

ARES



XVII REUNION DE COLCO  
Y RELEVO DE C.A.M.A.S.

*11 al 15 de Marzo*

*1996*

*Montevideo - Uruguay*

XVIIª REUNIAO DE COLCO

ATA DO DIA 15 DE MARÇO DE 1996

As 09:45 do dia, o Senhor Contra Almirante Francisco PAZOS MARESCA, C.A.M.A.S. que PASSA, da por encerrada a XVIIª Reunião de COLCO.

Para constar assinan os Senhores Delegados e Senhores Almirantes Participantes.

Contra Almirante.....  
Mario Enrique GARCIA  
A.R.A

Contra Almirante.....  
Oscar MOREIRA DA SILVA  
C.A.M.A.S. ENTRANTE

Contra Almirante.....  
José Ramón OCAMPOS ALFARO  
ARMADA DEL PARAGUAY

Contra Almirante.....  
Francisco PAZOS MARESCA  
C.A.M.A.S. SALIENTE

XVII REUNIAO DE COLCO

ATA DO DIA 11 DE MARÇO DE 1996

As 09:30 Horas iniciou a reunião preliminar dos COLCO e Asses-  
sores, para acerto de detalhes.

As 10:20 Horas, o C.A.M.A.S., Contra- Almirante Francisco Pazos  
Maresca, iniciou a sessão de abertura convidando: o futuro  
C.A.M.A.S., Contra- Almirante Oscar Moreira Da Silva; o Chefe  
da Delegação paraguaia, Contra- Almirante José Ramón Ocampos  
Alfaro, a sentarem- se à mesa da presidência.

O C.A.M.A.S. deu as boas vindas à todas as Delegações presentes  
e declarou aberta a XVIIa. REUNIAO PLENARIA ORDINARIA DE COLCO.  
Antes de ler. os Temas Permanentes, solicitou juntar ao Temário  
o Tema Nº 27.

Colocado em discussão e votação, a inclusão do Tema Nº 27 foi ✓  
aprovada por unanimidade.

Em seguida, o C.A.M.A.S. colocou em consideração o Temário ori- ✓  
ginal, perguntando se algum tema deveria ser estudado por Grupo  
de Trabalho.

O COLCO uruguaio, como porta- voz dos demais, esclareceu que na  
Reunião Preliminar ficou estabelecido que os Temas de Nos., 5, ✓  
6, 7, 13, 16, 23 e 25 seriam estudados em separado.  
Submetida à votação, tal sugestão foi aprovada por unanimidade.

Passou- se, então, a tratar do Tema Nº 1, sob o título " Temas  
Permanentes" para as Reuniões de COLCO com os Sub- temas de Nº ✓  
1 ao Nº 6.

O COLCO Argentina solicitou alguns esclarecimentos que foram  
dados pelo COLCO uruguaio. No sub- tema Nº2, ponto 6, o COLCO ✓  
argentino solicitou acrescentar ao título a expressão: Lista  
" Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo".

Foi aprovado, por unanimidade, o cancelamento do Tema Nº 34  
da XVa. Reunião de COLCO, de acordo com o proposto no sub- tema  
Nº 4 alínea a).

Em seguida, o C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino que apre-  
sentasse o Tema Nº 2, sob o título: " Novo Procedimento da U.S.  
NAVY PARA O CNTM EM CONFLITOS REGIONAIS - NWP 82".

Na análise se recomenda tratar o tema com mais profundidade,  
quando da análise do tema Nº3. → *Sin roles resolutivo*

Após um pequeno debate, a recomendação foi aprovada por unanimi-  
dade.

*Ver  
Actos  
Recein  
XV*

As 12:30 horas, o C.A.M.A.S. interrompeu a sessão e convidou a todos para o almoço.

As 14:30 horas, foi reaberta a sessão e solicitou-se ao COLCO argentino que apresentasse o tema N<sup>o</sup>3 sob o título: "Problemas Com as Publicações do CNTM em vigor na AMAS". Após a discussão foram aprovadas as recomendações das alíneas a, b e c. Foi dada nova redação à recomendação da alínea d), por proposta do COLCO brasileiro, que foi aprovada, por unanimidade, com a seguinte redação: "Independentemente do exposto nas alíneas a, b e c, se recomenda que o C.A.M.A.S. desenvolva publicações próprias para a AMAS centrado nas necessidades de substituição do ATP 2 VOL. I e II e dos seus suplementos, considerando, ainda, as recomendações aprovadas nesta reunião."

O COLCO argentino expôs o tema N<sup>o</sup>4, sob o título "Situação das Comunicações para CNTM, durante os exercícios e na troca diária das mensagens RAINFORM".

Debatido o tema, foi aprovado por unanimidade trocando-se o título do subitem 3.1 para SUGESTÕES.

O C.A.M.A.S., passou a tratar o tema N<sup>o</sup>8, tendo o COLCO argentino feito sua apresentação sob o título: "Resumo dos Temas importantes a serem apresentados pela delegação argentina na 2<sup>a</sup> CNIE de CNTM - Apresentação de suas opiniões".

Após o debate se aprovou a exposição argentina ressaltando ser apenas um adiantamento daquilo que se tratará na conferência especializada.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino a exposição do tema N<sup>o</sup>9 sob o título: "Acréscimos a tabela 1.5 do SUPP 1 do ATP 2 Vol. I - FOLHAS AMARELAS".

Após o debate, se aprovou por unanimidade, exceto no caso da mensagem DIVERSION ORDER que permaneceu como MERCOS não formatada. Também trocou-se o número da tabela sugerida de 1-5 para 1-7.

O C.A.M.A.S., às 15:35 horas deu por encerrada a reunião até às 10:30 horas do próximo dia para permitir estudos dos temas pelos Grupos de Trabalho.

XVII REUNIÃO DE COLCO

ATA DO DIA 12 DE MARÇO DE 1996

As 11:00 horas o C.A.M.A.S. deu por iniciada a 2ª Sessão da XVIIª Reunião de COLCO.

Em continuação, pediu que fossem tratadas as resoluções obtidas pelo Grupo de Trabalho, sobre os temas que ficaram para serem estudados. Assim, o Secretário leu as resoluções e as propostas definidas pelo Grupo de Trabalho sobre os temas Nº5, 6, 7, 16 e 23, e as apresentou para votação, na sequência abaixo.

O tema Nº5 - sob o título - "Procedimento Operativo para criar códigos de endereços telegráficos da AMAS", não foi aprovado, resolveu-se que o mesmo deveria ser estudado pelo C.A.M.A.S. durante o biênio 96/97 e que se anexasse as sugestões apresentadas pelo COLCO argentino, que serviriam de base para o estudo.

A seguir, foi apresentado o tema Nº6 - Documento do C.A.M.A.S. 17/6 - "Procedimento Operativo para o trâmite de mensagens entre as estações rádios internacionais dos países da AMAS". Foram aprovados por unanimidade os itens 1 e 3 e após alterações, o item 2, que ficou com a seguinte redação:

"Recomenda-se, ainda, que o C.A.M.A.S. estude o desenvolvimento de um sistema criptográfico para uso, quando necessário, com as mensagens que trafegarão por esse canal, ou decidir por um eventual aproveitamento do sistema atual de criptografia".

Com respeito ao tema Nº7 - Documento <sup>XVII</sup> 17/7 do C.A.M.A.S. - "Reuniões Internacionais - Participação dos países da AMAS, o mesmo foi aprovado por unanimidade com a seguinte alteração ao texto inicial:

"Em ocasião de se realizar uma reunião de nível internacional, na qual participem todos o algum dos países membros da AMAS, de forma independente, nos comprometemos a tentar, de modo bastante antecipado, o intercâmbio de informações, a fim de tratar de unificar, até onde seja possível, a posição a ser apresentada".

O tema Nº13 não foi apresentado na ordem seqüencial pelo Grupo de Trabalho, por ter sido entendido que tal tema não necessitava de estudo mais profundo.

Em seguida, foi apresentado o tema Nº16 - Documento <sup>XVII</sup> 17/16 do C.A.M.A.S. - Ativação dos ANC ao ser imposto o CNTM/VOLUNTARIO FASE II com MERZONES com pontos de Reunião/Controle - o qual não foi aprovado. O COLCO brasileiro propôs então que o tema fosse

levado a estudo do C.A.M.A.S.. Tal proposição foi aprovada por unanimidade, acrescentando-se, ainda, um anexo, apresentado pelo COLCO argentino para servir de subsídio ao estudo.

Apresentado o tema Nº23 - Documento 17/23 do C.A.M.A.S. - Navios de Giro Rápido (FTA) costeiros. O tema não foi aprovado por unanimidade quando de sua votação. Ficou decidido, então, que o referido tema passasse a estudo do C.A.M.A.S., aprovando-se duas moções apresentadas pelo COLCO argentino, correções às Folhas Amarelas do SUPP 1, anexando-se o documento com as opiniões deste COLCO.

Após a votação dos temas apresentados pelo Grupo de Trabalho, passou-se à apresentação do temário original.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino a apresentação do tema Nº10 - Documento 17/10 do C.A.M.A.S. - Pequenas correções à tabela 1.3 - das FOLHAS AMARELAS, que, após a exposição, foi votado e aprovado por unanimidade.

Em continuação o C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro a apresentação do tema Nº11 - Documento 17/11 do C.A.M.A.S. - Alteração das FOLHAS AMARELAS complementares ao Cap. 1 do SUPP 1 ao ATP 2 Vol I dos destinatários das mensagens CONSIGN, o qual foi votado e não aprovado por não se ter chegado a um consenso.

O tema Nº12 - Documento 17/12 do C.A.M.A.S., "Alteração ao PO-XV-1, apresentado pelo COLCO brasileiro, foi debatido e aprovado por unanimidade.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro que apresentase o tema Nº13, Documento 17/13 do C.A.M.A.S., "Alteração nas Folhas Amarelas complementares ao Cap. 4 do ATP 2 VOL I referente ao trânsito entre os pontos de Reunião/Controle através de MERZONES que, colocado em votação, foi aprovado por unanimidade.

Em seguida foi apresentado o tema Nº14, Documento 17/14 do C.A.M.A.S., "MERZONES com ponto de Reunião/Controle. Navio Escolta Administrativo para comboio costeiro que a atravessa". Sendo colocado em votação, aprovou-se que o tema fosse discutido pelo Grupo de Trabalho.

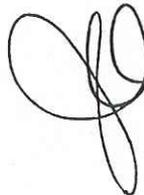
Apresentado o tema Nº15 - Documento 17/15 do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Controle. Saída de um navio de um porto cujo NCSO é o mesmo que esta a cargo do ponto de Reunião/Controle", pelo COLCO uruguaio, foi o mesmo passado para estudo do Grupo de Trabalho.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro a apresentação do tema Nº17 - Documento 17/17 do C.A.M.A.S. - "Alteração das Folhas Amarelas complementares ao CAP. 6 do ATP 2 VOL. I referente à implementação de MERCOMMS em CNTM/Pleno", que, após o debate foi aprovado por unanimidade.

  
O tema Nº18, Documento 17/18 do C.A.M.A.S., "PORTSTATE CONSOLIDADO", pela solicitação do próprio COLCO uruguaio, que o apresentou, foi colocado para ser estudado por um Grupo de Trabalho.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO uruguaio a apresentação do tema Nº19, Documento 17/19 do C.A.M.A.S., "Uso e confecção de Rota Padrão", que após ser debatido foi aprovado para ser estudado por um Grupo de Trabalho.

As 12:05 horas, o C.A.M.A.S. deu por encerrada a sessão até o dia 13 às 09:30 horas, deixando ao Grupo de Trabalho o tempo da tarde para que pudessem ser tratados os temas pendentes.



XVII REUNIÃO DE COLCO

ATA DO DIA 13 DE MARÇO DE 1996

As 09:50 horas, o Sr. C.A.M.A.S. deu por iniciada a terceira sessão da XVII Reunião de COLCO.

O Sr. C.A.M.A.S. solicitou ao Grupo de Trabalho as resoluções e novas propostas obtidas em relação aos temas Nº14, 15, 18 e 19, as quais foram lidas pelo secretário.

Seguindo a ordem, foi apresentado o tema Nº14 - Documento 17/14- do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Contrôle - Navio Escolta Administrativo para comboio costeiro que a atravessa", pelo COLCO uruguaio, foi proposta uma nova redação como a seguir:

"Em cada ORDOP Regional, o OCE (C.A.M.A.S.) dará intruções detalhadas sobre a responsabilidade de cada OCA originador de comboios costeiros, que atravessarão MERZONES, de introduzir a quantidade e as características do PS ( navio fictício ) para servir como ADMSCOT de cada comboio programado. O mesmo poderá ser empregado para efetuar a viagem de ida e de volta, caso acordado pelos OCA dos pontos de REUNIAO/CONTROLE de entrada e saída da MERZONE. Em caso de continuar a viagem, a informação de destino final será simulada mediante mensagem do DISTAFF OCA dirigida ao NCSO da saída". Após a sua votação, o mesmo foi aprovado por unanimidade.

O tema Nº15 - Documento 17/15 do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Controle" - saída de um navio de um porto cujo NCSO é o mesmo que está encarregado do ponto de Reunião/Controle, apresentado pelo COLCO uruguaio, tem sua proposta alterada para:

1) Alterar as Folhas Amarelas complementares ao CAP 4 do ATP 2 Vol.I, "Procedimentos para o trânsito entre pontos de Reunião/Controle através de MERZONES", acrescentando ao paragrafo (1) do item J., a seguinte nota, na penultima posição:

- No caso particular, em que a autoridade encarregada do ponto de controle de entrada, seja simultaneamente o NCSO de um porto próximo, situado fora da MERZONE, que deva fazer suspender um navio para que seja incorporado ao comboio costeiro que partirá do referido ponto, não cumprirá o caso geral descrito no parágrafo (2) do item h. Em seu lugar, o referido NCSO, fará suspender o navio e o incorporará ao comboio redigindo só uma COASTSAIL, colcoando o próprio porto como porto de saída e como destino imediato o ponto de saída da MERZONE e indicando num conjunto AMPN o ETA ao ponto de controle de entrada e sua incorporação ao comboio, seguindo o seguinte exemplo :

SKED/251030Z/OCT/MPL/MG03/281830Z/OCT/CDD//  
AMPN/ETA MG02 251730Z OCT, PARA INCORPORAR AO COMBOIO//

2) No caso de porto dentro da MERZONE, (parágrafo 2, item J)(1), acrescentar : "destino final no último campo do SKED".  
Executada as alterações proposta, foi aprovada por unanimidade.

O COLCO uruguaio apresentou o tema Nº18, sob o título: "PORTSTATE CONSOLIDADO", com a modificação abaixo, no texto de proposta :

Nome de mensagem.

RESUMO DIARIO DOS NAVIOS.

Propósitos/Instruções. - Do ACO ao AC, com o Resumo Diário das PORTSTATE de seus portos. Reduzir o volume de tráfego de mensagens e proporcionar ao AC um panorama dos navios nos portos subordinados.

Exemplo do Resumo Diário de Navios:

P 250010Z AUG 95  
FM OCA URUGUAY MONTEVIDEO UY  
TO CAMAS MONTEVIDEO UY  
BT  
UNCLAS  
SUBJ: EXER/ COAMAS 95  
RESUMO DIARIO DE NAVIOS EM 242359Z  
PORTO DE MONTEVIDEO  
PS HOJI/ PS TOPEKA  
PORTO DE MALDONADO  
CXFN/ PRESIDENTE RIVERA  
BT

Esta proposta foi votada e aprovada por unanimidade.

O tema Nº19 "Uso e confecção de Rotas Padrão", apresentado pelo COLCO uruguaio foi modificado e aprovado, por unanimidade, com o seguinte texto, que deverá ser incluído nas FOLHAS AMARELAS ao SUPP 1 MERCOSUL, tabela matriz 1-4, como nota 7. ao final da página :

a) Na fase I e II (fora das MERZONES) para as mensagens MERCOSUL tipo COASTSAIL/SAIORDIND, serão usados, unicamente, os conjuntos LALO/POINT para formar as rotas.

b) Na fase II (dentro das MERZONES) poderão ser usadas qualquer dos cinco métodos de rota: RTE; NURPS; ROUTE LANE; LALO; e POINT.

Ao término da exposição dos temas estudados pelo Grupo de Trabalho, continuou-se expondo o temário original.

O COLCO argentino apresenta o tema Nº20 Documento 17/20 do C.A.M.A.S. "Necessidade de se estabelecer um procedimento da AMAS, para o período de transição do CNTM/PLENO ao CNTM/VOLUNTARIO, em uma desescalada bélica", que foi debatido e aprovado por unanimidade.

Seguiu-se apresentação do tema Nº21 - Documento 17/21 do C.A.M.A.S. - "Tema Nº28 da XVI Reunião de COLCO (Projeto de PO para evacuação de portos em emergência), que foi debatido e aprovado por unanimidade.

