fluviales con Polución Ambiental;
- **CUADRO DE SITUACIÓN "6"** - Cantidades de buques en el AMAS por Tipos de Cargas.
- **CUADRO DE SITUACIÓN "7"** - Condiciones Meteorológicas Severas y Catástrofes Naturales en el AMAS;
- **CUADRO DE SITUACIÓN "8"** - Áreas de Pesca de Importancia para los Países del AMAS.



CUADRO DE SITUACIÓN "1" - PRINCIPALES LCM Y PRINCIPALES HIDROVÍAS

Luego de recibido los archivos conteniendo las informaciones gráficas de los COLCO's con las LCM (informaciones derivadas de los Sistemas de CNTM propios y registradas de forma gráfica en los NAMESIS/SISTRAM IV), los mismos serán compilados en la sede del CAMAS utilizando el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV, posibilitando, de este modo, la generación del Cuadro de Situación "1", conforme al modelo abajo especificado:



CUADRO DE SITUACIÓN "2" - NAVÍOS DE INTERES (VOI)

Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV, conteniendo una visión gráfica (Además de las tablas compiladas de los COLCOS's) de la posición geográfica de los Navíos de Interés en el AMAS, generando un Cuadro de Situación "2", conforme al ejemplo abajo descrito:



CUADRO DE SITUACIÓN "3" - PRINCIPALES REGIONES CON PLATAFORMAS DE PETRÓLEO

Las principales áreas de actividades petrolíferas serán informadas por los COLCO's llevando en consideración las informaciones derivadas de los Sistemas de CNTM propios y registradas de forma gráfica en el NAMESIS/SISTRAM IV, que posibilitará su compilación y archivamiento de datos. Luego el registro gráfico de las áreas de cada país, serán encaminados los archivos para su inserción en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (en la sede del CAMAS) de estas áreas, posibilitando su compilación. El Cuadro abajo ejemplifica esa situación:



CUADRO DE SITUACIÓN "4" - CANTIDAD DE BUQUES QUE ENTRAN Y SALEN DEL AMAS

Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



CUADRO DE SITUACIÓN "5" - ÁREAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES CON POLUCIÓN AMBIENTAL

Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



CUADRO DE SITUACIÓN "6" - CANTIDADES DE BUQUES EN EL AMAS POR TIPOS DE CARGAS

Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV



[Handwritten signature]

CUADRO DE SITUACIÓN "7" - CONDICIONES METEOROLÓGICAS SEVERAS Y CATÁSTROFES NATURALES EN EL AMAS

Los requerimientos necesarios tratan de las informaciones que afecten al TM y/o Fluvial o que puedan haber sido exigido por parte de las autoridades nacionales alguna acción que envuelva Navíos en tránsito por el Área. Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



CUADRO DE SITUACIÓN "8" - ÁREAS DE PESCA DE IMPORTANCIA PARA LOS PAÍSES DEL AMAS

Luego del envío de las tablas completadas por los COLCO's, en la sede del CAMAS serán compilados los datos en el Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



[Handwritten signature]



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

PROJETO DE PROCEDIMENTO OPERATIVO (PO)

PO 02/16: INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÃO MARÍTIMA E FLUVIAL DA AMAS

1. GENERALIDADES:

É uma das Tarefas Permanentes do CAMAS continuar com os esforços para melhorar o intercâmbio entre as Organizações que a compõem e, desse modo, contar com informação marítima sobre a base dos trabalhos efetuados em cada área de responsabilidade.

A tarefa permanente dos COLCO'S de manter atualizado um panorama da situação marítima e fluvial de suas áreas de responsabilidade exige um estudo sistemático da dinâmica das principais atividades que ali se desenvolvem.

A Consciência do Domínio Marítimo (MDA), entendida como a "efetiva compreensão do que está associado com o ambiente marítimo e fluvial que pode causar impacto na segurança e na economia de um país", é aplicável ao cenário sul-americano para permitir uma atuação com previsão ante as possíveis ameaças ao Tráfego Marítimo (TM) regional.

Um trabalho metódico e constante empregando técnicas estatísticas possibilita obter a informação básica para contribuir à compreensão da dinâmica das atividades marítimas e fluviais, e antecipar aos fatos decorrentes. Precisamente, o Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM), que é realizado por meio da detecção, identificação e análise das anomalias nos padrões de comportamento do TM e Fluvial é a base para gerar conhecimento nesse sentido.

O CAMAS, como COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL deve contar com a informação básica e geral do que ocorre na AMAS, tendo como referência o ACORDO MULTILATERAL DE INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES DE TM – AMAS, firmado em BUENOS AIRES, em 9 de março de 2012.

Com a instrumentação e execução deste PO, busca-se lograr os seguintes OBJETIVOS:

Objetivos

- Ampliar a interação entre o CAMAS e COLCO's;
- Incrementar o intercâmbio de informações marítimas e fluviais entre as Organizações do CAMAS;
- Elaboração de informação própria do CAMAS, de modo a contribuir para a formação de um panorama de superfície, desde o tempo de paz e em crise e conflito armado;

- Contribuir a um conhecimento antecipado da situação marítima e fluvial na AMAS;
- Conhecimento com base na elaboração de estatísticas; e
- Outorgar ao CAMAS a possibilidade de fornecer aos COLCO's um panorama integrado da situação da área marítima e fluvial de sua responsabilidade.

2. PROCEDIMENTO:

2.1. Cada COLCO efetuará um estudo sistemático e geral de sua área de responsabilidade, que incluirá os seguintes requerimentos:

- Principais Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) e principais Hidrovias (destacando os Navios que partem das Hidrovias para as LCM na AMAS), considerando a densidade média de TM nessas vias;
- Condições meteorológicas e/ou catástrofes naturais de magnitude que possam afetar ao TM e Fluvial;
- Navios de Interesse (VOI), dentre outros aqueles que estiverem com análise e classificação que indique comportamento:
 - **Especial (ESP)** - Navios que necessitam ser monitorados ou que mereçam atenção ou supervisão de seus movimentos, tais como: turismo, que conduzam autoridades nacionais e internacionais, de pesquisa científica e de levantamentos hidrográficos e que transportam cargas perigosas ou especiais (não necessariamente representam riscos ao TM);
 - **Contatos de Interesse (COI)** - Navios que tenham algo relevante em seu histórico administrativo em virtude de sua propriedade, seguro, certificação, portos visitados, dentre outros, ou que necessite de acompanhamento e controle fruto de informação marítima da análise de seu comportamento, como os navios que navegam em círculos, em navegação anômala, o que interromperam sua derrota sem motivos. Estes últimos representam um risco médio. Em situação de crise ou conflito armado, também aqueles navios que requerem ser escoltados ou integrados a comboios; e
 - **Contatos Críticos de Interesse (CCOI)** - Nível mais alto de classificação de um Navio e que representa o maior risco de ameaça. O risco pode estar associado com os mesmos fatores anteriores, porém ampliados, tais como navios com carga de resíduos químicos ou nucleares, ou efetuando transporte ilegal de cargas, ou realizando atividades relacionadas às novas ameaças, simétricas e/ou assimétricas, dentre outras.
- Principais Regiões com Plataformas de Petróleo (INFORMAÇÃO ANUAL);
- Quantidade de Navios que entram e saem da AMAS;
- Áreas Marítimas e Fluviais com poluição ambiental / contaminações relevantes;
- Quantidades de Navios na AMAS por Tipos de Cargas;
- Áreas de Pesca de Importância para os Países da AMAS.