O COLCO uruguaio apresentou, em seguida, o tema Nº22 - Documento 17/22 do C.A.M.A.S. - "DIVERSION ORDER/DIVERTORD, pontos de referência", que foi debatido e aprovado por unanimidade e acrescentado um anexo com opiniões do COLCO argentino.

Na sequência, o COLCO brasileiro apresentou o tema Nº24 - Documento 17/24 do C.A.M.A.S. - "Recomendação para a elaboração e distribuição das DIRETIVAS dos Exercícios, que debatido foi aprovado por unanimidade.

Em seguida foi exposto o tema Nº25 - Documento 17/25 do C.A.M.A.S. - "Simpósio de OCA", que havia sido proposto pelo C.A.M.A.S., para ser estudado por um Grupo de Trabalho no primeiro dia de reunião e que por falta de tempo só pode ser estudado no segundo dia, teve sua proposta original alterada para:

"1. Na próxima CNIE-CNTM, as delegações da AMAS apoiarão a proposta de fixar, como um dos temas permanentes destas reuniões, um intercâmbio de idéias e experiências sobre os seguintes aspectos a nível de OCE, ROCE e OCA:

- Condução dos exercícios;
- Introdução e utilização de incidentes em exercícios;
- Situações adversas que podem surgir nos exercícios e suas resoluções; e
- Ambiguidades de publicações e de procedimentos, em separado.

A proposta foi votada e aprovada por unanimidade.

As 10:40, o COLCO uruguaio solicita um intervalo e as 11:15 os debates foram reiniciados.

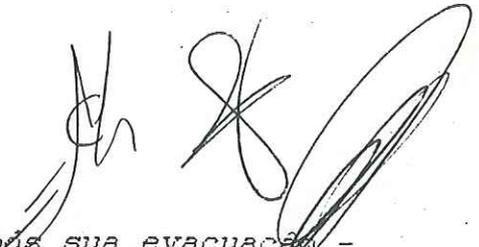
Seguiu-se a apresentação do tema Nº26 sobre "Registro de Informações no C.A.M.A.S., que não foi aprovado por não se ter chegado a um consenso.

A seguir, o Secretário apresenta o tema Nº27 - Documento 17/27 do C.A.M.A.S. - "Temas da Reunião de Crítica do Exercício COAMAS 95 que estão pendentes para ratificação na XVII Reunião de COLCO e não constam de temas anteriores". Este tema foi também estudado pelo Grupo de Trabalho, que propôs as resoluções que se seguem sobre cada um, respectivamente.

Tema Nº17/27-1 - "MERZONES e MERZONES com ponto de REUNIAO/CONTROLE" - Tema Nº3 da reunião de Crítica do COAMAS 95 - foi obtida a seguinte resolução pelo Grupo de Trabalho:

"O OCE ao implantar as MERZONES, deverá informar se serão com ou sem ponto de Reunião/Controle". A resolução foi aprovada por unanimidade.

Tema Nº17/27-2 - "NAVIOS FANTASMAS" - tema Nº10 da reunião de Crítica do COAMAS 95 - foi votado e aprovado por unanimidade sua ratificação.



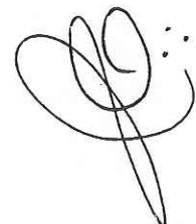
Tema Nº17/27-3 - "Situação dos portos após sua evacuação" - tema Nº11 da Reunião de crítica do COAMAS 95 - foi votado e aprovado por unanimidade sua ratificação.

Tema Nº17/27-4 - "ESTAÇÕES CORAD"- tema Nº12 da Reunião de Crítica do COAMAS 95 - ficando sem efeito, não sendo ratificado.

Tema Nº17/27-5 - "INCLUSÃO DO CONJUNTO AMPN NA PORTSTATE PARA NAVIOS MERCANTES REAIS"- tema Nº13 - da Reunião de Crítica do COAMAS 95 - ficando sem efeito, não sendo ratificada as resoluções sugeridas nas Reuniões de Crítica do biênio 94/95.

Tendo em vista a grande quantidade de assuntos que foram entregues ao estudo do C.A.M.A.S. no biênio 96/97, se aprovou uma moção para que os COLCO argentino, brasileiro, uruguaio e o OCONTRAM paraguaio, apoiem com colaboração todos os trabalhos a serem realizado. O C.A.M.A.S. estabelecerá um cronograma com as datas limites para o recebimento destas colaborações.

Tendo-se terminado o temario previsto para a XVII Reunião de COLCO, o C.A.M.A.S. suspendeu a sessão até o dia 15 de Março às 09:30, deixando explicito todo o trabalho a ser realizado pela Secretaria.



## ANEXO AL TEMA Nº 5

### ANÁLISIS:

1. El sistema propuesto es para usar en los ejercicios ( los COLCO's no deberían estar en la tabla, ya que no son autoridades participantes del desarrollo de los mismos ).

2. Este procedimiento presentaría ventajas en la rapidez en las comunicaciones y desventajas en la confianza, es conveniente compararlas.

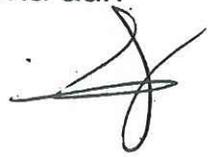
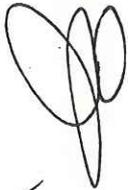
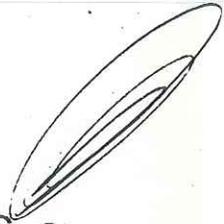
3. <sup>Ofrece</sup> Brinda menor tiempo en la redacción del encabezamiento de cada mensaje, pero no es significativo, en particular con el difundido uso de las computadoras PC con el "esqueleto del mensaje tipo" ya cargado en la memoria.

4. Brinda menor tiempo para transmitir cada mensaje al reducir el tamaño del encabezamiento, pero es insignificante en relación a las velocidades de transmisión en jugo en HF/ SATÉLITE/BLAST.

5. <sup>reducir</sup> El verdadero problema a solucionar, para <sup>reducir</sup> acortar los enormes <sup>atrasos</sup> retrasos en las comunicaciones, reside en los tiempos muertos sin poder entrar en ligazón las estaciones internacionales o las esperas en la interface entre la red nacional y la estación internacional. Una vez en ligazón y comenzada la transmisión, la diferencia de unas pocas más o menos letras en los indicativos no es significativa en los tiempos.

6. Como contrapartida, abreviar los indicativos daría lugar a frecuentes errores en las direcciones, con perdida de confianza en las comunicaciones. Esto ya fue analizado en las reuniones de crítica con los países NATO y estos opinaron sobre la necesidad de mantener el actual sistema de nombre completo, ciudad y código de país, usado en todo Occidente.

7. El problema se agravaría en los ejercicios **TRANSOCEANIC** e **INTERAMERICANO** ante el notable incremento de participantes, muchos de ellos con casi nulos conocimientos de geografía mundial. Por otra parte no es solución usar el nuevo sistema solo para el **COAMAS**, cambiarlo a lo largo de los ejercicios del año confundiría aun más a nuestro personal.



## ANEXO AL TEMA N°16

### ANÁLISIS:

No se comparte la propuesta por las siguientes razones :

1. Si bien es correcto que el ATP 2 no dice expresamente que el "sistema Q de mensajes y rutas terminales" de la AHP-1 sea solo para PLENO, cuando se redactó este PO de los ANC los países del AMAS teníamos acceso a información parcial NATO , extraoficial pero de total confianza, corroborando que la AHP-1 y su sistema Q se aplica solo en PLENO.

El ATP 2 VOL. I no dice nada respecto a la puesta en vigor del sistema Q ( ver art. 326 a. y b. ). Es en el SUP 1, tabla matriz 1-4 de la estructura de los mensajes, donde dice que "los conjuntos QMSG serán mandatorios cuando estén en vigor"; pero esto es por otra razón, si bien el sistema Q es usado por la NATO solo en PLENO, eso no es automático ni sucede siempre, debe además ser expresamente puesto en vigor ( Pleno es condición necesaria pero no suficiente). En cambio en el AMAS hemos optado por poner automáticamente en vigor los ANC al imponerse el PLENO .

2. Es correcto que en las MERZONES , grandes o chicas, con o sin puntos de control, el "grado de control" puede llegar a ser tan rígido y detallado como en CNTM PLENO con POLÍTICA ALFA. Pero excepto en este importante detalle , CNTM/V y PLENO difieren marcadamente en muchos otros aspectos, sobretudo en el CONCEPTO GENERAL BÁSICO de que el primero corresponde a CRISIS REGIONALES y el otro a ACCIONES BÉLICAS CLÁSICAS GENERALIZADAS; al ser actualmente el primero el más practicado debemos evitar la tentación de "convertirlo de hecho en un PLENO".

3. No se aprecia correcto decir que el NCSO "rutea" respecto a las MERZONES ( del tamaño que fueran ), solo se desempeña como símil de AUTORIDAD DE ZARPADA, el que establece las únicas rutas que se deben usar (símil en VOLUNTARIO de "AUTORIDAD DE ESTABLECIMIENTO DE RUTA Y AUTORIDAD DE RUTEO" de Pleno,

acumulando ambas ) es el COMANDANTE MERZONE, en su clásico mensaje INSTRUCCIONES DE COMANDANTE MERZONE, responsabilidad que el ATP 2 no delega en los NCSO, ni está así tampoco previsto hacerlo en el nuevo procedimiento del AMAS.

4. Fundamentalmente porque no se vislumbra una necesidad práctica y real de los ANC, el de Área de Mar Peligrosa no tiene sentido, la MERZONE en sí es el área peligrosa, cada nueva área peligrosa motiva una nueva declaración de otra MERZONE.

Es improbable tener casos de campos minados defensivos o enemigos ofensivos en una crisis de bajo perfil como es el CNTM/V, pero de haberlos serían pocos, no se necesita ANC, simplemente motivarían sucesivos mensajes INSTRUCCIONES CTE MERZONE con la novedad; además es él mismo el que deberá cambiar las rutas acorde a los peligros, no el NCSO.

## ANEXO AL TEMA Nº 22

1. **SE APRUEBA** la propuesta de que el Estado Mayor del CAMAS del período 96/97 estudie este Tema 22, **AUNQUE COLCO ARGENTINA NO COINCIDE CON LOS ARGUMENTOS EXPUESTOS** y cree que el tema de los mensajes de diversión está suficientemente claro en el SUPP 1 (MERCO) y en ambos ATP 2 VOL. I y II.

2. **SE SOLICITA** el formal agregado del presente documento a las Actas de esta Reunión de COLCO's, como constancia y para que sirva como un elemento de consulta de ese estudio.

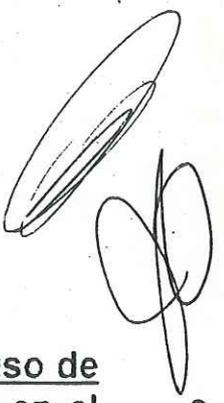
### ANÁLISIS:

1. Los mensajes **DIVERSIÓN ORDEN** y **DIVERTORD** describen en paralelo un mismo fenómeno (un cambio en la ruta), por lo cual **sus formatos** contienen idénticos **cuatro ítems básicos de información:**

- motivo de la diversión.
- posición u horario de la diversión.
- posiciones subsiguientes.
- si la diversión involucra un cambio de destino, el nombre del nuevo puerto y la nueva ETA - (Ver SUPP 1 TABLA 1-1, DIVERTORD)

Uno es "en lenguaje en claro" y el otro "en lenguaje MERCO formateado (conformado)" para introducción automática en sistemas de computación, pero ambos dan la misma información.

2. En el Desarrollo, primer párrafo y comienzo del segundo, se expresa textualmente:



**“El formato del mensaje establecido en los ATP, dispone el uso de un punto en la derrota para efectuar dicha DIVERSION ( AB en el ejemplo del ATP 2 VOL. II, Anexo “A” punto 1 ).**

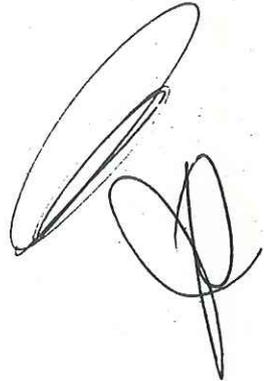
**Este punto de la derrota no tiene coordenadas ni es conocido por la ORGACONTRAM.”**



Aquí se aprecia una confusión entre “información requerida” y “ejemplo” ( no hay un formato, es una guía de la información requerida y en que secuencia, no es MERCOSUR, no tiene conjuntos mandatorios y opcionales ). En el ANEXO “A” punto 1, primero está la “información requerida”, cuyo ítem (2) dice textual y exclusivamente “(2). La posición o tiempo en el cual la diversión tiene lugar” ( no dispone nada, ni un punto de la derrota, ni ninguno de los otros posibles métodos para describir una posición ).

En el ejemplo que muestra a continuación, se usa “UNO DE LOS VARIOS MÉTODOS PREVISTOS EN EL ATP 2 VOL. I PARA DESCRIBIR UNA POSICIÓN”, concretamente “ordena que el buque divierta cuando llegue exactamente a la posición AB de la ruta por la cual está navegando”. Esto en el mensaje DIVERTORD de ese caso sería expresado en MERCOSUR con : “POSIT/000/AB/0NM/-/DIVPNT/...”.

Obviamente este punto de la derrota tiene que tener coordenadas y las mismas deben ser conocidas por la ORGACONTRAM y sobretodo por el principal interesado que es el BUQUE (corresponde a un COASTSAIL / SAILORDIND, en el cual normalmente se describen los puntos de la derrota, con sus correspondientes bigramas). De lo contrario este ejemplo no tendría sentido, nadie entendería donde se produce la diversión; de no tener coordenadas y/o no ser conocidas no se hubiera utilizado AB en el ejemplo, usándose en cambio otros métodos en vigor ,como una diversión por tiempo o dando expresamente en claro la latitud/longitud de la posición AB.



3. En el segundo párrafo del desarrollo se menciona al ATP 2 VOL. I, párrafo 331 (ese número corresponde al CAMBIO 2 que hemos acordado no usar, por contener un cambio sin importancia pero que corre toda la numeración de párrafos, alterando las traducciones al español y portugués. En el CAMBIO 1 en vigor corresponde el 330, con mismo texto ) .

En su redacción se está refiriendo a su uso en CNTM / PLENO, lo cual no implica que solo se puede usar en PLENO, pero, lo que es conceptualmente más importante, este párrafo 330 habla de los puntos de diversión ( RDIV ) dispersos expresamente a los costados de la ruta para referir posibles puntos de diversión y no de los puntos de la derrota, como AB, usados también para divertir; parecería haber una confusión.

Lo que sucede es que para describir las posiciones de diversión y evitar dar directamente latitud/longitud, se pueden usar indistintamente como puntos de referencia:

- las POSICIONES DE LA RUTA (por marcación y distancia a una posición o divirtiendo exactamente en la que se menciona, como en el caso AB del problema del ICEBERG).

- los RDIV ESTABLECIDOS PARA CADA VIAJE OCEÁNICO INDEPENDIENTES ( por marcación y distancia a uno de ellos ).

**Ambos son correctos**; todo esto está explicado claramente en el artículo que sigue, el 331 del CAMBIO 1, en sus ítems a.) y b), los cuales hasta incluyen ejemplos de cada caso.

4. En caso de no ser necesario se omite el punto (4), sin problemas, este no es un mensaje MERCOSUR estricto con campos mandatorios, permite aplicar criterio en cada caso; ver en ATP 2 VOL. II página B-1-4 lo que muestra al respecto el FORMULARIO que está adentro del SOBRE TANGO, allí el mensaje de diversión mencionado justamente omite el punto 4.

5. No se concuerda con que los RDIV nunca han sido establecidos en los ejercicios, en muchos ejercicios entre 1985 a 1995 inclusive, tanto el CAMAS , la ORGACONTRAM argentina y otras participantes así lo han hecho. Las veces que se haya omitido fue por errores.

6. Tampoco se concuerda con que los RDIV solo sirvan para PLENO. El problema debe ser mirado sin perder de vista los cambios que ha tenido el ATP 2 en los últimos 10 años DESDE EL ATP 2 "C", mirando el conjunto del problema de fondo; a nivel de detalles hay cambios incompletamente redactados, si tomamos al pie de la letra párrafos aislados del contexto se presentarán muchísimas ambigüedades de este tipo. Por eso es que la NATO ha resuelto reescribir totalmente los ATP 2 ( produjo el nuevo ALFA no liberado y nosotros planeamos redactar los propios).

El SUPP 1 , parte inseparable del ATP 2 VOL. I , y que contiene hasta el mínimo detalle de cada mensaje, no dice en ningún lugar que no se puedan usar RDIV en los SAILORDIND durante CNTM/V, algo que sería además ilógico por dar mayor seguridad para evitar nombrar PSN de ruta por su latitud - longitud al disponerse diversiones. La redacción del art. 330, que habla de instrucciones de ruteo, es la misma del ATP "C" cuando no se usaba SAILORDIND en CNTM / V sinó el PASSREP. Y es fundamental hacerse varias preguntas, saliendo de los esquemas de interpretación semántica , ahora que el SAILORDIND se usa en CNTM / V y PLENO :

- Que desventaja o perjuicio práctico se presenta, si al visitar un buque en Voluntario y llenar el formulario BRAVO para una zarpada oceánica, luego que el Capitán le dió al NCSO los puntos de su intención de viaje , este último le informa algunos pocos RDIV con sus posiciones y bigramas, explicandole su eventual uso en mensajes DIVERSION ORDER que podría recibir en relación a MERZONE's ?
  
- No es significativo el aumento de la seguridad de la ruta ante el riesgo de interceptación enemiga de los mensajes , transmitidas en claves de buques mercantes quizá no tan fuertes como las navales ?

- Si se ha dispuesto taxativamente el usar muchos mensajes indistintamente en Pleno y Voluntario, no estamos cayendo en una pérdida del objetivo, ante el recurrente fenómeno de buscar resquicios semánticos para justificar diferenciarlos aunque sea en detalles, o sea para volver de hecho al uso anterior derogado ?

**OPINIÓN DE COLCO ARGENTINA:** **NEGATIVA**, no se cree necesario cambiar el procedimiento para los FTA costeros, por considerarlo adecuado y no coincidir con las interpretaciones del COASTSAILSUM en que se basa la PROPUESTA. Sugerimos una NUEVA PROPUESTA, para corregir en el SUP 1 un detalle que puede provocar ambigüedades.

**ANÁLISIS:**

1. Con relación al Desarrollo, segundo párrafo, es conveniente aclarar que el caso FTA oceánico figura en el ATP 2 VOL. I desde su promulgación en 1985. El problema que surgió y solucionó, es que el artículo 309 que lo establece, remite erróneamente para los detalles al "artículo D - 119 b. del ANEXO DELTA del SUPP 1", **el cual no existe en el SUPP 1; en cambio tenemos** en el ANEXO DELTA del ATP 2 VOL. I el artículo D - 118 b , el cual establece como zarpar los FTA COSTEROS mediante COASTSAILSUM; además el antiguo SAILORDINDFTA fue retirado del SUPP 1, por lo cual no conocíamos su formato.

Consultado CINCLANTFLT, ya hace años, nos dió la razón e informó que para el FTA oceánico se debía hacer un mensaje para todo el viaje completo con el mismo formato del antiguo SAILORDINDFTA, pero dándole el nombre de SAILORDIND a secas como en el caso común; esto es lo que figura en el SUPP 1 hojas amarillas como solución al caso, pero con un "mensaje ejemplo" que por el tipo de derrota oceánica elegida puede confundir.

2. Emplear para el FTA costero un solo mensaje con todas las etapas del viaje completo, algo similar al caso SAILORDIND para FTA oceánico, **parece en la teoría y para los ejercicios** algo muy práctico y sencillo, ideal para sistematizar los mensajes MERCOSUR.

El problema surge cuando analizamos esto a la luz de la realidad, para la cual nos ejercitamos, para la cual existe el MERCOSUR. Ambos casos de FTA, oceánico y costero, tienen en común que se aplican a buques con cortos tiempos en puerto por su capacidad de carga rápida. Pero, a partir de allí existen grandes diferencias:

- La primera está expuesta en el mismo Desarrollo del Tema, normalmente la duración de las piernas es muy diferente entre ambos casos, por las distancias en juego.

- La segunda y vital, según surge de la lectura completa del Anexo DELTA del ATP 2 VOL. I, es que el contexto del tráfico costero es diferente al oceánico, menos organizado y por lo tanto difícil de anticipar; concretamente, será excepcional conocer con anticipación el diagrama del viaje completo.

Por eso el ATP 2 VOL. I establece soluciones totalmente diferentes, para el oceánico todas las piernas en un solo mensaje, para el costero solo la próxima pierna anticipada urgentemente por teléfono y más tarde oficializar ese movimiento en el COASTSAILSUM resumen diario (ATP 2 VOL. I, ANEXO DELTA, ARTÍCULO D-118, ÍTEM b. y c.).

3. Por lo hasta aquí expuesto no se coincide con lo que sea necesario modificar al procedimiento, se considera correcto usar el COASTSAILSUM para los FTA COSTEROS.

4. En cambio se detecta un problema a solucionar, una omisión importante en el SUPP 1, tabla 1-1, tanto original en inglés como en hojas amarillas: en el PROPÓSITO del mensaje COSTSAILSUM se cita solo uno de los casos de su empleo, omitiendo el otro, justamente el buque costero FTA, originando confusiones si no es leído simultáneamente con dos artículos separados del ATP 2 VOL. I. (D-134 y D-118) que lo explican al detalle con meridiana claridad.

5. No se coincide con lo expuesto en el Desarrollo, párrafos tercero al quinto inclusive, se están mezclando como uno solo los dos casos mencionados de uso del COASTSAILSUM.

6. El ATP 2 VOL. 1 (cambio 1), anexo DELTA (tráfico costero), art. D-134, detalla uno de los casos de uso del COASTSAILSUM :

**“CUANDO NO SE PUEDE ENVIAR UN COASTSAIL QUE LLEGUE EN TIEMPO POR ESTAR SATURADAS LAS COMUNICACIONES Y SIEMPRE Y CUANDO EL VIAJE DURE MENOS DE 36 HORAS”;**

**( Nota: este caso no es FTA, no surge de la corta estadía en puerto).**

7. EL art. D - 118, ítems b. y c., detalla el segundo caso de uso del COASTSAILSUM:

**“ BUQUE FTA COSTERO, LA CORTA ESTADÍA DEL BUQUE EN PUERTO NO DA TIEMPO A INSTRUIRLO, CONFECCIONAR EL LEGAJO DE ZARPADA, ETC.**

**(Nota: este caso surge de la condición de FTA, es independiente de si el viaje dura más o menos de 36 horas y del estado de las comunicaciones).**

8. En ambos casos de COASTSAILSUM, el NCSO procede a: **rutear e instruir expeditivamente al buque, anticipar esa próxima pierna urgentemente por teléfono y luego oficializar la información en el COASTSAILSUM.**

9. Se sugiere corregir en el SUPP 1: la “TABLA 1-1 HOJAS AMARILLAS” y el “EJEMPLO DE MENSAJE DEL ÍTEM 5 HOJAS AMARILLAS”, el cual si bien corresponde a un SAILORDIND para FTA oceánico, por su derrota puede confundir (aunque lejos de la costa, es paralela a ella); son las únicas necesidades que se vislumbran de lo expuesto en este tema.

**AGREGADOS: Propuesta de corrección citada.**

Copia de los art. D-134 y D-118 citados.

PROPUESTA

Cambio a las hojas amarillas del SUPP 1 al ATP 2 VOL. I.

1. En la tabla 1-1, hojas amarillas, línea del mensaje COASTSAILSUM, reemplazar el texto del PROPÓSITO por el siguiente:

“Un informe diario del NCSO, enviado solo cuando es necesario, informando el Resumen de Buques zarpados de su/sus puertos en las últimas 24 horas y no informados por COASTSAIL, debido alguna de las dos siguientes situaciones :

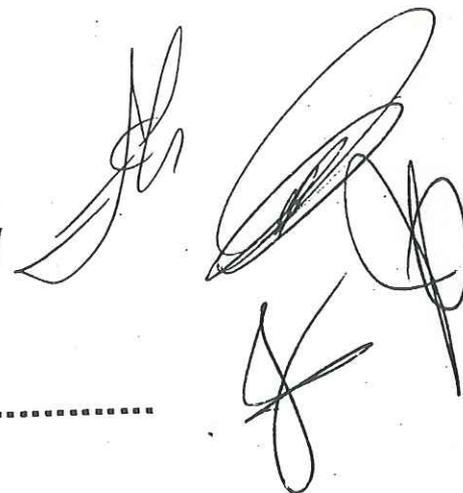
a) Viaje costero menor de 36 hasta el destino inmediato y simultanea existencia de un recargo en las comunicaciones que impediría que el COASTSAIL llegue en tiempo - (Ver detalles en ATP 2 VOL. I, Cambio 1, Anexo DELTA , artículo D -134, COASTSAILSUM MESSAGE ).”

b) Buque con muy corta estadía en puerto, por tener características de giro rápido costero (coastal FTA ) - (Ver detalles en AT2 VOL. I, Cambio 1, Anexo DELTA, artículo D - 118, ítems b. “FTA costero” y c. “NCSO”).

2. En ítem 5. de los Ejemplos de Mensajes de hojas amarillas (SAILORDIND para el caso FTA oceánico), cambiar el texto del mensaje por el siguiente, el cual muestra una derrota claramente oceánica :

BT  
UNCLAS  
EXER/.....//  
MSGID/SAILORDIND/NCSO USHUAIA/O4//  
SHIP/PQDR/RIO LIMAY/TM/AR//  
CARGO/MERC/RUB/100//  
SKED/260800Z/OCT/USU/CTO/121000Z/NOV/MEL//  
SPD/SOA: 18//  
RTE/S/PENELOPE/14/2/WA/P//  
SKED/121600Z/NOV/CTO/RIC/141230Z/NOV/MEL//

SPD/SOA: 16.5//  
RTE/S/JONHATAN/5/8/SE/G//  
SKED/141700Z/NOV/RIC/MEL/261400Z/NOV//  
SPD/SOA:17.5//  
RTE/S/ROSE/3/10/LD/L//  
CHOP/.....  
BT

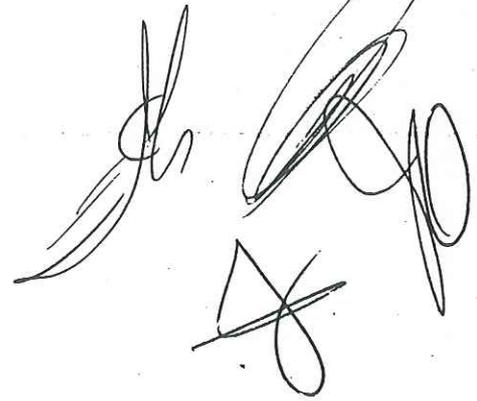
Handwritten signatures and scribbles in the top right corner of the page.

Nota:

( Colocar mismo contenido anterior, cambiando en su última línea RIO por MEL ).

CONTINUACION DEL TEMA Nº 23

Temas 23



PUBLICACIÓN

CONFIDENCIAL

R.O-2-032

Ejemp Nro

MANUAL ALIADO PARA EL CONTROL  
NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ATP 2 Vol. I

Edición de Enero de 1996

(Contiene hasta el Cambio 1 hecho por la NATO)

PROVISORIA

Los detalles de la formación inicial, si se conocen, los incluirá el NCSO en el **Legajo de Zarpada Costera**. Una vez abandonado el puerto, el comodoro del convoy/OCT. (de acuerdo con la situación) ordena la formación del convoy.

#### D-116. (C) Ubicación de la formación

Al ubicar los buques en un convoy costero, debe prestarse atención a las características de la unidad, tales como el tamaño, la maniobrabilidad, si se va cargado o en lastre y la velocidad crítica. La conveniencia de ubicar a los buques más grandes y rápidos en posición de vanguardia debe equilibrarse frente a la consideración de la guerra de minas, que pueden aconsejar otra cosa. También debe recordarse que los buques en lastre son considerablemente afectados por el efecto del viento cuando avanza a baja velocidad. La sencilla práctica de incorporarse al extremo de la cola de un convoy, sobrepasa las consideraciones anteriores.

#### D-117. (C) Independientes

Los criterios que rigen para la navegación de los buques independientes costeros diferirán, por regla general, de los que rigen para independientes oceánicos. (Véase el artículo 307). La capacidad de navegar con precisión y la posesión de buenas comunicaciones (mediante las cuales se pueda ordenar a los buques divertir), a menudo pueden resultar factores más importantes que la velocidad, en particular cuando exista amenaza de minado (Véase el párrafo D-114).

## SECCIÓN III - PROCEDIMIENTOS PARA LA ZARPADA Y EL RUTEO

#### D-118. (C) Ordenes de zarpada

- a. El NCSO preparará las órdenes de zarpada necesarias empleando un **legajo de zarpada costera**. Destinado a satisfacer las necesidades del tráfico costero, este legajo es mucho más sencillo que el descrito en el artículo 410 (ver ATP-2, Vol. II, Anexo BRAVO)

**b. Buques FTA (giro rápido costeros).**

No es práctico usar el MERCOS formal ( mensaje COASTSAIL ) para los buques FTA independientes costeros, por su muy corta estadía en puerto. En tales casos el NCSO pedirá al capitán que zarpa los siguientes datos:

**INDI, NOMBRE, DESTINO, SOA, CARGAS,  
EQUIPOS DE COMUNICACIONES.**

**c. NCSO**

(NOTA DE LA TRADUCCIÓN: OBIAMENTE ESTE ÍTEM ES UNA CONTINUACIÓN DEL b. ANTERIOR)

**1. Basado en dichos datos anteriores y en las ordenes que tenga del OCA, dará al Capitán las siguientes instrucciones:**

- (a) Ruta a ser navegada (en caso PLENO , en VOLUNTARIO. la ruta la elige el buque, por supuesto ).
- (b) Peligros en la derrota.
- (c) Ayudas a la navegación disponibles.
- (d) Cuando y como informar , en caso de tener que desviarse de su derrota.

**2. Informa dicha zarpada por el medio más rápido, normalmente teléfono, a los OCA's y NCSO's directamente interesados y luego agrega la información en el COASTSAILSUM del día.**

**D-119. (C) Ruteo costero**

Los OCA's o los NCSO's rutearán a los buques utilizando cualquier ruta de las promulgadas o mediante el sistema "Q", teniendo en cuenta los Avisos a los Navegantes de Subárea y locales (Véase artículo 326). Las instrucciones para el ruteo deben incluir el ancho de la ruta, cuando éste es limitado. **A los convoyes costeros no se le proporcionarán rutas para rezagados**, pero a los capitanes se les darán instrucciones para proceder en caso de perder contacto con el convoy, en el Legajo de Zarpada Costera.

### D-130. (C) Buques oceánicos

Los buques oceánicos que componen convoy costero mantendrán la misma escucha de radio que los costeros. También se les puede dar instrucciones para que reciban programas MERCOMMS. No se han de emplear equipos de llamada selectivos para ponerse en contacto con buques oceánicos si se requiere seguridad en los movimientos.

### D-131. (C) Escoltas Administrativos

Normalmente los ADMSCCT procederán a :

1. Escuchar las radioemisiones del OCA para recibir los mensajes dirigidos al comodoro del convoy y retransmitir, cuando sea necesario, al convoy.
2. Escuchar las frecuencias radiocosteras necesarias para poner en práctica el procedimiento del párrafo D-128.
3. Si es posible, cubrir las frecuencias del NCSO por cuyo puerto van a transitar.

## SECCIÓN VI - SISTEMA MERCO

### D-132. (C) Introducción

El método para la aplicación del Sistema MERCO es simplificado para la ejecución de las operaciones de los convoyes y buques independientes costeros, pues los tiempos de tránsito entre puertos suelen ser breves.

Por lo tanto, el OCA originador normalmente iniciará la formación de un convoy costero de acuerdo con los programas establecidos por el AC y lo hará zarpar desde su puerto de salida mediante un SAILORDCVYCST, en el que omitirá todos los detalles correspondientes a los buques individualmente considerados, pero sí incluirá obviamente los detalles relativos al escolta administrativo

La facultad para dar salida a los buques que se integran al convoy costero desde su puerto de zarpada y a los Joiner's desde los puertos intermedios, se delegará en el NCSO, el cual primero pedirá vacante y de ser concedida los incorpora mediante **COASTSAIL DE INCORPORACIÓN**

Las zarpadas independientes se informarán mediante mensajes COASTSAIL (párrafo D-133.).

#### **D-133. (C) Mensaje COASTSAIL**

El mensaje COASTSAIL (Véase el suplemento 1 al ATP-2 para su formato), para los independientes costeros desempeña las funciones correspondientes al SAILORDIND y se envía tan pronto se tenga la certeza de que se realizó la zarpada. En casos urgentes también deberá transmitirse por teléfono o medios similares. Con este procedimiento no se envía ningún READYREP. Se envían NONSAILEDREP y NONARRIVEDREP de acuerdo con los procedimientos MERCOSUR y los destinatarios del COASTSAIL figuran en el Suplemento 1.

El comodoro del convoy costero embarcará en el Escolta Administrativo; deberá poseer la publicación ATP-2 y podrá ser destinatario de algunos mensajes conformados.

Un mensaje COASTSAIL para un buque o buques que vayan a incorporarse a un convoy costero debe contener (MANDATORIAMENTE):

1. El conjunto REF, que hará referencia al mensaje SAILORDCVYCST.
2. En el campo "Identificador Especial de Buque" del conjunto SHIP, la letra "A".