2.2. Periodicidade do envio de Informações - cada COLCO enviará ao CAMAS os **Requerimentos de Informação Marítima e Fluvial**, detalhados no **Anexo "A"** e **Apêndices "1" a "8"**, em forma trimestral, entre os dias 25 a 30 dos meses **março, junho, setembro e dezembro**. Em alguns casos as informações serão anuais e em outros on-line, conforme descrito nos Apêndices ao Anexo "A".

2.3. O CAMAS efetuará a compilação das informações e confeccionará os **Quadros de Situação da AMAS N° 1 a N° 8** detalhados no **Anexo "B"**, comunicando aos COLCO'S e, desse modo, contribuindo para a obtenção de um conhecimento da situação do âmbito marítimo e fluvial da AMAS.

2.4. Tanto a **informação** quanto a **periodicidade** e o **produto das análises** serão dinâmicos e de acordo com a situação, podendo ser modificados à medida que se evolua a situação regional e se aprecie um nível de adestramento que facilite a tarefa, ou que surja a necessidade de um conhecimento específico de caráter geral ou particular.

2.5. A elaboração de informação própria do CAMAS tem como finalidade relevante a contribuição para a formação de um **panorama de superfície**, desde o tempo de paz e em crise e conflito armado, colaborando, ainda, para a segurança do TM e fluvial.

2.6. **Construindo confiança mútua** - o PO visa a definir de modo claro e objetivo sobre os tipos, a sua forma de disseminação e para quem deverão ser compartilhadas as informações marítimas e fluviais, bem como a classificação de sigilo de análises integradas, ou não, decorrentes de dados fornecidos pelos COLCO's.

2.7. Este PO busca conformar uma **ampla compreensão do ambiente marítimo e fluvial da AMAS**, que requer um esforço combinado regional e inclui o conhecimento do movimento de Navios que transitam, além de suas fronteiras originais, para fora (e vice-versa) da Área supracitada.

2.8. A compreensão **cooperativa, combinada e histórica** favorecerá, em adição, o conhecimento de um comportamento normal dos Navios, contribuindo, desse modo, para entender e reconhecer o comportamento anormal, em termos de segurança marítima e fluvial.

2.9. Os sistemas de apoio aos dados para a elaboração deste PO são os Sistemas de Controle de TM e os sistemas de apoio à análise e classificação pertencentes aos COLCO's, de forma preliminar à sua elaboração. Para a compilação gráfica serão utilizados os Sistemas NAMESIS e SISTRAM IV.

ANEXOS:

ANEXO "A" - REQUERIMENTOS DE INFORMAÇÃO MARÍTIMA E FLUVIAL;
ANEXO "B" - QUADROS DE SITUAÇÃO DA AMAS

ANEXO A

REQUERIMENTOS DE INFORMAÇÃO MARÍTIMA E FLUVIAL

Cada COLCO participará as informações constantes, de acordo com a periodicidade supracitada e com os requerimentos constantes dos Apêndices "1" a "8" referentes as suas áreas de responsabilidade:

APÊNDICES:

Apêndice "1" - Principais LCM e Principais Hidrovias (destacar os Navios que partem das Hidrovias para as LCM na AMAS).

Apêndice "2" - Condições meteorológicas severas e catástrofes naturais que possam afetar o TM e Fluvial;

Apêndice "3" - Navios de Interesse (VOI);

Apêndice "4" - Principais Regiões com Plataformas de Petróleo (INFORMAÇÃO ANUAL);

Apêndice "5" - Quantidade de Navios que entram e saem da AMAS;

Apêndice "6" - Áreas Marítimas e Fluviais com Poluição Ambiental na AMAS;

Apêndice "7" - Quantidades de Navios na AMAS por Tipos de Cargas; e

Apêndice "8" - Áreas de Pesca de Importância para os Países da AMAS.



APÊNDICE 1

PRINCIPAIS LCM E PRINCIPAIS HIDROVIAS (DESTACAR OS NAVIOS QUE PARTEM DAS HIDROVIAS PARA AS LCM NA AMAS)

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições

Desde a antiguidade, as comunicações marítimas têm grande valor econômico e estratégico. Com o propósito de identificá-las, sem ambiguidades, são denominadas Linhas de Comunicações Marítimas as que polarizam a economia, o comércio e, em consequência, as operações de controle do mar, em particular as de exercício.

As LCM são definidas pela densidade de navios que trafegam de modo contínuo em uma determinada área geográfica (no caso a AMAS) e que materializam linhas imaginárias a partir do qual o principal há um fluxo de comércio marítimo em determinado período de tempo.

Ainda que as LCM, quanto ao trânsito, não estejam subordinadas à geografia, esta influi com o incremento do tráfego em certas áreas e em certos períodos de tempo.

Assim, as LCM dependem do interesse estratégico dos países que as utilizam, sendo facilmente definidas por construções gráficas e modelos estatísticos.

O conhecimento prévio dessas Linhas tem importância fundamental desde o tempo de paz, em crises e conflitos armados para possibilitar a formulação de um panorama de superfície da AMAS, de modo a colaborar com o procedimento de segurança marítima a ser adotado pelas Marinhas, bem como, no caso da evolução de uma crise, compreender e contribuir para o planejamento da defesa do TM de interesse na AMAS.

Como requerimento, ainda, há a necessidade de definição das principais Hidrovias dos países da AMAS, destacando-se a partir dessas hidrovias qual o TM que assume LCM em direção ao Atlântico Sul. Esse cálculo estatístico será considerado a partir da densidade média de Navios naquelas Hidrovias e as LCM derivadas conforme supracitado.

2 - Períodos de informação:

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses.

3 - Informação Marítima e Fluvial das LCM e das Hidrovias

As LCM serão informadas pelos COLCO's levando em consideração as informações derivadas dos Sistemas de CNTM próprios e registradas de forma gráfica no NAMESIS/SISTRAM IV, que possibilitará a sua compilação e arquivamento de dados.

Após o registro gráfico dessas LCM de cada país (considerando as LCM decorrentes da continuidade do TM nas hidrovias), serão encaminhados os arquivos para o apontamento no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (na sede do CAMAS) dessas LCM, possibilitando a sua compilação.

O exemplo abaixo demonstra a configuração das LCM com base na densidade de TM na AMAS



Figura 1 - Modelo de Construção de LCM

De modo semelhante, serão registradas as principais Hidrovias, levando-se em consideração a densidade média de fluxo de Navios nessas vias.

Para a determinação das principais Hidrovias serão utilizadas as tabelas abaixo, onde serão registradas e enviadas ao CAMAS, com a mesma periodicidade das LCM, as informações requeridas. As LCM derivadas das Hidrovias serão representadas graficamente conforme as orientações supracitadas.