#### **D-134. (C) Mensaje COASTSAILSUM**

(NOTA DE LA TRADUCCIÓN POR RAZONES DE MAYOR CLARIDAD ESTA TRADUCCIÓN NO ES LITERAL.)

Mensaje resumen diario informando dos casos posibles :

- a) Zarpadas costeras en viajes menores de 36 horas y no informadas previamente por COASTSAIL normal, debido a un recargo en las comunicaciones que impediría su recepción en tiempo

b) Zarpada de buque costero FTA. con muy corta estadía en puerto que impide instruirlo normalmente y zarparlo mediante COASTSAIL NORMAL (Ver. el Art. D - 118, ítems b. y c. para más detalles).

Para los detalles MERCOSUR de la redacción y destinatarios del mensaje, consultar el SUPP 1 a esta publicación.

Para consultar otras acciones obligatorias del NCSO, previas al envío del mensaje COASTSAILSUM ( aplicables en cualquiera de ambos casos ), leer cuidadosamente el citado Art. 118, ítems b. y c.-



XVII REUNION DE COLCO  
Y RELEVO DE C.A.M.A.S.

*11 al 15 de Marzo*

*1996*

*Montevideo - Uruguay*

XVIIª REUNION DE COLCO

ACTA DEL DIA 15 DE MARZO DE 1996

Siendo las 09:45 horas del día de la fecha el Señor Contra Almirante Francisco PAZOS MARESCA, C.A.M.A.S. Saliente da por finalizada la XVIIª Reunión de COLCO. Para constancia firman los Señores Delegados y los Señores Almirantes Participantes.

Contra Almirante.....  
Mario Enrique GARCIA  
A.R.A.

Contra Almirante.....  
Oscar MOREIRA DA SILVA  
C.A.M.A.S. ENTRANTE

Contra Almirante.....  
José Ramón OCAMPOS ALFARO  
ARMADA DEL PARAGUAY

Contra Almirante.....  
Francisco PAZOS MARESCA  
C.A.M.A.S. SALIENTE

XVII REUNION DE COLCOS  
ACTA DEL DIA 11 DE MARZO DE 1996.

A las 09:30 Horas se realiza una Reunión Preliminar de los COLCO y Asesores, para ajustar detalles.

A las 10:20 Horas, C.A.M.A.S Sr. C/A Dn. Francisco Pazos Maresca, inició la sesión de apertura invitando al C.A.M.A.S entrante, C/A Oscar Moreira Da Silva, al Jefe de Delegación de Argentina C/A Mario Enrique García y al Jefe de Delegación del Paraguay C/A José Ramón Ocampos Alfaro, a sentarse a su lado.

C.A.M.A.S procedió a dar la bienvenida a todas las Delegaciones presentes y a continuación declaró abierta la XVII. REUNION PLENARIA ORDINARIA DE COLCO.

Antes de dar lectura a los Temas Permanentes, solicita a los COLCO, la voluntad de agregar algo fuera de Temario. COLCO Argentina solicita se agregue el Tema Nº 27. Sometido a discusión y votación el Tema Nº 27, fue aprobado por unanimidad.

A continuación C.A.M.A.S pone en consideración el Temario original, se plantea si algún Tema debe ser tratado en forma especial por Grupo de Trabajo. Expuesto el Tema, COLCO Uruguay, aclara que esto fue tratado en la Reunión Preliminar de Asesores, y se resolvió poner los Temas Nº5, 6, 7, 13, 16, 23, 25 a consideración de grupos de trabajo. Sometida a debate la moción se votó y fue aprobada por unanimidad.

A continuación, C.A.M.A.S pasó a tratar el Tema Nº1 presentado en el documento C.A.M.A.S 17/1. "Temas Permanentes para las Reuniones de COLCO", Sub- Temas Nº1 al Nº 6.

COLCO Argentina solicita ciertas aclaraciones al Sub-Tema 1, las cuales COLCO Uruguay expone.

Al Sub- Tema 2 punto 6, COLCO Argentina, solicita agregar "Especializado en Tráfico Marítimo" a continuación de donde dice: "Conferencia Naval Interamericana".

Se trata el Sub- Tema Nº 4 punto 4.a y sometida a debate se aprueba por unanimidad la recomendación de COLCO Uruguay de cancelar el Tema Nº 34 de la XV Reunión de COLCO. ✓

A continuación C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina que presentase el Tema Nº2, contenido en el Documento C.A.M.A.S 17/2 "NUEVO PROCEDIMIENTO DE LA U.S. NAVY PARA EL CNTM EN CONFLICTOS REGIONALES ( NWP 82)", Análisis y opción. Se recomienda tratar el Tema con más profundidad, cuando se exponga el Tema Nº 3. Sometido a debate, se vota y aprueba por unanimidad.

Llegado a este punto y siendo las 12:30 Horas, C.A.M.A.S convidó a las Delegaciones a hacer un alto para almorzar, reiniciando a las 14:30 Horas.

Siendo las 14:30 Horas, C.A.M.A.S continuó la Sesión, solicitando a COLCO Argentina la presentación del Tema Nº 3, contenido en el Documento del C.A.M.A.S 17/3 "Problemas de las Publicaciones de CNTM en vigor en el AMAS". Expuesto el mismo, se discutió y se concluyó en dejar la recomendación de COLCO Argentina, corrigiendo a solicitud del COLCO Brasil el Item. d) cambiándolo por el siguiente texto: " d) Independientemente de lo expuesto en las líneas a), b) y c), se recomienda que C.A.M.A.S desarrolle publicaciones propias para el AMAS, centrando las necesidades de sustitución del ATP-2 VOL. I y II y sus Suplementos, considerando también las recomendaciones aprobadas en ésta Reunión". Sometido el Tema a debate, se aprobó por unanimidad.

COLCO Argentina, expuso el Tema Nº4, contenido en el Documento del C.A.M.A.S 17/4 "Situación de las Comunicaciones para CNTM, durante los Ejercicios y en la rutina diaria de intercambio RAINFORM ".

Debatido el Tema fue aprobado por unanimidad, cambiando el Item. 3.1, de SOLUCIONES PROPUESTAS por SUGERENCIAS. El C.A.M.A.S pasa a tratar el Tema Nº8, por estar los Temas Nº 5, 6 y 7 a consideración de Grupos de Trabajo.

Acto seguido, C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina que presentase el Tema Nº 8, contenido en el documento C.A.M.A.S 17/8 "Resumen de los Temas importantes a presentar por la Delegación Argentina en la Segunda CNIE de CNTM. Adelanto de las Opiniones". Habiéndose debatido el Tema, se aprueba que lo expuesto por COLCO Argentina sea un adelanto de lo que va a tratarse en la Segunda CNIE de CNTM.

C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina, la exposición del Tema Nº 9, contenido en el Documento C.A.M.A.S 17/9 "Agregados a la Tabla 1-5 del SUPP. 1 al ATP 2 VOL. I Hojas Amarillas". Debatido el Tema se aprueba por unanimidad con la salvedad de cambiar la designación de la Tabla 1-5 por la Tabla 1-7 y eliminar el mensaje Diversion Order.

C.A.M.A.S a las 15:35 levanta la sesión y deja a los Grupos de Trabajo debatir sobre los Temas pendientes.

17/28-2

REUNION DE COLCO

ACTA DEL DIA 13 DE MARZO DE 1996

A las 09:50 horas, C.A.M.A.S. dió por iniciada la Tercera Sesión de la XVII Reunión de COLCO.

C.A.M.A.S. solicita al Grupo de Trabajo las Resoluciones y nuevas Propuestas obtenidas por el mismo, con referencia a los Temas Nos. 14, 15, 18 y 19.

Se solicita a la Secretaría, dar lectura a las Resoluciones y nuevas Propuestas obtenidas por el Grupo de Trabajo.

Tema No 14 Documento C.A.M.A.S. 17/14 "Merzones con puntos de Reunión/Control. Buque Escolta Adm. para Convoy Costero que la atraviesa", presentado por COLCO Uruguay, se acuerda una nueva propuesta, que se redacta a continuación:

"En cada ORDOP Regional, el OCE (C.A.M.A.S.) dará sus Directivas en detalle respecto a la responsabilidad de cada OCA Originador de Convoyes Costeros a través de MERZONES, de introducir el número y calidad de PS para cubrir el rol de ADMSCCT de cada Convoy Programado. El mismo podría ser empleado para efectuar el viaje de ida y de regreso si así lo acuerdan los OCA de los puntos de Reunión/Control de entrada y salida. En caso de que continúe su viaje, la información del destino ulterior será simulada mediante un oportuno mensaje DISTAFF del OCA dirigido al NCSO de la salida".

Se vota y es aprobado por unanimidad.

El Tema No 15 Documento C.A.M.A.S. 17/15 "Merzones con punto de Reunión/Control. Zarpada de un buque desde un puerto cuyo NCSO es el mismo que está a cargo del punto de Reunión/Control.", presentado por COLCO Uruguay, se modifica la propuesta del mismo por la siguiente:

"1) Modificar el ATP 2 VOL. I, Capítulo 4, Hojas Amarillas, "Procedimientos para el tránsito entre puntos de Reunión/Control a través de MERZONES". agregando al ítem j., párrafo (1), el siguiente punto en penúltima posición:

ALES



XVII REUNION DE COLCO  
Y RELEVO DE C.A.M.A.S.

*11 al 15 de Marzo*

*1996*

*Montevideo - Uruguay*

XVIIª REUNIAO DE COLCO

ATA DO DIA 15 DE MARÇO DE 1996

As 09:45 do dia, o Senhor Contra Almirante Francisco PAZOS MARESCA, C.A.M.A.S. que PASSA, da por encerrada a XVIIª Reunião de COLCO.

Para constar assinam os Senhores Delegados e Senhores Almirantes Participantes.

Contra Almirante.....  
Mario Enrique GARCIA  
A.R.A

Contra Almirante.....  
Oscar MOREIRA DA SILVA  
C.A.M.A.S. ENTRANTE

Contra Almirante.....  
José Ramón OCAMPOS ALFARO  
ARMADA DEL PARAGUAY

Contra Almirante.....  
Francisco PAZOS MARESCA  
C.A.M.A.S. SALIENTE

JH  
S  
CP

XVII REUNIAO DE COLCO  
ATA DO DIA 11 DE MARÇO DE 1996

As 09:30 Horas iniciou a reunião preliminar dos COLCO e Asses-  
sores, para acerto de detalhes.

As 10:20 Horas, o C.A.M.A.S., Contra- Almirante Francisco Pazos  
Maresca, iniciou a sessão de abertura convidando: o futuro  
C.A.M.A.S., Contra- Almirante Oscar Moreira Da Silva; o Chefe  
da Delegação paraguaia, Contra- Almirante José Ramón Ocampos  
Alfaro, a sentarem- se à mesa da presidência.

O C.A.M.A.S. deu as boas vindas à todas as Delegações presentes  
e declarou aberta a XVIIa. REUNIAO PLENARIA ORDINARIA DE COLCO.  
Antes de ler. os Temas Permanentes, solicitou juntar ao Temário  
o Tema Nº 27.

Colocado em discussão e votação, a inclusão do Tema Nº 27 foi ✓  
aprovada por unanimidade.

Em seguida, o C.A.M.A.S. colocou em consideração o Temário ori- ✓  
ginal, perguntando se algum tema deveria ser estudado por Grupo  
de Trabalho.

O COLCO uruguaio, como porta- voz dos demais, esclareceu que na ✓  
Reunião Preliminar ficou estabelecido que os Temas de Nos., 5,  
6, 7, 13, 16, 23 e 25 seriam estudados em separado.  
Submetida à votação, tal sugestão foi aprovada por unanimidade.

Passou- se, então, a tratar do Tema Nº 1, sob o título " Temas ✓  
Permanentes" para as Reuniões de COLCO com os Sub- temas de Nº  
1 ao Nº 6.

O COLCO Argentina solicitou alguns esclarecimentos que foram ✓  
dados pelo COLCO uruguaio. No sub- tema Nº2, ponto 6, o COLCO  
argentino solicitou acrescentar ao título a expressão: *Lista*  
" Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo".

Foi aprovado, por unanimidade, o cancelamento do Tema Nº 34 ✓  
da XVa. Reunião de COLCO, de acordo com o proposto no sub- tema  
Nº 4 alínea a).

Em seguida, o C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino que apre- ✓  
sentasse o Tema Nº 2, sob o título: " Novo Procedimento da U.S.  
NAVY PARA O CNTM EM CONFLITOS REGIONAIS - NWP 82".

Na análise se recomenda tratar o tema com mais profundidade, ✓  
quando da análise do tema Nº3. → *Sin roles resolutivo*

Após um pequeno debate, a recomendação foi aprovada por unanimi-  
dade.

As 12:30 horas, o C.A.M.A.S. interrompeu a sessão e convidou a todos para o almoço.

As 14:30 horas, foi reaberta a sessão e solicitou-se ao COLCO argentino que apresentasse o tema N<sup>o</sup>3 sob o título: "Problemas Com as Publicações do CNTM em vigor na AMAS". Após a discussão foram aprovadas as recomendações das alíneas a, b e c. Foi dada nova redação à recomendação da alínea d), por proposta do COLCO brasileiro, que foi aprovada, por unanimidade, com a seguinte redação: "Independentemente do exposto nas alíneas a, b e c, se recomenda que o C.A.M.A.S. desenvolva publicações próprias para a AMAS centrado nas necessidades de substituição do ATP 2 VOL. I e II e dos seus suplementos, considerando, ainda, as recomendações aprovadas nesta reunião."

O COLCO argentino expôs o tema N<sup>o</sup>4, sob o título "Situação das Comunicações para CNTM, durante os exercícios e na troca diária das mensagens RAINFORM".

Debatido o tema, foi aprovado por unanimidade trocando-se o título do subitem 3.1 para SUGESTÕES.

O C.A.M.A.S., passou a tratar o tema N<sup>o</sup>8, tendo o COLCO argentino feito sua apresentação sob o título: "Resumo dos Temas importantes a serem apresentados pela delegação argentina na 2<sup>a</sup> CNIE de CNTM - Apresentação de suas opiniões".

Após o debate se aprovou a exposição argentina ressaltando ser apenas um adiantamento daquilo que se tratará na conferência especializada.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino a exposição do tema N<sup>o</sup>9 sob o título: "Acréscimos a tabela 1.5 do SUPP 1 do ATP 2 Vol. I - FOLHAS AMARELAS".

Após o debate, se aprovou por unanimidade, exceto no caso da mensagem DIVERSION ORDER que permaneceu como MERCOS não formatada. Também trocou-se o número da tabela sugerida de 1-5 para 1-7.

O C.A.M.A.S., às 15:35 horas deu por encerrada a reunião até às 10:30 horas do próximo dia para permitir estudos dos temas pelos Grupos de Trabalho.

XVII REUNIAO DE COLCO

ATA DO DIA 12 DE MARÇO DE 1996

As 11:00 horas o C.A.M.A.S. deu por iniciada a 2ª Sessão da XVIIª Reunião de COLCO.

Em continuação, pediu que fossem tratadas as resoluções obtidas pelo Grupo de Trabalho, sobre os temas que ficaram para serem estudados. Assim, o Secretário leu as resoluções e as propostas definidas pelo Grupo de Trabalho sobre os temas Nº5, 6, 7, 16 e 23, e as apresentou para votação, na seqüência abaixo.

O tema Nº5 - sob o título - "Procedimento Operativo para criar códigos de endereços telegráficos da AMAS", não foi aprovado, resolveu-se que o mesmo deveria ser estudado pelo C.A.M.A.S. durante o biênio 96/97 e que se anexasse as sugestões apresentadas pelo COLCO argentino, que serviriam de base para o estudo.

A seguir, foi apresentado o tema Nº6 - Documento do C.A.M.A.S. 17/6 - "Procedimento Operativo para o trâmite de mensagens entre as estações rádios internacionais dos países da AMAS". Foram aprovados por unanimidade os itens 1 e 3 e após alterações, o item 2, que ficou com a seguinte redação:

"Recomenda-se, ainda, que o C.A.M.A.S. estude o desenvolvimento de um sistema criptográfico para uso, quando necessário, com as mensagens que trafegarão por esse canal, ou decidir por um eventual aproveitamento do sistema atual de criptografia".

Com respeito ao tema Nº7 - Documento <sup>XVII</sup> 17/7 do C.A.M.A.S. - "Reuniões Internacionais - Participação dos países da AMAS, o mesmo foi aprovado por unanimidade com a seguinte alteração ao texto inicial:

" Em ocasião de se realizar uma reunião de nível internacional, na qual participem todos o algum dos países membros da AMAS, de forma independente, nos comprometemos a tentar, de modo bastante antecipado, o intercâmbio de informações, a fim de tratar de unificar, até onde seja possível, a posição a ser apresentada".