Nº	Nome da Hidrovia	Data	Localidade de Início	Localidade Final	Número Médio de Navios	Extensão da Hidrovia

Tabela 1 - Modelo de Tabela de Informações de Hidrovias

APÊNDICE 2

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS SEVERAS E CATÁSTROFES NATURAIS QUE POSSAM AFETAR O TM E FLUVIAL NA AMAS

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

Embora sejam raras as condições meteorológicas que gerem ciclones tropicais (furacões) e outras situações adversas no Atlântico Sul a ponto de causar um impacto relevante no TM, em alguns casos esses ciclones poderão ocorrer, como foi o caso do Ciclone Catarina (2004) e, mais recentemente, a Tempestade Anita (2010).

Além disso, outras situações envolvendo catástrofes naturais como inundações de áreas fluviais e litorâneas podem ocorrer, com consequências diretas e indiretas ao TM no Atlântico Sul, razão pela qual torna-se importante acompanhar o seu histórico de ocorrências e, principalmente, listar as consequências para o referido Tráfego.

2 – Períodos de informação:

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses. No entanto, essa informação estará condicionada à sua ocorrência. Tal informação poderá ser on-line para os COLCOS, com informação ao CAMAS, quando contribua aos esforços combinados no âmbito da AMAS, para a sua prevenção, ou atuação, caso ultrapasse as fronteiras entre os países, ou se necessite uma cooperação de nível internacional.

3 - Informação Marítima e Fluvial

Os requerimentos necessários tratam das informações que afetem ao TM e/ou Fluvial ou que possa haver exigido por parte de autoridades nacionais alguma ação que envolva Navios em trânsito pela Área.

Nº	Incidente	Data	Local (Lat/Long) e Descrição do Evento	Comentários e Observações*
1	Catástrofe Natural			
2	Condições Meteorologias Severas ao TM			

Tabela 2 - Modelo de Tabela de Informações de Condições Meteorológicas Severas e Catástrofes Naturais que podem afetar o TM e Fluvial na AMAS

***Comentários / observações:** Incluir dados e/ou esclarecimentos necessários e/ou referências a Avisos aos Navegantes, no caso de navios pertencentes à AMAS afetados ou demais informações relevantes.

APÊNDICE 3

NAVIOS DE INTERESSE (VOI)

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

No continente americano tem diminuído as ameaças tradicionais que podem conduzir a um conflito generalizado, porém tem aumentado consideravelmente os fatores de risco não convencionais derivados de uma nova ordem mundial.

As novas ameaças, que constituem um conjunto de riscos e situações conflituosas não tradicionais, podem ocorrer na AMAS e representam um risco considerável ao TM e, desse modo, uma ameaça à segurança marítima dos países pertencentes a referida Área. Assim, considera-se fundamental a cooperação regional para enfrentar esses riscos e preveni-los, bem como inseri-las na planificação dos Exercícios de CNTM da AMAS, a fim de permitir que as Armadas adestrem-se nesse sentido.

Os Navios de Interesse, derivados de análise e classificação pelos COLCO's possibilitam a geração de um panorama de superfície desde o tempo de paz, pelo compartilhamento de informações em tempo real e contribuem à integração de distintas agências e, desse modo, a obtenção de um Conhecimento Antecipado do Espaço Marítimo (CASAM).

Hoje as Armadas estabeleceram uma tradição de cooperação e de entendimento que gerou um adequado nível de interoperatividade, porém é relevante destacar a necessidade de elevar e homogeneizar a coordenação e controle para a tomada de decisões em tempo real ante a materialização de ameaças concretas, cada dia mais sensíveis e complexas em razão de sua assinalada natureza dual de jurisdição e sua alta velocidade de evolução.

Nesse contexto, Navios de Interesse (VOI) são aqueles, dentre outros, que estiverem com análise e classificação que indique comportamento:

Especial (ESP) - Navios que necessitam ser monitorados ou que mereçam atenção ou supervisão de seus movimentos, tais como: turismo, que conduzam autoridades nacionais e internacionais, de pesquisa científica e de levantamentos hidrográficos e que transportam cargas perigosas ou especiais (não necessariamente representam riscos ao TM). Deve-se incluir aqui, caso os países desejem, os Navios que executam atividades de Pesquisa na região Antártica.

Contatos de Interesse (COI) - Navios que tenham algo relevante em seu histórico administrativo em virtude de sua propriedade, seguro, certificação, portos visitados, dentre outros, ou que necessite de acompanhamento e controle fruto de informação marítima da análise de seu comportamento, como os navios que navegam em círculos, em navegação anômala, o que interromperam sua derrota sem motivos. Estes últimos representam um risco médio. Em situação de crise ou conflito armado, também aqueles navios que requerem ser escoltados ou integrados a comboios; e

Contatos Críticos de Interesse (CCOI) - Nível mais alto de classificação de um Navio e que representa o maior risco de ameaça. O risco pode estar associado com os mesmos fatores anteriores, porém ampliados, tais como navios com carga de

resíduos químicos ou nucleares, ou efetuando transporte ilegal de cargas, ou realizando atividades relacionadas às novas ameaças, simétricas e/ou assimétricas, dentre outras.

2 - Períodos de informação:

A informação será entre COLCO's de modo on-line, de acordo com a política de informação marítima de cada país, em função das suas reservas legais e Acordos de Informações Marítimas vigentes entre os Estados. Incluir o CAMAS como destinatário de informação, de tal forma a contribuir para a obtenção do Conhecimento Antecipado da Situação do Ambiente Marítimo (CASAM).

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses. No entanto, essa informação estará condicionada à sua ocorrência.

3 - Informação Marítima e Fluvial

Nº	ITEM	DATA	CÓDIGO	DADOS ADICIONAIS
9	Navio transportando Carga Perigosa		(CCOI)	Descrição do Movimento, Histórico e outras informações complementares úteis

Tabela 3 - Modelo de Tabela de Informações de Navios de Interesse

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

APÊNDICE "4"

PRINCIPAIS ÁREAS DA AMAS COM PLATAFORMAS DE PETRÓLEO

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

A implementação das plataformas de petróleo e sua interação com o solo e subsolo no domínio marítimo colocam questões tanto em nível do Direito do Mar, como do Direito dos Estados costeiros. Hoje, a exploração do Petróleo no mar gera uma série de atividades para os países, que podem ser divididas em:

- definição das diferentes áreas marinhas (demarcação, responsabilidade, direito e jurisdição sobre esses espaços...): mar territorial, zona contígua, ZEE, plataforma continental e alto-mar;
- instalação de plataformas de petróleo no mar, que deve conciliar o princípio da liberdade de navegação por meio da criação de áreas seguras de tamanho razoável;
- obrigação de remover as plataformas ou estruturas abandonadas ou inutilizadas (incluindo plataformas) para garantir a segurança da navegação segundo as normas internacionais geralmente adotadas (Diretrizes da IMO);
- o estabelecimento de regras para o leito e o subsolo localizados além dos limites da jurisdição de um Estado costeiro (várias partes contratantes manifestarão reservas sobre estas disposições);
- as disposições gerais para a proteção e preservação do meio ambiente marinho e para evitar a poluição (especialmente de despejo por navios, resultante da atividade no fundo do mar ou de origem atmosférica); e
- a cooperação das partes (em nível global ou regional) para lutar contra a poluição, para estabelecer regras e normas comuns e promover a pesquisa científica.