O tema Nº13 não foi apresentado na ordem seqüencial pelo Grupo de Trabalho, por ter sido entendido que tal tema não necessitava de estudo mais profundo.

Em seguida, foi apresentado o tema Nº16 - Documento <sup>XVII</sup> 17/16 do C.A.M.A.S. - Ativação dos ANC ao ser imposto o CNTM/VOLUNTARIO FASE II com MERZONES com pontos de Reunião/Controle - o qual não foi aprovado. O COLCO brasileiro propôs então que o tema fosse

levado a estudo do C.A.M.A.S.. Tal proposição foi aprovada por unanimidade, acrescentando-se, ainda, um anexo, apresentado pelo COLCO argentino para servir de subsídio ao estudo.

Apresentado o tema Nº23 - Documento 17/23 do C.A.M.A.S. - Navios de Giro Rápido (FTA) costeiros. O tema não foi aprovado por unanimidade quando de sua votação. Ficou decidido, então, que o referido tema passasse a estudo do C.A.M.A.S., aprovando-se duas moções apresentadas pelo COLCO argentino, correções às Folhas Amarelas do SUPP 1, anexando-se o documento com as opiniões deste COLCO.

Após a votação dos temas apresentados pelo Grupo de Trabalho, passou-se à apresentação do temário original.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO argentino a apresentação do tema Nº10 - Documento 17/10 do C.A.M.A.S. - Pequenas correções à tabela 1.3 - das FOLHAS AMARELAS, que, após a exposição, foi votado e aprovado por unanimidade.

Em continuação o C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro a apresentação do tema Nº11 - Documento 17/11 do C.A.M.A.S. - Alteração das FOLHAS AMARELAS complementares ao Cap. 1 do SUPP 1 ao ATP 2 Vol I dos destinatários das mensagens CONSIGN, o qual foi votado e não aprovado por não se ter chegado a um consenso.

O tema Nº12 - Documento 17/12 do C.A.M.A.S., "Alteração ao FO-XV-1, apresentado pelo COLCO brasileiro, foi debatido e aprovado por unanimidade.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro que apresentasse o tema Nº13, Documento 17/13 do C.A.M.A.S., "Alteração nas Folhas Amarelas complementares ao Cap. 4 do ATP 2 VOL I referente ao trânsito entre os pontos de Reunião/Controle através de MERZONES que, colocado em votação, foi aprovado por unanimidade.

Em seguida foi apresentado o tema Nº14, Documento 17/14 do C.A.M.A.S., "MERZONES com ponto de Reunião/Controle. Navio Escolta Administrativo para comboio costeiro que a atravessa". Sendo colocado em votação, aprovou-se que o tema fosse discutido pelo Grupo de Trabalho.

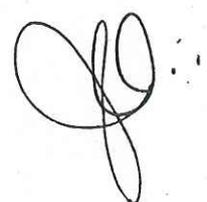
Apresentado o tema Nº15 - Documento 17/15 do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Controle. Saída de um navio de um porto cujo NCSO é o mesmo que esta a cargo do ponto de Reunião/Controle", pelo COLCO uruguaio, foi o mesmo passado para estudo do Grupo de Trabalho.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO brasileiro a apresentação do tema Nº17 - Documento 17/17 do C.A.M.A.S. - "Alteração das Folhas Amarelas complementares ao CAP. 6 do ATP 2 VOL. I referente à implementação de MERCOMMS em CNTM/Pleno", que, após o debate foi aprovado por unanimidade.

  
O tema Nº18, Documento 17/18 do C.A.M.A.S., "PORTSTATE CONSOLIDADO", pela solicitação do próprio COLCO uruguaio, que o apresentou, foi colocado para ser estudado por um Grupo de Trabalho.

O C.A.M.A.S. solicitou ao COLCO uruguaio a apresentação do tema Nº19, Documento 17/19 do C.A.M.A.S., "Uso e confecção de Rota Padrão", que após ser debatido foi aprovado para ser estudado por um Grupo de Trabalho. ✓

As 12:05 horas, o C.A.M.A.S. deu por encerrada a sessão até o dia 13 às 09:30 horas, deixando ao Grupo de Trabalho o tempo da tarde para que pudessem ser tratados os temas pendentes. ✓



XVII REUNIAO DE COLCO

ATA DO DIA 13 DE MARÇO DE 1996

As 09:50 horas, o Sr. C.A.M.A.S. deu por iniciada a terceira sessão da XVII Reunião de COLCO.

O Sr. C.A.M.A.S. solicitou ao Grupo de Trabalho as resoluções e novas propostas obtidas em relação aos temas Nº14, 15, 18 e 19, as quais foram lidas pelo secretário.

Seguindo a ordem, foi apresentado o tema Nº14 - Documento 17/14- do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Contrôle - Navio Escolta Administrativo para comboio costeiro que a atravessa", pelo COLCO uruguaio, foi proposta uma nova redação como a seguir:

"Em cada ORDOP Regional, o OCE (C.A.M.A.S.) dará intruções detalhadas sobre a responsabilidade de cada OCA originador de comboios costeiros, que atravessarão MERZONES, de introduzir a quantidade e as características do PS ( navio fictício ) para servir como ADMSCIT de cada comboio programado. O mesmo poderá ser empregado para efetuar a viagem de ida e de volta, caso acordado pelos OCA dos pontos de REUNIAO/CONTROLE de entrada e saída da MERZONE. Em caso de continuar a viagem, a informação de destino final será simulada mediante mensagem do DISTAFF OCA dirigida ao NCSO da saída". Após a sua votação, o mesmo foi aprovado por unanimidade.

O tema Nº15 - Documento 17/15 do C.A.M.A.S. - "MERZONES com pontos de Reunião/Controle" - saída de um navio de um porto cujo NCSO é o mesmo que está encarregado do ponto de Reunião/Controle, apresentado pelo COLCO uruguaio, tem sua proposta alterada para:

1) Alterar as Folhas Amarelas complementares ao CAP 4 do ATP 2 Vol.I, "Procedimentos para o trânsito entre pontos de Reunião/Controle através de MERZONES", acrescentando ao paragrafo (1) do item J., a seguinte nota, na penultima posição:

- No caso particular, em que a autoridade encarregada do ponto de controle de entrada, seja simultaneamente o NCSO de um porto próximo, situado fora da MERZONE, que deva fazer suspender um navio para que seja incorporado ao comboio costeiro que partirá do referido ponto, não cumprirá o caso geral descrito no parágrafo (2) do item h. Em seu lugar, o referido NCSO, fará suspender o navio e o incorporará ao comboio redigindo só uma COASTSAIL, colocando o próprio porto como porto de saída e como destino imediato o ponto de saída da MERZONE e indicando num conjunto AMPN o ETA ao ponto de controle de entrada e sua incorporação ao comboio, seguindo o seguinte exemplo :

SKED/251030Z/OCT/MPL/MG03/281830Z/OCT/CDD//  
AMPN/ETA MG02 251730Z OCT, PARA INCORPORAR AO COMBOIO//

2) No caso de porto dentro da MERZONE, (parágrafo 2, item J)(1), acrescentar : "destino final no último campo do SKED".  
Executada as alterações proposta, foi aprovada por unanimidade.

O COLCO uruguaio apresentou o tema Nº18, sob o título: "PORTSTATE CONSOLIDADO", com a modificação abaixo, no texto de proposta :

Nome de mensagem.

RESUMO DIARIO DOS NAVIOS.

Propósitos/Instruções. - Do ACO ao AC, com o Resumo Diário das PORTSTATE de seus portos. Reduzir o volume de tráfego de mensagens e proporcionar ao AC um panorama dos navios nos portos subordinados.

Exemplo do Resumo Diário de Navios:

P 250010Z AUG 95  
FM OCA URUGUAY MONTEVIDEO UY  
TO CAMAS MONTEVIDEO UY  
BT  
UNCLAS  
SUBJ: EXER/ COAMAS 95  
RESUMO DIARIO DE NAVIOS EM 242359Z  
PORTO DE MONTEVIDEO  
PS HOJI/ PS TOPEKA  
PORTO DE MALDONADO  
CXFN/ PRESIDENTE RIVERA  
BT

Esta proposta foi votada e aprovada por unanimidade.

O tema Nº19 "Uso e confecção de Rotas Padrão", apresentado pelo COLCO uruguaio foi modificado e aprovado, por unanimidade, com o seguinte texto, que deverá ser incluído nas FOLHAS AMARELAS ao SUPP 1 MERCOSUL, tabela matriz 1-4, como nota 7. ao final da página :

a) Na fase I e II (fora das MERZONES) para as mensagens MERCOSUL tipo COASTSAIL/SAILORDIND, serão usados, unicamente, os conjuntos LALO/POINT para formar as rotas.

b) Na fase II (dentro das MERZONES) poderão ser usadas qualquer dos cinco métodos de rota: RTE; NURPS; ROUTE LANE; LALO; e POINT.

Ao término da exposição dos temas estudados pelo Grupo de Trabalho, continuou-se expondo o temário original.

O COLCO argentino apresenta o tema Nº20 Documento 17/20 do C.A.M.A.S. "Necessidade de se estabelecer um procedimento da AMAS, para o período de transição do CNTM/PLENO ao CNTM/VOLUNTARIO, em uma desescalada bélica", que foi debatido e aprovado por unanimidade.

Seguiu-se apresentação do tema Nº21 - Documento 17/21 do C.A.M.A.S. - "Tema Nº28 da XVI Reunião de COLCO (Projeto de PO para evacuação de portos em emergência), que foi debatido e aprovado por unanimidade.

O COLCO uruguaio apresentou, em seguida, o tema Nº22 - Documento 17/22 do C.A.M.A.S. - "DIVERSION ORDER/DIVERTORD, pontos de referência", que foi debatido e aprovado por unanimidade e acrescentado um anexo com opiniões do COLCO argentino.

Na sequência, o COLCO brasileiro apresentou o tema Nº24 - Documento 17/24 do C.A.M.A.S. - "Recomendação para a elaboração e distribuição das DIRETIVAS dos Exercícios, que debatido foi aprovado por unanimidade.

Em seguida foi exposto o tema Nº25 - Documento 17/25 do C.A.M.A.S. - "Simpósio de OCA", que havia sido proposto pelo, C.A.M.A.S., para ser estudado por um Grupo de Trabalho no primeiro dia de reunião e que por falta de tempo só pode ser estudado no segundo dia, teve sua proposta original alterada para:

"1. Na próxima CNIE-CNTM, as delegações da AMAS apoiarão a proposta de fixar, como um dos temas permanentes destas reuniões, um intercâmbio de idéias e experiências sobre os seguintes aspectos a nível de OCE, ROCE e OCA:

- Condução dos exercícios;
- Introdução e utilização de incidentes em exercícios;
- Situações adversas que podem surgir nos exercícios e suas resoluções; e
- Ambiguidades de publicações e de procedimentos, em separado.

A proposta foi votada e aprovada por unanimidade.

As 10:40, o COLCO uruguaio solicita um intervalo e as 11:15 os debates foram reiniciados.

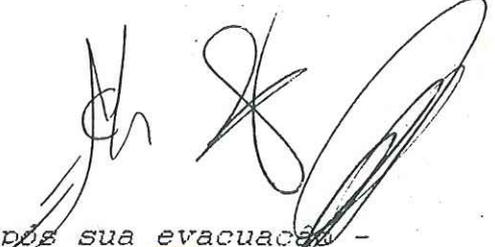
Seguiu-se a apresentação do tema Nº26 sobre "Registro de Informações no C.A.M.A.S., que não foi aprovado por não se ter chegado a um consenso.

A seguir, o Secretário apresenta o tema Nº27 - Documento 17/27 do C.A.M.A.S. - "Temas da Reunião de Crítica do Exercício COAMAS 95 que estão pendentes para ratificação na XVII Reunião de COLCO e não constam de temas anteriores". Este tema foi também estudado pelo Grupo de Trabalho, que propôs as resoluções que se seguem sobre cada um, respectivamente.

Tema Nº17/27-1 - "MERZONES e MERZONES com ponto de REUNIÃO/CONTROLE" - Tema Nº3 da reunião de Crítica do COAMAS 95 - foi obtida a seguinte resolução pelo Grupo de Trabalho:

"O OCE ao implantar as MERZONES, deverá informar se serão com ou sem ponto de Reunião/Controle". A resolução foi aprovada por unanimidade.

Tema Nº17/27-2 - "NAVIOS FANTASMAS" - tema Nº10 da reunião de Crítica do COAMAS 95 - foi votado e aprovado por unanimidade sua ratificação.



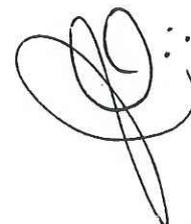
Tema Nº17/27-3 - "Situação dos portos após sua evacuação" - tema Nº11 da Reunião de crítica do COAMAS 95 - foi votado e aprovado por unanimidade sua ratificação.

Tema Nº17/27-4 - "ESTAÇÕES CORAD"- tema Nº12 da Reunião de Crítica do COAMAS 95 - ficando sem efeito, não sendo ratificado.

Tema Nº17/27-5 - "INCLUSÃO DO CONJUNTO AMPN NA PORTSTATE PARA NAVIOS MERCANTES REAIS"- tema Nº13 - da Reunião de Crítica do COAMAS 95 - ficando sem efeito, não sendo ratificada as resoluções sugeridas nas Reuniões de Crítica do biênio 94/95.

Tendo em vista a grande quantidade de assuntos que foram entregues ao estudo do C.A.M.A.S. no biênio 96/97, se aprovou uma moção para que os COLCO argentino, brasileiro, uruguaio e o OCONTRAM paraguaio, apoiem com colaboração todos os trabalhos a serem realizados. O C.A.M.A.S. estabelecerá um cronograma com as datas limites para o recebimento destas colaborações.

Tendo-se terminado o temario previsto para a XVII Reunião de COLCO, o C.A.M.A.S. suspendeu a sessão até o dia 15 de Março às 09:30, deixando explicito todo o trabalho a ser realizado pela Secretaria.



## ANEXO AL TEMA Nº 5



### ANÁLISIS:

1. El sistema propuesto es para usar en los ejercicios ( los COLCO's no deberían estar en la tabla, ya que no son autoridades participantes del desarrollo de los mismos ).

2. Este procedimiento presentaría ventajas en la rapidez en las comunicaciones y desventajas en la confianza, es conveniente compararlas.

*Ofrece*  
3. Brinda menor tiempo en la redacción del encabezamiento de cada mensaje, pero no es significativo, en particular con el difundido uso de las computadoras PC con el "esqueleto del mensaje tipo" ya cargado en la memoria.

4. Brinda menor tiempo para transmitir cada mensaje al reducir el tamaño del encabezamiento, pero es insignificante en relación a las velocidades de transmisión en juego en HF/ SATÉLITE/BLAST.

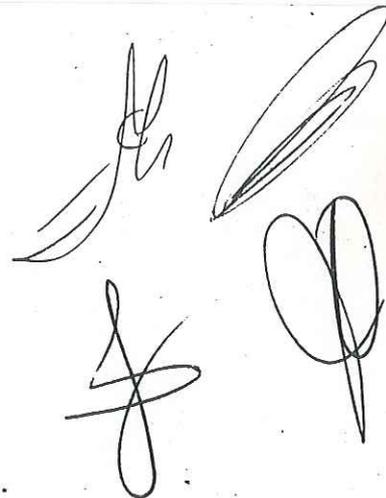
5. El verdadero problema a solucionar, para *reducir* acortar los enormes *atrasos* retrasos en las comunicaciones, reside en los tiempos muertos sin poder entrar en ligazón las estaciones internacionales o las esperas en la interface entre la red nacional y la estación internacional. Una vez en ligazón y comenzada la transmisión, la diferencia de unas pocas más o menos letras en los indicativos no es significativa en los tiempos.

6. Como contrapartida, abreviar los indicativos daría lugar a frecuentes errores en las direcciones, con perdida de confianza en las comunicaciones. Esto ya fue analizado en las reuniones de crítica con los países NATO y estos opinaron sobre la necesidad de mantener el actual sistema de nombre completo, ciudad y código de país, usado en todo Occidente.

7. El problema se agravaría en los ejercicios TRANSOCEANIC e INTERAMERICANO ante el notable incremento de participantes, muchos de ellos con casi nulos conocimientos de geografía mundial. Por otra parte no es solución usar el nuevo sistema solo para el COAMAS, cambiarlo a lo largo de los ejercicios del año confundiría aun más a nuestro personal.



**ANEXO AL TEMA N°16**



**ANÁLISIS:**

No se comparte la propuesta por las siguientes razones :

1. Si bien es correcto que el ATP 2 no dice expresamente que el "sistema Q de mensajes y rutas terminales" de la AHP-1 sea solo para PLENO, cuando se redactó este PO de los ANC los países del AMAS teníamos acceso a información parcial NATO , extraoficial pero de total confianza, corroborando que la AHP-1 y su sistema Q se aplica solo en PLENO.

El ATP 2 VOL. I no dice nada respecto a la puesta en vigor del sistema Q ( ver art. 326 a. y b. ). Es en el SUP 1, tabla matriz 1-4 de la estructura de los mensajes, donde dice que "los conjuntos QMSG serán mandatorios cuando estén en vigor"; pero esto es por otra razón, si bien el sistema Q es usado por la NATO solo en PLENO, eso no es automático ni sucede siempre, debe además ser expresamente puesto en vigor ( Pleno es condición necesaria pero no suficiente). En cambio en el AMAS hemos optado por poner automáticamente en vigor los ANC al imponerse el PLENO .

2. Es correcto que en las MERZONES , grandes o chicas, con o sin puntos de control, el "grado de control" puede llegar a ser tan rígido y detallado como en CNTM PLENO con POLÍTICA ALFA. Pero excepto en este importante detalle , CNTM/V y PLENO difieren marcadamente en muchos otros aspectos, sobretodo en el CONCEPTO GENERAL BÁSICO de que el primero corresponde a CRISIS REGIONALES y el otro a ACCIONES BÉLICAS CLÁSICAS GENERALIZADAS; al ser actualmente el primero el más practicado debemos evitar la tentación de "convertirlo de hecho en un PLENO".

3. No se aprecia correcto decir que el NCSO "rutea" respecto a las MERZONES ( del tamaño que fueran ), solo se desempeña como símil de AUTORIDAD DE ZARPADA, el que establece las únicas rutas que se deben usar (símil en VOLUNTARIO de "AUTORIDAD DE ESTABLECIMIENTO DE RUTA Y AUTORIDAD DE RUTEO" de Pleno,

acumulando ambas ) es el COMANDANTE MERZONE, en su clásico mensaje INSTRUCCIONES DE COMANDANTE MERZONE, responsabilidad que el ATP 2 no delega en los NCSO, ni está así tampoco previsto hacerlo en el nuevo procedimiento del AMAS.

4. Fundamentalmente porque no se vislumbra una necesidad práctica y real de los ANC, el de Área de Mar Peligrosa no tiene sentido, la MERZONE en sí es el área peligrosa, cada nueva área peligrosa motiva una nueva declaración de otra MERZONE.

Es improbable tener casos de campos minados defensivos o enemigos ofensivos en una crisis de bajo perfil como es el CNTMV, pero de haberlos serían pocos, no se necesita ANC, simplemente motivarían sucesivos mensajes INSTRUCCIONES CTE MERZONE con la novedad; además es él mismo el que deberá cambiar las rutas acorde a los peligros, no el NCSO.

## ANEXO AL TEMA Nº 22

1. **SE APRUEBA** la propuesta de que el Estado Mayor del CAMAS del período 96/97 estudie este Tema 22, **AUNQUE COLCO ARGENTINA NO COINCIDE CON LOS ARGUMENTOS EXPUESTOS** y cree que el tema de los mensajes de diversión está suficientemente claro en el SUPP 1 (MERCO) y en ambos ATP 2 VOL. I y II.

2. **SE SOLICITA** el formal agregado del presente documento a las Actas de esta Reunión de COLCO's, como constancia y para que sirva como un elemento de consulta de ese estudio.

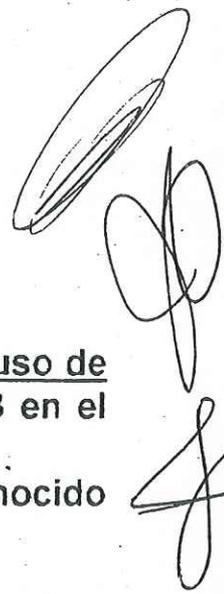
### ANÁLISIS:

1. Los mensajes **DIVERSIÓN ORDEN** y **DIVERTORD** describen en paralelo un mismo fenómeno (un cambio en la ruta), por lo cual sus formatos contienen idénticos cuatro ítems básicos de información:

- motivo de la diversión.
- posición u horario de la diversión.
- posiciones subsiguientes.
- si la diversión involucra un cambio de destino, el nombre del nuevo puerto y la nueva ETA - (Ver SUPP 1 TABLA 1-1, DIVERTORD)

Uno es "en lenguaje en claro" y el otro "en lenguaje MERCO formateado (conformado)" para introducción automática en sistemas de computación, pero ambos dan la misma información.

2. En el Desarrollo, primer párrafo y comienzo del segundo, se expresa textualmente:



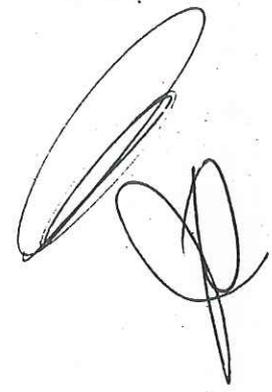
**“El formato del mensaje establecido en los ATP, dispone el uso de un punto en la derrota para efectuar dicha DIVERSION ( AB en el ejemplo del ATP 2 VOL. II, Anexo “A” punto 1 ).**

**Este punto de la derrota no tiene coordenadas ni es conocido por la ORGACONTRAM.”**

Aquí se aprecia una confusión entre “información requerida” y “ejemplo” ( no hay un formato, es una guía de la información requerida y en que secuencia, no es MERCÓ, no tiene conjuntos mandatorios y opcionales ). En el ANEXO “A” punto 1, primero está la “información requerida”, cuyo ítem (2) dice textual y exclusivamente “(2). La posición o tiempo en el cual la diversión tiene lugar” ( no dispone nada, ni un punto de la derrota, ni ninguno de los otros posibles métodos para describir una posición ).

En el ejemplo que muestra a continuación, se usa “UNO DE LOS VARIOS MÉTODOS PREVISTOS EN EL ATP 2 VOL. I PARA DESCRIBIR UNA POSICIÓN”, concretamente “ordena que el buque divierta cuando llegue exactamente a la posición AB de la ruta por la cual está navegando”. Esto en el mensaje DIVERTORD de ese caso sería expresado en MERCÓ con : “POSIT/000/AB/0NM/-/DIVPNT/...”.

Obviamente este punto de la derrota tiene que tener coordenadas y las mismas deben ser conocidas por la ORGACONTRAM y sobretodo por el principal interesado que es el BUQUE (corresponde a un COASTSAIL / SAILORDIND, en el cual normalmente se describen los puntos de la derrota, con sus correspondientes bigramas). De lo contrario este ejemplo no tendría sentido, nadie entendería donde se produce la diversión; de no tener coordenadas y/o no ser conocidas no se hubiera utilizado AB en el ejemplo, usándose en cambio otros métodos en vigor ,como una diversión por tiempo o dando expresamente en claro la latitud/longitud de la posición AB.



3. En el segundo párrafo del desarrollo se menciona al ATP 2 VOL. I, párrafo 331 (ese número corresponde al CAMBIO 2 que hemos acordado no usar, por contener un cambio sin importancia pero que corre toda la numeración de párrafos, alterando las traducciones al español y portugués. En el CAMBIO 1 en vigor corresponde el 330, con mismo texto ).

En su redacción se está refiriendo a su uso en CNTM / PLENO, lo cual no implica que solo se puede usar en PLENO, pero, lo que es conceptualmente más importante, este párrafo 330 habla de los puntos de diversión ( RDIV ) dispersos expresamente a los costados de la ruta para referir posibles puntos de diversión y no de los puntos de la derrota, como AB, usados también para divertir; parecería haber una confusión.

Lo que sucede es que para describir las posiciones de diversión y evitar dar directamente latitud/longitud, se pueden usar indistintamente como puntos de referencia:

- las POSICIONES DE LA RUTA (por marcación y distancia a una posición o divirtiendo exactamente en la que se menciona, como en el caso AB del problema del ICEBERG).

- los RDIV ESTABLECIDOS PARA CADA VIAJE OCEÁNICO INDEPENDIENTES ( por marcación y distancia a uno de ellos ).

Ambos son correctos; todo esto está explicado claramente en el artículo que sigue, el 331 del CAMBIO 1, en sus ítems a.) y b), los cuales hasta incluyen ejemplos de cada caso.

4. En caso de no ser necesario se omite el punto (4), sin problemas, este no es un mensaje MERCOSUR estricto con campos mandatorios, permite aplicar criterio en cada caso; ver en ATP 2 VOL. II página B-1-4 lo que muestra al respecto el FORMULARIO que está adentro del SOBRE TANGO, allí el mensaje de diversión mencionado justamente omite el punto 4.

5. No se concuerda con qué los RDIV nunca han sido establecidos en los ejercicios, en muchos ejercicios entre 1985 a 1995 inclusive, tanto el CAMAS , la ORGACONTRAM argentina y otras participantes así lo han hecho. Las veces que se haya omitido fue por errores.

6. Tampoco se concuerda con que los RDIV solo sirvan para PLENO. El problema debe ser mirado **sin perder de vista los cambios que ha tenido el ATP 2 en los últimos 10 años DESDE EL ATP 2 "C", mirando el conjunto del problema de fondo;** a nivel de detalles hay cambios incompletamente redactados, si tomamos al pie de la letra párrafos aislados del contexto se presentarán muchísimas ambigüedades de este tipo. Por eso es que la NATO ha resuelto reescribir totalmente los ATP 2 ( produjo el nuevo ALFA no liberado y nosotros planeamos redactar los propios).

El SUPP 1 , parte inseparable del ATP 2 VOL. I , y que contiene hasta el mínimo detalle de cada mensaje, no dice en ningún lugar que no se puedan usar RDIV en los SAILORDIND durante CNTM/V, algo que sería además ilógico por dar mayor seguridad para evitar nombrar PSN de ruta por su latitud - longitud al disponerse diversiones. La redacción del art. 330, que habla de instrucciones de ruteo, es la misma del ATP "C" cuando no se usaba SAILORDIND en CNTM / V sinó el PASSREP. Y es fundamental hacerse varias preguntas, saliendo de los esquemas de interpretación semántica , ahora que el SAILORDIND se usa en CNTM / V y PLENO :

- Que desventaja o perjuicio práctico se presenta, si al visitar un buque en Voluntario y llenar el formulario BRAVO para una zarpada oceánica, luego que el Capitán le dió al NCSO los puntos de su intención de viaje , este último le informa algunos pocos RDIV con sus posiciones y bigramas, explicandole su eventual uso en mensajes DIVERSION ORDER que podría recibir en relación a MERZONE's ?
- No es significativo el aumento de la seguridad de la ruta ante el riesgo de interceptación enemiga de los mensajes , transmitidas en claves de buques mercantes quizá no tan fuertes como las navales ?

- Si se ha dispuesto taxativamente el usar muchos mensajes indistintamente en Pleno y Voluntario, no estamos cayendo en una pérdida del objetivo, ante el recurrente fenómeno de buscar resquicios semánticos para justificar diferenciarlos aunque sea en detalles, o sea para volver de hecho al uso anterior derogado ?

**OPINIÓN DE COLCO ARGENTINA:** NEGATIVA, no se cree necesario cambiar el procedimiento para los FTA costeros, por considerarlo adecuado y no coincidir con las interpretaciones del COASTSAILSUM en que se basa la PROPUESTA. Sugerimos una NUEVA PROPUESTA, para corregir en el SUP 1 un detalle que puede provocar ambigüedades.

**ANÁLISIS:**

1. Con relación al Desarrollo, segundo párrafo, es conveniente aclarar que el caso FTA oceánico figura en el ATP 2 VOL. I desde su promulgación en 1985. El problema que surgió y solucionó, es que el artículo 309 que lo establece, remite erróneamente para los detalles al "artículo D - 119 b. del ANEXO DELTA del SUPP 1", el cual no existe en el SUPP 1; en cambio tenemos en el ANEXO DELTA del ATP 2 VOL. I el artículo D - 118 b , el cual establece como zarpar los FTA COSTEROS mediante COASTSAILSUM; además el antiguo SAILORDINDFTA fue retirado del SUPP 1, por lo cual no conocíamos su formato.

Consultado CINCLANTFLT, ya hace años, nos dió la razón e informó que para el FTA oceánico se debía hacer un mensaje para todo el viaje completo con el mismo formato del antiguo SAILORDINDFTA, pero dándole el nombre de SAILORDIND a secas como en el caso común; esto es lo que figura en el SUPP 1 hojas amarillas como solución al caso, pero con un "mensaje ejemplo" que por el tipo de derrota oceánica elegida puede confundir.

2. Emplear para el FTA costero un solo mensaje con todas las etapas del viaje completo, algo similar al caso SAILORDIND para FTA oceánico, parece en la teoría y para los ejercicios algo muy práctico y sencillo, ideal para sistematizar los mensajes MERCOSUR.

El problema surge cuando analizamos esto a la luz de la realidad, para la cual nos ejercitamos, para la cual existe el MERCOSUR. Ambos casos de FTA, oceánico y costero, tienen en común que se aplican a buques con cortos tiempos en puerto por su capacidad de carga rápida. Pero, a partir de allí existen grandes diferencias:

- La primera está expuesta en el mismo Desarrollo del Tema, normalmente la duración de las piernas es muy diferente entre ambos casos, por las distancias en juego.

- La segunda y vital, según surge de la lectura completa del Anexo DELTA del ATP 2 VOL. I, es que el contexto del tráfico costero es diferente al oceánico, menos organizado y por lo tanto difícil de anticipar ; concretamente, será excepcional conocer con anticipación el diagrama del viaje completo.

Por eso el ATP 2 VOL. I establece soluciones totalmente diferentes, para el oceánico todas las piernas en un solo mensaje, para el costero solo la próxima pierna anticipada urgentemente por teléfono y más tarde oficializar ese movimiento en el COASTSAILSUM resumen diario ( ATP 2 VOL. I , ANEXO DELTA, ARTÍCULO D-118 , ÍTEMS b. y c. ).

3. Por lo hasta aquí expuesto no se coincide con qué sea necesario modificar al procedimiento, se considera correcto usar el COASTSAILSUM para los FTA COSTEROS .

4. En cambio se detecta un problema a solucionar, una omisión importante en el SUPP 1, tabla 1-1, tanto original en inglés como en hojas amarillas : en el PROPÓSITO del mensaje COSTSAILSUM se cita solo uno de los casos de su empleo , omitiendo el otro, justamente el buque costero FTA, originando confusiones si no es leído simultáneamente con dos artículos separados del ATP 2 VOL. I. (D-134 y D-118) que lo explican al detalle con meridiana claridad.

5. No se coincide con lo expuesto en el Desarrollo, párrafos tercero al quinto inclusive , se están mezclando como uno solo los dos casos mencionados de uso del COASTSAILSUM .

6. El ATP 2 VOL. 1 (cambio 1), anexo DELTA (tráfico costero), art. D-134, detalla uno de los casos de uso del COASTSAILSUM :

**“CUANDO NO SE PUEDE ENVIAR UN COASTSAIL QUE LLEGUE EN TIEMPO POR ESTAR SATURADAS LAS COMUNICACIONES Y SIEMPRE Y CUANDO EL VIAJE DURE MENOS DE 36 HORAS”;**

**( Nota: este caso no es FTA, no surge de la corta estadía en puerto).**

7. EL art. D - 118, ítems b. y c., detalla el segundo caso de uso del COASTSAILSUM:

**“ BUQUE FTA COSTERO, LA CORTA ESTADÍA DEL BUQUE EN PUERTO NO DA TIEMPO A INSTRUIRLO, CONFECCIONAR EL LEGAJO DE ZARPADA, ETC.**

**(Nota: este caso surge de la condición de FTA, es independiente de si el viaje dura más o menos de 36 horas y del estado de las comunicaciones).**

8. En ambos casos de COASTSAILSUM, el NCSO procede a: **rutear e instruir expeditivamente al buque, anticipar esa próxima pierna urgentemente por teléfono y luego oficializar la información en el COASTSAILSUM.**

9. Se sugiere corregir en el SUPP 1: la “TABLA 1-1 HOJAS AMARILLAS” y el “EJEMPLO DE MENSAJE DEL ÍTEM 5 HOJAS AMARILLAS”, el cual si bien corresponde a un SAILORDIND para FTA oceánico, por su derrota puede confundir (aunque lejos de la costa, es paralela a ella); son las únicas necesidades que se vislumbran de lo expuesto en este tema.

**AGREGADOS: Propuesta de corrección citada.**

Copia de los art. D-134 y D-118 citados.

PROPUESTA

Cambio a las hojas amarillas del SUPP 1 al ATP 2 VOL. I.