Essas e outras questões e o conhecimento das áreas de atuação de companhias petrolíferas e do TM que está direta ou indiretamente relacionado a essas atividades, bem como o Tráfego no seu entorno e em LCM que são derivadas do transporte marítimo decorrente, podem fornecer um panorama de superfície que, desde o tempo de paz, em crise e em conflito armado poderão contribuir para a segurança marítima na AMAS e para a defesa do TM de interesse.

2 - Períodos de informação:

Informação de modo Anual, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 de Novembro de cada ano.

3 - Informação Marítima e Fluvial

As principais áreas de atividades petrolíferas serão informadas pelos COLCO's levando em consideração as informações derivadas dos Sistemas de CNTM próprios e registradas de forma gráfica no NAMESIS/SISTRAM IV, que possibilitará a sua compilação e arquivamento de dados.

Após o registro gráfico das áreas de cada país, serão encaminhados os arquivos para o apontamento no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (na sede do CAMAS) dessas áreas, possibilitando a sua compilação.

[illegible]

11

OK

APÊNDICE "5"

QUANTIDADE DE NAVIOS QUE ENTRAM E SAEM DA AMAS

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

O volume de TM que entra e sai da AMAS é um critério relevante para o ordenamento, monitoramento e controle do TM, que facilita a obtenção de um panorama de superfície no sentido de se adotar medidas de segurança marítima e para se conhecer o comportamento normal dos Navios. Destaca-se que somente ao se conhecer o comportamento normal é que se poderá conhecer o comportamento anômalo.

Em tempo de paz, de crise e conflito armado, o conhecimento desse volume também é importante para a adoção de Medidas de CNTM próprias, que envolvem delimitação de corredores de navegação, de áreas de risco e de organização de comboios, contribuindo, ainda, para evitar a interferência de operações militares com o desenvolvimento do TM.

A quantidade de Navios, por exemplo, ao NORTE, deve ser entendida como a média da quantidade de Navios que navegam em um dia pela área de responsabilidade e que saem pelo NORTE, durante o período de três meses.

2 - Períodos de informação:

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses.

3 - Informação Marítima e Fluvial

Nº	ITEM	NORTE	SUL	LESTE	OESTE	OBS
7	NAVIOS POR TIPO QUE SAEM DA AMAS	Mk 24 Petr 32 Pes 32				
8	NAVIOS POR TIPO QUE ENTRAM NA AMAS					

Tabela 4 - Modelo de Tabela de Navios que entram e saem da AMAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

APÊNDICE "6"

ÁREAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS COM POLUIÇÃO AMBIENTAL NA AMAS

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

A Parte XII da CMB / UNCLOS III, dedicada à proteção e à preservação do meio marinho, prevê uma série de direitos e obrigações adicionais para os Estados costeiros. De maneira prática, os artigos 192 a 196 concitam os Estados a proteger e preservar o meio marinho da exploração de recursos biológicos e minerais. Ademais, o artigo 198 do CMB exige que o Estado costeiro notifique outros Estados quando há dano iminente ou poluição atual, e o artigo 199 exige que colabore com outros Estados na luta contra a poluição.

Sob o viés jurídico, o artigo 208 da CMB alerta para que os Estados costeiros adotem leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição devido às atividades autorizadas por ele no leito do mar em áreas de sua competência. Mas, acima de tudo, além de regular e ajudar uns aos outros para lutar contra a poluição, os artigos 204 a 206 conclama que os Estados monitorem e realizem pesquisas sobre os riscos de poluição gerados pelas atividades permitidas em suas plataformas continentais.

Por fim, a obrigação de agir contra a poluição se manifesta de duas maneiras adicionais na CMB: em primeiro lugar, por meio do artigo 142, que autoriza a intervenção do Estado costeiro além do seu mar territorial para lutar contra a poluição e, em segundo lugar, por meio do artigo 197 que aprova um dever de cooperação dos Estados em nível regional para determinar normas aplicáveis contra a poluição em áreas determinadas devido à especificidade destas áreas.

Hoje, modelos matemáticos permitem visualizar a expansão de áreas que sofreram poluição, por exemplo, decorrente de vazamento de óleo no mar, antecipando medidas de contenção a serem adotadas e, em caso de poluição que ocorre de forma transfronteiriça, ampliar acordos de cooperação para evitar a sua disseminação em países adjacentes.

A partir desses marcos jurídicos internacionais e de regulamentações próprias dos países, é relevante que essas ocorrências sejam registradas e conhecidas na AMAS, razão pela qual torna-se importante acompanhar o seu histórico de ocorrências e, principalmente, listar as consequências para o TM.

2 – Períodos de informação:

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses. No entanto, essa informação estará condicionada à sua ocorrência. Tal informação poderá ser on-line para os COLCOS, com informação ao CAMAS, quando contribua aos esforços combinados no âmbito da AMAS, para a sua prevenção, ou atuação, caso ultrapasse as fronteiras entre os países, ou se necessite cooperação de nível internacional.

3 - Informação Marítima e Fluvial

Os requerimentos necessários tratam das informações que configuram áreas onde tenham ocorrido poluição ambiental conforme o campo de abordagem e requisitos supracitados, principalmente àqueles que possam ter exigido por parte de autoridades nacionais alguma ação que envolva Navios em trânsito pela AMAS.

Nº	Item	Data	Área definida por Lat/Long e Descrição do Evento
1	Vazamento Plataforma P-247 - Exos Companhia Petrolífera	26/09/2015	
2			

Tabela 5 - Modelo de Tabela de Áreas Marítimas e Fluviais com Poluição Ambiental na AMAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

APÊNDICE "7"

QUANTIDADES DE NAVIOS NA AMAS POR TIPOS DE CARGAS

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

A definição da quantidade de navios por tipos de cargas fornece, desde o tempo de paz, em conjunto com a obtenção de dados sobre as LCM e das principais Hidrovias e seu movimento, um panorama de superfície em termo do conhecimento de quais cargas estão sendo transportadas nessas Linhas e Hidrovias, possibilitando antever a questão da segurança marítima (como no caso de transporte de cargas perigosas, dentre outras) e de defesa em tempo de crise e conflito armado.

A quantidade de Navios na AMAS, por tipos de cargas, deve ser entendida como a média da quantidade de embarcações que navegam, em um dia, pela área de responsabilidade, medida nos três meses definidos abaixo.

2 - Períodos de informação:

MAR – JUN – SET – DEZ, informação de modo Trimestral, sendo encaminhadas entre os dias 25 e 30 dos referidos meses.

3 - Modelo de Quadro de Informação Marítima e Fluvial

Nº	ITEM	QUANTIDADE	OBS. (ESPECIAL-COI-CCOI)
1	NAVIOS MERCANTES	De carga geral	(Exemplo: 25)
		Porta-contêiner	
		Graneleiros	
		Químicos	
		Frigoríficos	
		Roll on - Roll off (Ro-Ro)	
2	NAVIOS DE INVESTIGAÇÃO		
3	NAVIOS PESQUEIROS		
4	NAVIOS TANQUE DE PETRÓLEO E GÁS	VLCC's	
		LGN	
		LPG	
5	CARGUEIROS		
6	PASSEIROS		

Tabela 6 - Quantidades de Navios na Amas por Tipos de Cargas

Nota: na coluna "observações" incluir a classificação somente para Navios ESPECIAIS, COI e CCOI. Aqueles classificados como NORMAIS apenas se registrará a quantidade.

APÊNDICE "8"

ÁREAS DE PESCA DE IMPORTÂNCIA PARA OS PAÍSES DA AMAS

1 - Campo de abordagem dos Requerimentos e Definições:

A atividade de pesca é um componente fundamental para o desenvolvimento dos países e para a alimentação e a nutrição dos Países da AMAS. No entanto, uma crise ou conflito armado pode resultar em relevantes prejuízos sócio-econômicos e ambientais decorrente da interferência ou da interrupção dessas atividades.

Compete à Organização CAMAS, desde o tempo de paz a coordenação com as Autoridades Cíveis de TM e de Pesca, sendo que a esta última compete uma série de responsabilidades, dentre as quais duas se destacam: a supervisão da política nacional concernente à pesca; e a supervisão e o controle das atividades de pesca, empreendidas por pescadores nacionais e estrangeiros nas áreas de jurisdição nacional e por pescadores nacionais em outras áreas, que não estão submetidas a jurisdição nacional.

As tarefas de direção podem ser destinadas à diversas organizações governamentais relacionadas com a pesca, normalmente civis, de acordo com as disposições particulares de cada país.

Para os barcos pesqueiros oceânicos e costeiros, o equivalente à *National Shipping Authority (NSA)* será a Autoridade Nacional de Pesca (*National Fishing Authority - NFA*). Isso demonstra a necessidade de um acompanhamento pelo CAMAS, que exerce a coordenação junto ao NFA das necessidades de CNTM em tempo de paz, crise e conflito armado, o que pode ser facilitado pelo panorama de superfície com o registro dessas Áreas mais importantes.

2 - Períodos de informação:

Informação de modo Anual, sendo encaminhadas até o dia 15 de março de cada ano.

3 - Informação Marítima e Fluvial

Os requerimentos necessários tratam das informações que configuram áreas de pesca de importância para os países da AMAS.

Nº	Item	Data	Área definida por Lat/Long e Descrição do Evento
1	Área de Pesca Uruguai	26/09/2019	
2			

Tabela 6 - Modelo de Tabela de Áreas de Pesca de Importância para os Países da AMAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.

ANEXO B

QUADROS DE SITUAÇÃO DA AMAS

Os Quadros de Situação constituem a compilação das informações de interesse, sendo produzidos na sede do CAMAS. Através desses Quadros, busca-se efetuar a elaboração de informação própria, de modo a contribuir para a formação de um panorama de superfície, desde o tempo de paz e em crise e conflito armado, bem como contribuir a um conhecimento antecipado da situação marítima e fluvial na AMAS.

Sob outra perspectiva, a compilação de diversos dados com base na elaboração de estatísticas contribuirá para outorgar ao CAMAS a possibilidade de fornecer aos COLCO's um panorama integrado da situação da área marítima e fluvial de sua responsabilidade, melhorando a integração e o intercâmbio de informação entre as Organizações de CNTM.

Tais aspectos têm como relevante contribuição o incremento da segurança marítima e um melhor posicionamento frente às situações de crise e de conflito armado.

Ressalta-se que os sistemas de apoio aos dados para a elaboração deste PO são os Sistemas de Controle de TM e os sistemas de apoio à análise e classificação pertencentes aos COLCO's, sendo utilizados os Sistemas NAMESIS e SISTRAM IV para a compilação de informações e elaboração dos Quadros de Situação da AMAS.

São os seguintes os Quadros de Situação da AMAS, confeccionados na sede do CAMAS a partir de dados fornecidos pelos COLCO's:

- **QUADRO DE SITUAÇÃO "1"** - Principais LCM e Principais Hidrovias;
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "2"** - Navios de Interesse (VOI);
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "3"** - Principais Regiões com Plataformas de Petróleo;
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "4"** - Quantidade de Navios que Entram e Saem da AMAS;
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "5"** - Áreas Marítimas e Fluviais com Poluição Ambiental; e
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "6"** - Quantidades de Navios na AMAS por Tipos de Cargas.
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "7"** - Condições Meteorológicas Severas e Catástrofes Naturais na AMAS;
- **QUADRO DE SITUAÇÃO "8"** - Áreas de Pesca de Importância para os Países da AMAS.

QUADRO DE SITUAÇÃO "1" - PRINCIPAIS LCM E PRINCIPAIS HIDROVIAS

Após recebidos os arquivos contendo as informações gráficas dos COLCO's com as LCM (informações derivadas dos Sistemas de CNTM próprios e registradas de forma gráfica no NAMESIS/SISTRAM IV), os mesmos serão compilados na sede do CAMAS utilizando-se o Sistema NAMESIS/SISTRAM IV, possibilitando, desse modo, a geração do Quadro de Situação "1", conforme um modelo abaixo especificado:



QUADRO DE SITUAÇÃO "2" - NAVIOS DE INTERESSE (VOI)

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV, contendo uma visão gráfica (além das tabelas compiladas dos COLCOS's) da posição geográfica dos Navios de Interesse na AMAS, gerando o Quadro de Situação "2", conforme exemplo abaixo descrito:



CH

QUADRO DE SITUAÇÃO "3" - PRINCIPAIS REGIÕES COM PLATAFORMAS DE PETRÓLEO

As principais áreas de atividades petrolíferas serão informadas pelos COLCO's levando em consideração as informações derivadas dos Sistemas de CNTM próprios e registradas de forma gráfica no NAMESIS/SISTRAM IV, que possibilitará a sua compilação e arquivamento de dados. Após o registro gráfico das áreas de cada país, serão encaminhados os arquivos para o apontamento no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV (na sede do CAMAS) dessas áreas, possibilitando a sua compilação. O Quadro abaixo exemplifica essa situação:



QUADRO DE SITUAÇÃO "4" - QUANTIDADE DE NAVIOS QUE ENTRAM E SAEM DA AMAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



QUADRO DE SITUAÇÃO "5" - ÁREAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS COM POLUIÇÃO AMBIENTAL

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



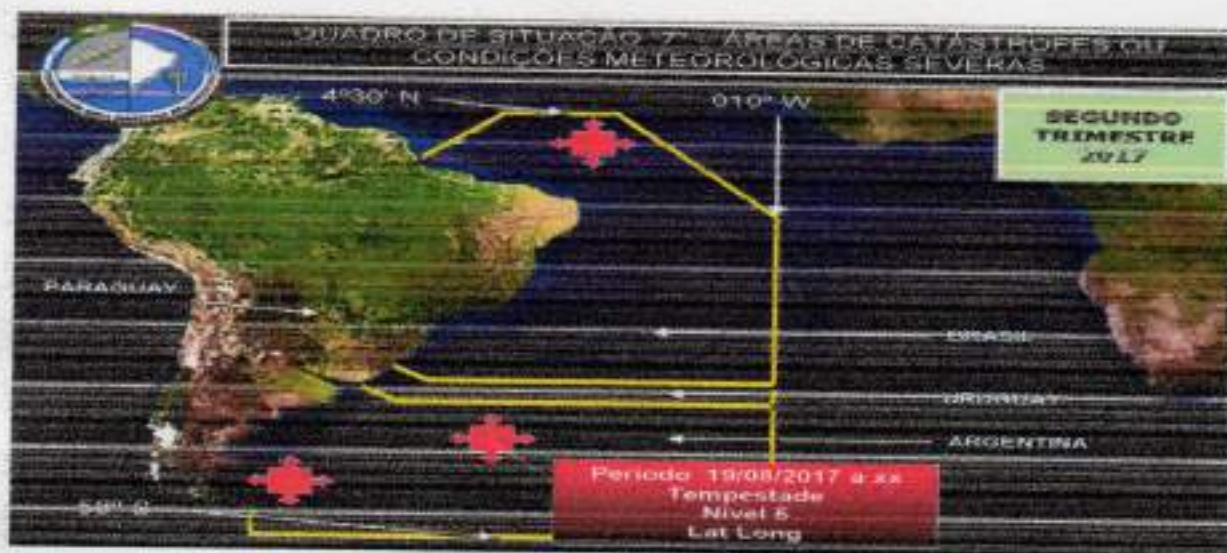
QUADRO DE SITUAÇÃO "6" - QUANTIDADES DE NAVIOS NA AMAS POR TIPOS DE CARGAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV



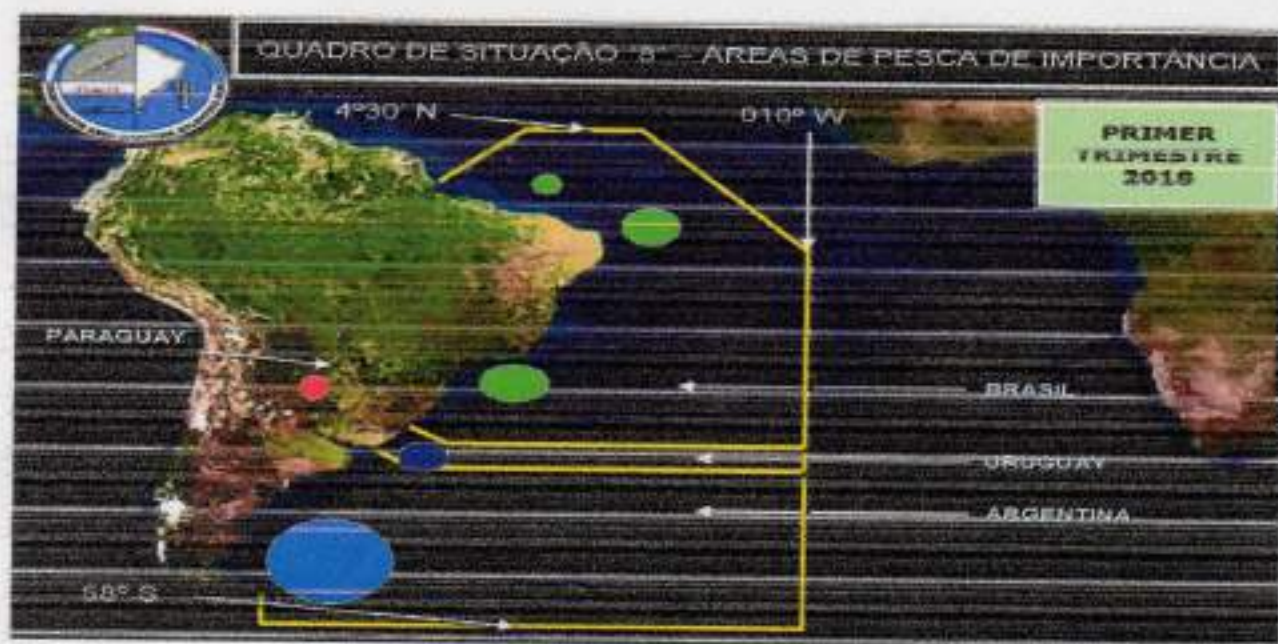
QUADRO DE SITUAÇÃO "7" - CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS SEVERAS E CATÁSTROFES NATURAIS NA AMAS

Os requerimentos necessários tratam das informações que afetem ao TM e/ou Fluvial ou que possa haver exigido por parte de autoridades nacionais alguma ação que envolva Navios em trânsito pela Área. Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.



QUADRO DE SITUAÇÃO "8" - ÁREAS DE PESCA DE IMPORTÂNCIA PARA OS PAÍSES DA AMAS

Após o envio das tabelas preenchidas pelos COLCO's, na sede do CAMAS serão compilados os dados no Sistema NAMESIS/SISTRAM IV.





COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR

XXIX REUNION DE COLCO

ANEXO ECHO

MEDIDA DE CNTM N° 16
PROMULGACION DE ORIENTACION AL TRÁFICO MARÍTIMO

1.0 – Propósito

Mantener a los Capitanes informados sobre los diversos factores que puedan interferir con la seguridad de sus respectivos navíos.

2.0– Implementación

Cuando la autoridad de CNTM disponga de alguna información importante, que afecte al TM, la misma debe transmitirla al Capitán de un determinado Navío Mercante / Barco de Pesca que este navegando en su subárea marítima, enviándole las instrucciones consideradas necesarias para que tenga una navegación más segura. La implementación de esta medida puede ser realizada en conjunto con otra que aborde un determinado procedimiento que afecte la seguridad.

Tipos de instrucciones / orientaciones que pueden ser enviadas:

- a. Instrucción de navegación;
- b. Información complementaria de una SRA ya establecida;
- c. Alteración de Punto de Reunión y Control (PRC) o Corredor de Navegación (CN);
- d. Posibilidad de amenazas; y
- e. Verificación de la situación del navío (estructura, seguro etc).

Las circunstancias que se encuadran en la decisión de envío de instrucciones / orientaciones a los navíos son variadas. La medida debe ser implementada siempre que pueda contribuir para la correcta toma de decisión del Capitán del Navío Mercante / Barco de Pesca. Las instrucciones / orientaciones pueden ser divulgadas conforme a seguir.

a. AVISOS NO CLASIFICADOS

- CORTA DURACION: *Navigation Warnings* (NAVWARN), VHF, mensajes AIS relacionados a la seguridad.
- MEDIA DURACION: Aviso a los Navegantes (AvN).

- LARGA DURACION: Cartas Náuticas y Publicación SOLAS.

h. WEBSITE

Es un medio eficiente de publicar una gran cantidad de información y orientaciones para un número considerable de destinatarios, los cuales pueden buscar informaciones y consultar el material de referencia. Para tal, se sugiere a la creación de un *website* patrón para hospedar estas informaciones en el ámbito de los países participantes del Plan CODEFTRAMI. (Modelo de site: www.shipping.nato.int)

El público objeto de las informaciones volcadas en el *website* deben ser los propietarios, organizaciones basadas en tierra y agencias.

Los *websites* pueden proveer funcionalidades adicionales tales como:

- Restricción de acceso a ciertas informaciones en un área protegida por contraseña; y
- Registro de Navíos Mercantes (Ex. Mensajes standard de adhesión de BM a Sistemas de Acompañamiento de Navíos).