1. En la tabla 1-1, hojas amarillas, línea del mensaje COASTSAILSUM, reemplazar el texto del PROPÓSITO por el siguiente:

“Un informe diario del NCSO, enviado solo cuando es necesario, informando el Resumen de Buques zarpados de su/sus puertos en las últimas 24 horas y no informados por COASTSAIL, debido alguna de las dos siguientes situaciones :

a) Viaje costero menor de 36 hasta el destino inmediato y simultanea existencia de un recargo en las comunicaciones que impediría que el COASTSAIL llegue en tiempo - (Ver detalles en ATP 2 VOL. I, Cambio 1, Anexo DELTA , artículo D -134, COASTSAILSUM MESSAGE ).”

b) Buque con muy corta estadía en puerto, por tener características de giro rápido costero (coastal FTA ) - (Ver detalles en AT2 VOL. I, Cambio 1, Anexo DELTA, artículo D - 118, ítems b. “FTA costero” y c. “NCSO”.

2. En ítem 5. de los Ejemplos de Mensajes de hojas amarillas (SAILORDIND para el caso FTA oceánico), cambiar el texto del mensaje por el siguiente, el cual muestra una derrota claramente oceánica :

BT

UNCLAS

EXER/.....//

MSGID/SAILORDIND/NCSO USHUAIA/O4//

SHIP/PQDR/RIO LIMAY/TM/AR//

CARGO/MERC/RUB/100//

SKED/260800Z/OCT/USU/CTO/121000Z/NOV/MEL//

SPD/SOA: 18//

RTE/S/PENELOPE/14/2/WA/P//

SKED/121600Z/NOV/CTO/RIC/141230Z/NOV/MEL//

SPD/SOA: 16.5//

RTE/S/JONHATAN/5/8/SE/G//

SKED/141700Z/NOV/RIC/MEL/261400Z/NOV//

SPD/SOA:17.5//

RTE/S/ROSE/3/10/LD/L//

CHOP/.....

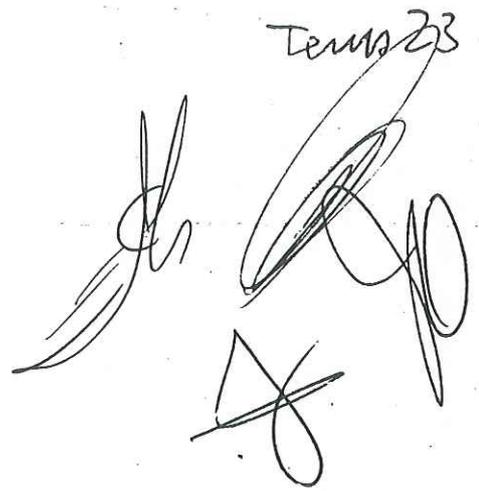
BT

Handwritten signatures and scribbles in the top right corner, including a large signature and several smaller marks.

Nota:

( Colocar mismo contenido anterior, cambiando en su última línea RIO por MEL ).

CONTINUACION DEL TEMA Nº 23

Temas 23  


PUBLICACIÓN

R.O-2-032

CONFIDENCIAL

Ejemp Nro

MANUAL ALIADO PARA EL CONTROL  
NAVAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ATP 2 Vol. I

Edición de Enero de 1996

(Contiene hasta el Cambio 1 hecho por la NATO)

PROVISORIA

Los detalles de la formación inicial, si se conocen, los incluirá el NCSO en el **Legajo de Zarpada Costera**. Una vez abandonado el puerto, el comodoro del convoy/OCT. (de acuerdo con la situación) ordena la formación del convoy.

#### D-116. (C) Ubicación de la formación

Al ubicar los buques en un convoy costero, debe prestarse atención a las características de la unidad, tales como el tamaño, la maniobrabilidad, si se va cargado o en lastre y la velocidad crítica. La conveniencia de ubicar a los buques más grandes y rápidos en posición de vanguardia debe equilibrarse frente a la consideración de la guerra de minas, que pueden aconsejar otra cosa. También debe recordarse que los buques en lastre son considerablemente afectados por el efecto del viento cuando avanza a baja velocidad. La sencilla práctica de incorporarse al extremo de la cola de un convoy, sobrepasa las consideraciones anteriores.

#### D-117. (C) Independientes

Los criterios que rigen para la navegación de los buques independientes costeros diferirán, por regla general, de los que rigen para independientes oceánicos. (Véase el artículo 307). La capacidad de navegar con precisión y la posesión de buenas comunicaciones (mediante las cuales se pueda ordenar a los buques divertir), a menudo pueden resultar factores más importantes que la velocidad, en particular cuando exista amenaza de minado (Véase el párrafo D-114).

## SECCIÓN III - PROCEDIMIENTOS PARA LA ZARPADA Y EL RUTEO

#### D-118. (C) Ordenes de zarpada

- a. El NCSO preparará las órdenes de zarpada necesarias empleando un **legajo de zarpada costera**. Destinado a satisfacer las necesidades del tráfico costero, este legajo es mucho más sencillo que el descrito en el artículo 410 (ver ATP-2. Vol. II, Anexo BRAVO)

**b. Buques FTA (giro rápido costeros).**

No es práctico usar el MERCÓ formal ( mensaje COASTSAIL ) para los buques FTA independientes costeros, por su muy corta estadía en puerto. En tales casos el NCSO pedirá al capitán que zarpa los siguientes datos:

**INDI, NOMBRE, DESTINO, SOA, CARGAS,  
EQUIPOS DE COMUNICACIONES.**

**c. NCSO**

(NOTA DE LA TRADUCCIÓN: OBIAMENTE ESTE ÍTEM ES UNA CONTINUACIÓN DEL b. ANTERIOR)

**1. Basado en dichos datos anteriores y en las ordenes que tenga del OCA, dará al Capitán las siguientes instrucciones:**

- (a) Ruta a ser navegada (en caso PLENO , en VOLUNTARIO. la ruta la elige el buque, por supuesto ).
- (b) Peligros en la derrota.
- (c) Ayudas a la navegación disponibles.
- (d) Cuando y como informar , en caso de tener que desviarse de su derrota.

**2. Informa dicha zarpada por el medio más rápido, normalmente teléfono, a los OCA's y NCSO's directamente interesados y luego agrega la información en el COASTSAILSUM del día.**

**D-119. (C) Ruteo costero**

Los OCA's o los NCSO's rutearán a los buques utilizando cualquier ruta de las promulgadas o mediante el sistema "Q", teniendo en cuenta los Avisos a los Navegantes de Subárea y locales (Véase artículo 326). Las instrucciones para el ruteo deben incluir el ancho de la ruta, cuando éste es limitado. **A los convoyes costeros no se le proporcionarán rutas para rezagados,** pero a los capitanes se les darán instrucciones para proceder en caso de perder contacto con el convoy, en el Legajo de Zarpada Costera.

### D-130. (C) Buques oceánicos

Los buques oceánicos que componen convoy costero mantendrán la misma escucha de radio que los costeros. También se les puede dar instrucciones para que reciban programas MERCOMMS. No se han de emplear equipos de llamada selectivos para ponerse en contacto con buques oceánicos si se requiere seguridad en los movimientos.

### D-131. (C) Escoltas Administrativos

Normalmente los ADMSCCT procederán a :

1. Escuchar las radioemisiones del OCA para recibir los mensajes dirigidos al comodoro del convoy y retransmitir, cuando sea necesario, al convoy.
2. Escuchar las frecuencias radiocosteras necesarias para poner en práctica el procedimiento del párrafo D-128.
3. Si es posible, cubrir las frecuencias del NCSO por cuyo puerto van a transitar.

## SECCIÓN VI - SISTEMA MERCO

### D-132. (C) Introducción

El método para la aplicación del Sistema MERCO es simplificado para la ejecución de las operaciones de los convoyes y buques independientes costeros, pues los tiempos de tránsito entre puertos suelen ser breves.

Por lo tanto, el OCA originador normalmente iniciará la formación de un convoy costero de acuerdo con los programas establecidos por el AC y lo hará zarpar desde su puerto de salida mediante un SAILORDCVYCST, en el que omitirá todos los detalles correspondientes a los buques individualmente considerados, pero sí incluirá obviamente los detalles relativos al escolta administrativo

La facultad para dar salida a los buques que se integran al convoy costero desde su puerto de zarpada y a los Joiner's desde los puertos intermedios, se delegará en el NCSO, el cual primero pedirá vacante y de ser concedida los incorpora mediante **COASTSAIL DE INCORPORACIÓN**

Las zarpadas independientes se informarán mediante mensajes COASTSAIL (párrafo D-133.).

#### **D-133. (C) Mensaje COASTSAIL**

El mensaje COASTSAIL (Véase el suplemento 1 al ATP-2 para su formato), para los independientes costeros desempeña las funciones correspondientes al SAILORDIND y se envía tan pronto se tenga la certeza de que se realizó la zarpada. En casos urgentes también deberá transmitirse por teléfono o medios similares. Con este procedimiento no se envía ningún READYREP. Se envían NONSAILEDREP y NONARRIVEDREP de acuerdo con los procedimientos MERCOSUR y los destinatarios del COASTSAIL figuran en el Suplemento 1.

El comodoro del convoy costero embarcará en el Escolta Administrativo; deberá poseer la publicación ATP-2 y podrá ser destinatario de algunos mensajes conformados.

Un mensaje COASTSAIL para un buque o buques que vayan a incorporarse a un convoy costero debe contener (MANDATORIAMENTE):

1. El conjunto REF, que hará referencia al mensaje SAILORDCVYCST.
2. En el campo "Identificador Especial de Buque" del conjunto SHIP, la letra "A".

#### **D-134. (C) Mensaje COASTSAILSUM**

(NOTA DE LA TRADUCCIÓN: POR RAZONES DE MAYOR CLARIDAD ESTA TRADUCCIÓN NO ES LITERAL.)

Mensaje resumen diario informando dos casos posibles :

- a) Zarpadas costeras en viajes menores de 36 horas y no informadas previamente por COASTSAIL normal, debido a un recargo en las comunicaciones que impediría su recepción en tiempo

b) Zarpada de buque costero FTA. con muy corta estancia en puerto que impide instruirlo normalmente y zarparlo mediante COASTSAIL NORMAL (Ver. el Art. D - 118, ítems b. y c. para más detalles).

Para los detalles MERCOSUR de la redacción y destinatarios del mensaje, consultar el SUPP 1 a esta publicación.

Para consultar otras acciones obligatorias del NCSO, previas al envío del mensaje COASTSAILSUM ( aplicables en cualquiera de ambos casos ), leer cuidadosamente el citado Art. 118, ítems b. y c.-



XVII REUNION DE COLCO  
Y RELEVO DE C.A.M.A.S.

*11 al 15 de Marzo*

*1996*

*Montevideo - Uruguay*

XVIIª REUNION DE COLCO

ACTA DEL DIA 15 DE MARZO DE 1996

Siendo las 09:45 horas del día de la fecha el Señor Contra Almirante Francisco PAZOS MARESCA, C.A.M.A.S. Saliente da por finalizada la XVIIª Reunión de COLCO. Para constancia firman los Señores Delegados y los Señores Almirantes Participantes.

Contra Almirante.....  
Mario Enrique GARCIA  
A.R.A.

Contra Almirante.....  
Oscar MOREIRA DA SILVA  
C.A.M.A.S. ENTRANTE

Contra Almirante.....  
José Ramón OCAMPOS ALFARO  
ARMADA DEL PARAGUAY

Contra Almirante.....  
Francisco PAZOS MARESCA  
C.A.M.A.S. SALIENTE

XVII REUNION DE COLCOS

ACTA DEL DIA 11 DE MARZO DE 1996.

A las 09:30 Horas se realiza una Reunión Preliminar de los COLCO y Asesores, para ajustar detalles.

A las 10:20 Horas, C.A.M.A.S Sr. C/A Dn. Francisco Pazos Maresca, inició la sesión de apertura invitando al C.A.M.A.S entrante, C/A Oscar Moreira Da Silva, al Jefe de Delegación de Argentina C/A Mario Enrique García y al Jefe de Delegación del Paraguay C/A José Ramón Ocampos Alfaro, a sentarse a su lado.

C.A.M.A.S procedió a dar la bienvenida a todas las Delegaciones presentes y a continuación declaró abierta la XVII. REUNION PLENARIA ORDINARIA DE COLCO.

Antes de dar lectura a los Temas Permanentes, solicita a los COLCO, la voluntad de agregar algo fuera de Temario. COLCO Argentina solicita se agregue el Tema Nº 27. Sometido a discusión y votación el Tema Nº 27, fue aprobado por unanimidad.

A continuación C.A.M.A.S pone en consideración el Temario original, se plantea si algún Tema debe ser tratado en forma especial por Grupo de Trabajo.

Expuesto el Tema, COLCO Uruguay, aclara que esto fue tratado en la Reunión Preliminar de Asesores, y se resolvió poner los Temas Nº5, 6, 7, 13, 16, 23, 25 a consideración de grupos de trabajo. Sometida a debate la moción se votó y fue aprobada por unanimidad.

A continuación, C.A.M.A.S pasó a tratar el Tema Nº1 presentado en el documento C.A.M.A.S 17/1. "Temas Permanentes para las Reuniones de COLCO", Sub- Temas Nº1 al Nº 6.

COLCO Argentina solicita ciertas aclaraciones al Sub-Tema 1, las cuales COLCO Uruguay expone.

Al Sub- Tema 2 punto 6, COLCO Argentina, solicita agregar "Especializado en Tráfico Marítimo" a continuación de donde dice: "Conferencia Naval Interamericana".

Se trata el Sub- Tema Nº 4 punto 4.a y sometida a debate se aprueba por unanimidad la recomendación de COLCO Uruguay de cancelar el Tema Nº 34 de la XV Reunión de COLCO. ✓

A continuación C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina que presentase el Tema Nº2, contenido en el Documento C.A.M.A.S 17/2 "NUEVO PROCEDIMIENTO DE LA U.S. NAVY PARA EL CNTM EN CONFLICTOS REGIONALES ( NWP 82)", Análisis y opción. Se recomienda tratar el Tema con más profundidad, cuando se exponga el Tema Nº 3. Sometido a debate, se vota y aprueba por unanimidad.

Llegado a este punto y siendo las 12:30 Horas, C.A.M.A.S convidó a las Delegaciones a hacer un alto para almorzar, reiniciando a las 14:30 Horas.

Siendo las 14:30 Horas, C.A.M.A.S continuó la Sesión, solicitando a COLCO Argentina la presentación del Tema Nº 3, contenido en el Documento del C.A.M.A.S 17/3 "Problemas de las Publicaciones de CNTM en vigor en el AMAS". Expuesto el mismo, se discutió y se concluyó en dejar la recomendación de COLCO Argentina, corrigiendo a solicitud del COLCO Brasil el Item. d) cambiándolo por el siguiente texto: " d) Independientemente de lo expuesto en las líneas a), b) y c), se recomienda que C.A.M.A.S desarrolle publicaciones propias para el AMAS, centrando las necesidades de sustitución del ATP-2 VOL. I y II y sus Suplementos, considerando también las recomendaciones aprobadas en ésta Reunión". Sometido el Tema a debate, se aprobó por unanimidad.

COLCO Argentina, expuso el Tema Nº4, contenido en el Documento del C.A.M.A.S 17/4 "Situación de las Comunicaciones para CNTM, durante los Ejercicios y en la rutina diaria de intercambio RAINFORM ".

Debatido el Tema fue aprobado por unanimidad, cambiando el Item. 3.1, de SOLUCIONES PROPUESTAS por SUGERENCIAS. El C.A.M.A.S pasa a tratar el Tema Nº8, por estar los Temas Nº 5, 6 y 7 a consideración de Grupos de Trabajo.

Acto seguido, C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina que presentase el Tema Nº 8, contenido en el documento C.A.M.A.S 17/8 "Resumen de los Temas importantes a presentar por la Delegación Argentina en la Segunda CNIE de CNTM. Adelanto de las Opiniones".

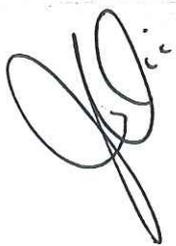
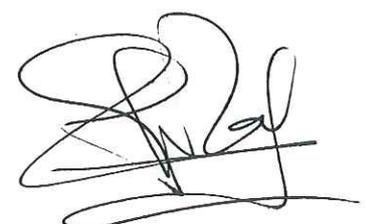
Habiéndose debatido el Tema, se aprueba que lo expuesto por COLCO Argentina sea un adelanto de lo que va a tratarse en la Segunda CNIE de CNTM.

C.A.M.A.S solicitó a COLCO Argentina, la exposición del Tema Nº 9, contenido en el Documento C.A.M.A.S 17/9 "Agregados a la Tabla 1-5 del SUPP. 1 al ATP 2 VOL. I Hojas Amarillas".

Debatido el Tema se aprueba por unanimidad con la salvedad de cambiar la designación de la Tabla 1-5 por la Tabla 1-7 y eliminar el mensaje Diversion Order.

C.A.M.A.S a las 15:35 levanta la sesión y deja a los Grupos de Trabajo debatir sobre los Temas pendientes.

17/28-2



XVII REUNION DE COLCO

ACTA DEL DIA 12 DE MARZO DE 1996

A las 11:00 Horas C.A.M.A.S dió por iniciada la Segunda sesión de la XVIIa. Reunión de COLCO.