El contenido del *website* puede ser controlado por el administrador del sitio y no hay limitaciones significativas de la cantidad de informaciones provistas, en lo que atañe a la seguridad de la navegación. En tanto, no hay garantía de que el público esperado consulte el *website*, o con que frecuencia el mismo será actualizado. Por ello, los *websites* deben ser utilizados en conjunto con otras fuentes.

c. SAILING INFORMATION (SI)

Las *Sailing Informations* (SI) pueden ser utilizadas como herramienta primaria para proveer briefings a los Capitanes de BM / BP abarcando aspectos de seguridad (*safety y security*), rutas, etc, conforme a la situación. Puede ser complementado por otros métodos citados en el ítem 2.

d. BRIEFINGS CARA A CARA

Briefings cara a cara permiten informaciones detalladas a ser transmitidas y provee oportunidades de aclarar dudas, demostración de apoyo y colección de informaciones sobre el viaje anterior. Permite, realizar un briefing sobre informaciones sensibles las cuales no deben ser comunicadas por línea abierta.

Una vez que el briefing cara a cara requiere equipos dedicados (Ex. en puertos). Los briefings individuales pueden ser un recurso de gran potencial, una vez que, relativamente, pocos navíos en los puertos serían orientados de esta forma en función de los cortos espacios de tiempo disponible en el puerto debido a la sus operaciones de carga y descarga etc.

Entretanto, si un briefing cara a cara es el único medio de transmitir informaciones de modo seguro, los beneficios de un viaje seguro compensa el aumento de costos. Los navíos adecuados para ser orientados de esta forma deben ser aquellos que, por el riesgo que representan la navegación tengan prioridad.



Si no fuera viable orientar los BM en tránsito, los briefings cara a cara deben siempre ser considerados en conjunto con un modo de diseminación que permita alcanzar al mayor número de destinatarios posible.

Una *Sailing Information* (SI) debe ser usada para preparar el briefing, es proveer un resumen escrito no clasificado para el Capitán del navío, así como un registro para el equipo responsable por el briefing.

e. BRIEFINGS POR CANAL TELEFÓNICO

Dependiendo de la situación y naturaleza de la información a ser proporcionada, los briefings por teléfono pueden ser el medio más efectivo e inmediato de intercambio de información urgente con un Capitán específico como, por ejemplo, un reporte de ataque en curso.

El briefing debe seguir el modelo de SI y empleado en conjunto con un *checklist* de informaciones requeridas. Los datos colectados vía briefing telefónico pueden ser vitales en asistir a el Comandante Operacional para evaluar el riesgo y designar medios para investigar, en caso conveniente.

Ayuda también si el Capitán del BM toma las acciones apropiadas y es consciente de la probabilidad y disponibilidad de asistencia.

f. E-MAIL

La mayoría de los navíos mercantes poseen acceso a email. Es un buen canal para enviar las SI y responder los reportes de rutina y cuestionamientos, aunque los mismos puedan no monitorearlos continuamente, y, entretanto.

Los propietarios u otros responsables pueden instruir a los navíos mercantes para incrementar la frecuencia de acceso para lectura de los e-mails, especialmente si los mismos son transmitidos en horarios específicos. Los emails pueden ser un método efectivo para llamar la atención de los usuarios para nuevas actualizaciones en el Website.

La mayoría de los Oficiales de Seguridad de las Empresas monitorean regularmente los e-mails y deben ser incluidos como destinatarios de los e-mails a efectos de las movimientos de sus navíos.

g. NUEVOS MEDIOS

Los métodos anteriores pueden ser ampliados por nuevos tipos de medios, tales como chats, foros de Internet y redes sociales. El uso de esos medios debe ser considerado cuando se planifica el método de divulgación de información.

h. MODELO DE INFORMACIONES A SER DIVULGADAS AL TM

Este modelo se destina a servir como checklist de informaciones a ser divulgadas al BM / BP a ser orientado:



SAILING INFORMATION (SI)

NOMBRE DEL NAVIO:

IRIN:

BANDERA:

VELOCIDAD DECLARADA:

ÁREA O RUTA:

PUERTO DE DESTINO:

(Área o ruta /describir la parte del viaje donde el SI se aplica)

SITUACION GENERAL

(Obs: Amenaza / riesgo para los BM, incidentes, presencia militar etc)

ROUTA

Durante su derrota se sugiere a Usted pasar por los siguientes WAYPOINTS:

POSICION/ DESIGNACION WAYPOINT/ LAT LONG / OBSERVACIONES

- 1.
- 2.
3. etc

PROCEDIMIENTOS / ORIENTACIONES ESPECIALES

1. COMUNICACIONES
2. CONTROL DE EMISION
3. PROCEDIMIENTOS AL AVISTAR EMBARCACIONES SOSPECHOSAS
4. PROCEDIMIENTO DE REPORTES ESPECIALES (Ej. Emergencias)
5. PROCEDIMIENTOS PARA NOTIFICACION DE CAMBIOS DE RUTA O DESTINO
6. SUMARIOS DE LOS NAVWARNS
7. MEDIDAS DE AUTOPROTECCION

.....BT



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

XXIX REUNIÃO DE COLCO

ANEXO ECHO

MEDIDA DE CNTM Nº 16

PROMULGAÇÃO DE ORIENTAÇÃO AO TRÁFEGO MARÍTIMO

1.0 – Propósito

Manter os Comandantes (Capitães) informados sobre os diversos fatores que possam interferir com a segurança de seus respectivos navios.

2.0– Implementação

Quando a autoridade de CNTM dispor de alguma informação importante, que afete ao TM, a mesma deve transmiti-la ao Comandante de um determinado Navio Mercante / Barco de Pesca que esteja navegando em sua subárea marítima, enviando-lhe as instruções consideradas necessárias para que tenha uma navegação mais segura. A implementação desta medida pode ser realizada em conjunto com outra que aborde um determinado procedimento que afete a segurança.

Tipos de instruções / orientações que podem ser enviadas:

- a. Instrução de navegação;
- b. Informação complementar de uma SRA já estabelecida;
- c. Alteração de Ponto de Reunião e Controle (PRC) ou Corredor de Navegação (CN);
- d. Possibilidade de ameaças; e
- e. Verificação da situação do navio (estrutura, seguro etc).

As circunstâncias que se enquadram na decisão de envio de instruções / orientações aos navios são variadas. A medida deve ser implementada sempre que puder contribuir para a correta tomada de decisão do Comandante do Navio Mercante / Barco de Pesca. As instruções / orientações podem ser divulgadas conforme a seguir.

a. AVISOS NÃO SIGILOSOS

- CURTA DURAÇÃO: *Navigation Warnings* (NAVWARN), VHF, mensagens AIS relacionadas à segurança.
- MÉDIA DURAÇÃO: Aviso aos Navegantes (AvN).

- LONGA DURAÇÃO: Cartas Náuticas e Publicação SOLAS.

b. WEBSITE

É um meio eficiente de publicar uma grande quantidade de informações e orientações para um número considerável de destinatários, os quais podem buscar informações e consultar o material de referência. Para tal, sugere-se a criação de um *website* padrão para hospedar estas informações no âmbito dos países participantes do Plano CODEFTRAMI. (Modelo de site: www.shipping.nato.int)

O público alvo para as informações constantes no *website* devem ser os proprietários, organizações baseadas em terra e agências.

Os *websites* podem prover funcionalidades adicionais tais como:

- Restrição de acesso a certas informações numa área protegida por senha; e
- Registro de Navios Mercantes (Ex. Mensagens padronizadas de Adesão de NM a Sistemas de Acompanhamento de Navios).

O conteúdo do *website* pode ser controlado pelo administrador do site e não há limitações significativas da quantidade de informações providas, no que tange à segurança da navegação. Entretanto, não há garantia de que o público alvo esperado consultará o *website*, ou quão frequente o mesmo será atualizado. Assim, os *websites* devem ser utilizados em conjunto com outras fontes.

c. SAILING INFORMATION (SI)

As *Sailing Informations* (SI) podem ser utilizadas como ferramenta primária para prover briefings aos Comandantes de NM / BP abrangendo aspectos de segurança (*safety e security*), rotas, etc, conforme a situação. Pode ser complementado por outros métodos citados no Item 2.

d. BRIEFINGS FACE A FACE

Briefings face a face permitem informações detalhadas a serem transmitidas e provê oportunidades de dirimir dúvidas, demonstração de apoio e coleta de informações sobre a viagem anterior. Permite, ainda, briefing sobre informações sensíveis as quais não devem ser comunicadas por linha aberta.

Uma vez que o briefing face a face requer equipes dedicadas (Ex. em portos), briefings individuais podem ser um recurso de grande potencial, uma vez que, relativamente, poucos navios no porto seriam orientados desta maneira em função dos curtos espaços de tempo disponível no porto devido às suas operações de carga e descarga etc.

Entretanto, se um briefing face a face é o único meio de transmitir informações de modo seguro, os benefícios de uma viagem segura compensa o aumento de custos. Os navios adequados para serem orientados desta forma devem ser aqueles que, pelo risco que representam à navegação, tenham prioridade.

Se não for viável orientar os NM em trânsito, briefings face a face devem sempre ser considerados em conjunto com um modo de disseminação que permita atingir ao maior número de destinatários possível.

Uma *Sailing Informations* (SI) deve ser usada para preparar o briefing e prover um resumo escrito não sigiloso para o Comandante do navio, bem como um registro para a equipe responsável pelo briefing.

e. BRIEFINGS POR CANAL TELEFÔNICO

Dependendo da situação e natureza da informação a ser trocada, briefings por telefone podem ser o meio mais efetivo e imediato de troca de informações urgentes com um Comandante específico, como, por exemplo, um reporte de ataque em curso.

O briefing deve seguir o modelo de SI e empregado em conjunto com um *checklist* de informações requeridas. Os dados coletados via briefing telefônico podem ser vitais em assistir ao Comandante Operacional para avaliar o risco e designar meios para investigar, caso conveniente.

Ajuda também se o Comandante do NM tomar as ações apropriadas e estiver ciente da probabilidade e disponibilidade de assistência.

f. E-MAIL

A maioria dos navios mercantes possui acesso a email. Embora os mesmos possam não monitorá-lo continuamente, é, entretanto, um bom canal para enviar as SI e responder os reportes de rotina e questionamentos.

Os proprietários ou outros responsáveis podem instruir os navios mercantes para incrementar a frequência de acesso para leitura dos e-mails, especialmente se os mesmos são transmitidos em horários específicos. Emails podem ser um método efetivo para chamar a atenção dos usuários para novas atualizações no Website.

A maioria dos Oficiais de Segurança das Empresas monitora, regularmente, os e-mails e devem ser incluídos como destinatários dos e-mails afetos às movimentações de seus navios.

g. NOVAS MÍDIAS

Os métodos anteriores podem ser ampliados por novos tipos de mídias, tais como salas de bate papos, fóruns de Internet e redes sociais. O uso dessas mídias deve ser considerado quando planejar o método de divulgação de informações.

h. MODELO DE INFORMAÇÕES A SEREM DIVULGADAS AO TM

Este modelo destina-se a servir como checklist de informações a serem divulgadas ao NM / BP a ser orientado:

SAILING INFORMATION (SI)

NOME DO NAVIO:

IRIN:

BANDEIRA:

VELOCIDADE DECLARADA:

ÁREA OU ROTA:

PORTO DE DESTINO:

(área ou rota /descrever a parte da viagem onde o SI se aplica)

SITUAÇÃO GERAL

(Obs: Ameaça / risco para os NM, incidentes, presença militar etc)

ROTA

Durante a passagem sugere-se a V.Sa passar pelos seguintes WAYPOINTS:

POSIÇÃO/ DESIGNAÇÃO WAYPOINT/ LAT LONG / OBSERVAÇÕES

- 1.
- 2.
3. etc

PROCEDIMENTOS / ORIENTAÇÕES ESPECIAIS

1. COMUNICAÇÕES
2. CONTROLE DE EMISSÃO
3. PROCEDIMENTOS AO AVISTAR EMBARCAÇÕES SUSPEITAS
4. PROCEDIMENTO DE REPORTES ESPECIAIS (Ex. Emergências)
5. PROCEDIMENTOS PARA NOTIFICAÇÃO DE MUDANÇAS DE ROTA OU DESTINO
6. SUMÁRIOS DOS NAVWARNS
7. MEDIDAS DE AUTOPROTEÇÃO

.....BT





COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLANTICO SUR

XXIX REUNION DE COLCO

ANEXO FOXTROT

REQUEST FOR INFORMATION (RFI)

FM (Autoridad Solicitante - Ex AC, OCA, NCSO etc)
TO DISTAFF
INFO (SI ES NECESARIO)
BT
UNCLAS
EXER/(Nombre del ejercicio)
REF/ CODIGO DISTAFF... / N° ... EVT /
RFI 00X (Número secuencial)

Fecha y hora de la solicitud	DDHHMMZ MMM AAAA
Autoridad solicitante	ROCE(AC)/OCA/NCSO/CONSA/REPTOF
Informaciones específicas solicitadas (Detalle de los datos solicitados)	1. Información 1 2. Información 2 3. Información 3 (Ej. Tipo de la amenaza/hora del ataque etc)
Destinatario de la información solicitada	Ej Agente/Autoridad Portuaria/Policia Federal/NFA/NSA etc
Respuesta (Uso del DISTAFF sólo)	1. Respuestas información 1 2. Respuestas información 2 3. Respuestas información 3

XXX



COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

XXIX REUNIÃO DE COLCO

ANEXO FOXTROT

REQUEST FOR INFORMATION (RFI)

FM (Autoridade Solicitante - Ex AC, OCA, NCSO etc)
TO DISTAFF
INFO (SE NECESSÁRIO)
BT
UNCLAS
EXER/(Nome do exercício)
REF/ CODIGO DISTAFF... / N° ... EVT /
RFI 00X (Número sequencial)

Data e hora da requisição	DDHHMMZ MMM AAAA
Autoridade solicitante	ROCE(AC)/OCA/NCSO/CONSA/REPTOF
Informações específicas solicitadas. (Detalhar os dados solicitados)	1. Informação 1 2. Informação 2 3. Informação 3 (Ex Tipo de ameaça/hora do ataque etc)
Destinatário da informação solicitada	Ex Agente/Autoridade Portuária/Polícia Federal/NFA/NSA etc
Resposta (Uso do DISTAFF somente)	1. Respostas informação 1 2. Respostas informação 2 3. Respostas informação 3

XXX