A continuación C.A.M.A.S pidió que se trataran las resoluciones obtenidas por el Grupo de Trabajo sobre los temas que quedaron para su estudio.

Resuelto lo anteriormente expuesto, la Secretaría dió lectura a las resoluciones y propuestas obtenidas por el Grupo de Trabajo en los Temas Nº 5, 6, 7, 16, y 23, llevándose los mismos a su votación.

El Tema Nº 5, Documento C.A.M.A.S 17/5 - "Procedimiento Operativo para Crear Códigos de Dirección Telegráfico del AMAS", el cual no fue aprobado, resolviéndose que el mismo pase a estudio de C.A.M.A.S durante el Bienio 96/97, con el agregado del Anexo presentado por COLCO Argentina.

El Tema Nº 6, Documento C.A.M.A.S 17/6 "Procedimiento Operativo para el Tráfico de Mensajes entre las Estaciones de Radio Internacionales de los Países del AMAS", al cual se aprueban por unanimidad los items. 1 y 3 de la Recomendación y el item. 2 con los siguientes cambios en su redacción:

" 2. Se recomienda que el C.A.M.A.S estudie el desarrollo de un Sistema Criptográfico para uso, cuando sea necesario, con los mensajes que transitan por ese canal, o decidir por un eventual aprovechamiento del Sistema actual de Criptografía".

A continuación se debatió el Tema Nº 7, Documento C.A.M.A.S 17/7 "Reuniones Internacionales. Participación de los Países del AMAS", el cual se aprueba por unanimidad con el siguiente cambio al texto de la propuesta, quedando redactada de la siguiente manera:

" En ocasión de celebrarse alguna Reunión a nivel Internacional, en la cual participen todos o algunos de los Países Miembros del AMAS en forma independiente, se tenga el compromiso de intentar, de manera anticipada, el intercambio de información, a fin de tratar de unificar hasta donde sea posible la posición que presenta".

El Tema Nº 13, no fue presentado en Orden Secuencial por el Grupo de Trabajo, en virtud de que dicho Tema no necesita de un estudio más profundo.

El Tema Nº 16, Documento C.A.M.A.S 17/16 "Activación de los ANC al imponerse CNTM/V FASE II con MERZONES con puntos de Reunión/Control, no se aprueba por no llegarse a un consenso. COLCO Brasil presenta la propuesta de pasar el Tema a estudio C.A.M.A.S, votándose y llegando a su aprobación por unanimidad, con el agregado presentado por COLCO Argentina para su utilización como apoyo al estudio del Tema.

Presentado el Tema Nº 23, Documento C.A.M.A.S 17/23 " Navíos de Giro Rápido (FTA) Costeros" y debatido el mismo, no se aprueba la propuesta por no llegarse a unanimidad en su votación. Se resuelve que el Tema pase a estudio del C.A.M.A.S, aprovandose las dos mociones presentadas por COLCO Argentina, de correcciones a Hojas Amarillas del Supp.1, adjuntandose como anexo el documento con la opinión de COLCO Argentina.

Finalizada la votación de los Temas presentados por el Grupo de Trabajo, se continúa con el Temario Original.

C.A.M.A.S solicita a COLCO Argentina, la presentación del Tema Nº 10, Documento C.A.M.A.S 17/10 "Correcciones Menores de la Tabla 1-3, Hojas Amarillas del AMAS, Publicación". Se pone a consideración, se vota y se aprueba por unanimidad.

A continuación C.A.M.A.S solicita a COLCO Brasil la presentación del Tema Nº 11, Documento C.A.M.A.S 17/11 "Cambio de las Hojas Amarillas Complementarias al Cap. I del Supp 1 al ATP-2 VOL. I referente a los destinatarios del mensaje CONSIGN". Luego de su consideración, se vota y no se aprueba el mismo por no llegarse a la unanimidad.

El Tema Nº 12, Documento C.A.M.A.S 17/12 "Alteración del PO-XV-I ", presentado por COLCO Brasil, fue debatido y aprobado por unanimidad.

C.A.M.A.S solicitó a COLCO Brasil la presentación del Tema Nº 13, Documento C.A.M.A.S 17/13 "Cambio a las Hojas Amarillas Complementarias al Cap. 4 al ATP-2 VOL. I, referente al Tránsito entre puntos de Reunión/Control a través de MERZONES". Puesto el Tema a consideración, fue aprobado por unanimidad.

En seguida fue presentado el Tema Nº 14, Documento C.A.M.A.S 17/14 "MERZONES con punto de Reunión/Control. Buque Escolta Administrativo para Convoy Costero que la atraviesa". Puesto a consideración se vota pasar a estudio del Grupo de Trabajo.

Presentado el Tema Nº 15, Documento C.A.M.A.S 17/15 " MERZONES con puntos de Reunión/Control. Zarpada de un Buque de un puerto cuyo NCSO es el mismo que está a cargo del punto de Reunión/Control", por COLCO Uruguay, el mismo se decide pasarlo a estudio del Grupo de Trabajo. ✓

C.A.M.A.S solicita a COLCO Brasil, la presentación del Tema Nº 17, Documento C.A.M.A.S 17/17 "Cambio a las Hojas Amarillas Complementarias al Cap. 6 al ATP - 2 VOL. I referente a la implementación de MERCOMMS en CNTM/PLENO". Habiendo sido debatido, se votó por unanimidad. ✓

COLCO Uruguay, presenta el Tema Nº 18, Documento C.A.M.A.S 17/18 " PORTSTATE CONSOLIDADO" y a solicitud del mismo fue pasado a estudio del Grupo de Trabajo. ✓

C.A.M.A.S solicita a COLCO Uruguay la presentación del Tema Nº 19, Documento C.A.M.A.S 17/19 " Uso y confección de Rutas Standard". Luego de debatido el Tema, se aprobó pasar el mismo a estudio del Grupo de Trabajo. ✓

Siendo las 12:05 Horas, C.A.M.A.S da por terminada la Segunda Sesión, hasta el día 13 de Marzo a las 09:30 Horas, dejando al Grupo de Trabajo, tratar los Temas Pendientes en el horario de la tarde. ✓

*Agui*  
*Guarado:*  
*X*

REUNION DE COLCO

ACTA DEL DIA 13 DE MARZO DE 1996

A las 09:50 horas, C.A.M.A.S. dió por iniciada la Tercera Sesión de la XVII Reunión de COLCO.

C.A.M.A.S. solicita al Grupo de Trabajo las Resoluciones y nuevas Propuestas obtenidas por el mismo, con referencia a los Temas Nos. 14, 15, 18 y 19.

Se solicita a la Secretaría, dar lectura a las Resoluciones y nuevas Propuestas obtenidas por el Grupo de Trabajo.

Tema No 14 Documento C.A.M.A.S. 17/14 "Merzones con puntos de Reunión/Control. Buque Escolta Adm. para Convoy Costero que la atraviesa", presentado por COLCO Uruguay, se acuerda una nueva propuesta, que se redacta a continuación:

"En cada ORDOP Regional, el OCE (C.A.M.A.S.) dará sus Directivas en detalle respecto a la responsabilidad de cada OCA Originador de Convoyes Costeros a través de MERZONES, de introducir el número y calidad de PS para cubrir el rol de ADMSCT de cada Convoy Programado. El mismo podría ser empleado para efectuar el viaje de ida y de regreso si así lo acuerdan los OCA de los puntos de Reunión/Control de entrada y salida. En caso de que continúe su viaje, la información del destino ulterior será simulada mediante un oportuno mensaje DISTAFF del OCA dirigido al NCSO de la salida".

Se vota y es aprobado por unanimidad.

El Tema No 15 Documento C.A.M.A.S. 17/15 "Merzones con punto de Reunión/Control. Zarpada de un buque desde un puerto cuyo NCSO es el mismo que está a cargo del punto de Reunión/Control.", presentado por COLCO Uruguay, se modifica la propuesta del mismo por la siguiente:

"1) Modificar el ATP 2 VOL. I, Capítulo 4, Hojas Amarillas, "Procedimientos para el tránsito entre puntos de Reunión/Control a través de MERZONES". agregando al ítem j., párrafo (1), el siguiente punto en penúltima posición:

En el caso particular, en que la autoridad a cargo del Punto Control de Entrada sea simultáneamente el NCSO de un puerto próximo y ubicado fuera de la MERZONE, y que deba zarpar un buque para incorporarlo al Convoy Costero en dicho Punto, se omitirá el caso general descrito en ítem h. párrafo (2). En su lugar, dicho NCSO procederá a zarparlo e incorporarlo al Convoy con un solo COASTSAIL, con puerto de salida el propio, destino inmediato el Punto de Salida de la MERZONE e indicando en un AMPN la ETA al Punto de Control Entrada y su incorporación al Convoy, según siguiente ejemplo:

SKED/251030Z/OCT/MPL/MGO3/281830Z/OCT/CDD//  
AMPN/ETA MGO2 251730Z OCT, PARA INCORPORAR AL CVY//

2) En caso de un puerto dentro de la MERZONE (segundo párrafo ítem j. (1) ) agregar al final: "destino final en el último campo del SKED".

Se vota y se aprueba por unanimidad.

Tema No 18 Documento C.A.M.A.S. 17/18 "PORTSTATE CONSOLIDADO", presentado por COLCO Uruguay, se modifica la propuesta del mismo por la siguiente:

"Incluir el nuevo mensaje No Merco No Conformado "Resumen Diario de Buques", en las Hojas Amarillas SUPP 1 al ATP 2 VOL. I Tabla 1-2, con los siguientes textos y ejemplos:

NOMBRE Y MENSAJE

PROPOSITOS/INSTRUCCIONES

Resumen Diario de Buques

Del OCA al AC, con el Resumen Diario de PORT-STATE de sus Puertos Dependientes. Reduce el Tráfico de Mensajes y le permite tener al AC un panorama de Buques en Puertos Subordinados.

*Ejemplo de Resumen Diario de Buques*  
*P 250010Z AUG 95*  
*FM OCA URUGUAY MONTEVIDEO UY*  
*TO CAMAS MONTEVIDEO UY*  
*BT*  
*UNCLAS*  
*SUBJ: EXER/COAMAS 95*  
*RESUMEN DIARIO DE BUQUES EL 242359Z*  
*PUERTO DE MONTEVIDEO*  
*PSHOJI/PS TOPEKA*  
*PUERTO DE MALDONADO*  
*CXFN/PRESIDENTE RIVERA*  
*BT"*  
*Se vota y aprueba por unanimidad.*

*El Tema No 19 Documento C.A.M.A.S. 17/19 "Uso y confección de Rutas Standard", presentado por COLCO Uruguay se llega a la siguiente Propuesta obtenida por el Grupo de Trabajo:*

*"En CNTM/VOLUNTARIO:*

- 1) En fase I y Fase II (fuera de las MERZONES) para los mensajes Merco COASTSAIL/SAILORDIND se usarán unicamente los métodos de Rutas LALO/POINT.*
- b) En Fase II (dentro de las MERZONES) se usarán cualquiera de los cinco métodos vigentes de Rutas (RTE, NURPS, ROUTE LANE, LALO y POINT).*

*Se vota y se aprueba por unanimidad, su inclusión en Hojas Amarillas al SUPP-1 Merco, Tabla Matriz 1-4, como Nota 7 al pie de página.*

*Finalizada la presentación de las Resoluciones y nuevas propuestas, se continúa con el temario original.*

*C.A.M.A.S. solicita a COLCO Argentina, la presentación del Tema No 20, Documento C.A.M.A.S. 17/20 "Necesidad de establecer un procedimiento del AMAS para el período de transición del CNTM/PLENO al CNTM/VOLUNTARIO, en una desescalada bélica". Debatido el Tema se vota y aprueba por unanimidad.*

*COLCO Argentina presenta Documento C.A.M.A.S. 17/21, "Tema No 28 de la XVI Reunión de COLCO (Proyecto de PO para Evacuación de Puertos en caso de emergencia)". Se vota y aprueba por unanimidad.*

*C.A.M.A.S. solicita a COLCO Uruguay, la presentación del Tema No 22, Documento C.A.M.A.S. 17/22, "Diversion Order/Divertord. Puntos de referencia". Se vota y aprueba por unanimidad, con el Agregado de un Anexo con la opinión de COLCO Argentina.*

COLCO Brasil presenta el Tema No 24 Documento C.A.M.A.S. 17/24  
"Recomendación para la elaboración y distribución de las  
directivas de los Ejercicios".  
Se vota y aprueba por unanimidad.

A continuación se trató el Tema No 25 Documento C.A.M.A.S. 17/25  
"Simposio de OCA", presentado por C.A.M.A.S., el cual había sido  
pospuesto por el Gurpo de Trabajo del primer día de Sesión, para  
tratarlo, el segundo día con mayor tiempo.

La propuesta de C.A.M.A.S., fué modificada por una nueva,  
redactada como sigue a continuación:

"1. En la próxima CNIE - CNTM las delegaciones del AMAS tratarán  
de apoyar la propuesta de fijar, como uno de los temas  
permanentes de dichas reuniones, un intercambio de ideas y  
experiencias sobre los siguientes aspectos a nivel de OCE, ROCE's  
y OCA's: ✓

- Conducción de los ejercicios.
- Introducción y manejo de los incidentes en ejercicios.
- Diferentes situaciones que se pueden presentar y su resolución  
en ejercicios. ✓
- Ambigüedades de las publicaciones y de los procedimientos por  
separado de las mismas.

Se vota y se aprueba por unanimidad.

Siendo las 10:40 horas, COLCO Uruguay solicita pasar a un cuarto  
intermedio. ✓

A las 11:15 horas se abre nuevamente la Sesión.

C.A.M.A.S. presenta el Tema No 26, Documento C.A.M.A.S. 17/26  
"Registro de información en C.A.M.A.S.". ✓  
Luego de debatido el tema no fué aprobado por no llegarse a un  
concenso.

C.A.M.A.S. solicita a la Secretaría el Tema No 27, Documento  
17/27 "Temas de Reuniones de Crítica que deben ser ratificados  
o derogados en la presente Reunión". ✓

Este Tema fue también tratado por el Grupo de Trabajo, que  
propuso las resoluciones que se detallan a continuación:

Tema No 17/27-1- "MERZONES y MERZONES con Punto de  
Reunión/Control", correspondiente al Tema No 3 de la Reunión de  
Crítica COAMAS 95. ✓

Se aprobó la siguiente Resolución por el Gurpo de Trabajo:

"El OCE al implantar las MERZONES, deberá aclarar si serán con  
o sin Punto de Reunión/Control".

Tema No 17/27-2 "Buques Fantasmas", correspondiente al Tema No 10 de la Reunión de Crítica COAMAS 95.

Se aprobó la Propuesta presentada en la Reunión de Crítica, que se detalla a continuación:

"Se acuerda dejar sin efecto el uso de los Buques Fantasmas. A partir del próximo ejercicio se utilizarán Buques Ficticios con destino a puertos no participantes sin atravesar áreas de otros OCA participantes para cumplir la finalidad de adiestramiento de los NCSO con poco movimiento en sus puertos".

Se vota y se aprueba por unanimidad su ratificación como Resolución.

Tema No 17/27-3- "Situación de puertos luego de su Evacuación", correspondiente al Tema No 11 de la Reunión de Crítica COAMAS 95. Se llega a la siguiente Resolución:

"Una vez producida la reacción de un incidente de Evacuación de Puerto, queda a criterio del DISTAFF OCA correspondiente, determinar la operatividad del mismo".

Se vota y se aprueba por unanimidad.

Tema No 17/27-4- "Estaciones CORAD", correspondiente al Tema No 12 de la Reunión de Crítica COAMAS 95, queda sin efecto, dicha Propuesta.

Tema No 17/27-5- "Inclusión del conjunto AMPN en PORTSTATE para Buques Reales", correspondiente al Tema No 13 de la Reunión de Crítica COAMAS 95, se aprobó dejar sin efecto las modificaciones al PORTSTATE (Inclusiones al AMPN) sugeridas en las Reuniones de Crítica del Bienio 94/95.

Ante la cantidad y principalmente, la importancia de los Temas que fueron pasados a estudio del C.A.M.A.S. entrante y sus Asesores, se aprobó una moción para que los COLCO Argentina, Brasil, Uruguay y OCONTRAM Asunción brinden un apoyo adicional durante esta gestión del C.A.M.A.S.

Este realizará un cronograma tentativo de las fechas que entiende como límites para que los COLCO envíen sus opiniones y/o sugerencias en los diferentes Temas, sin detrimento de apoyos adicionales que C.A.M.A.S entienda necesarios.

Habiéndose finalizado el temario previsto para la XVII Reunión de COLCO y siendo las 11:40 horas, C.A.M.A.S. procedió a levantar la Sesión hasta el 15 de Marzo a las 09:30 horas, dejando a las Delegaciones y la Secretaría el trabajo de finalización de la redacción y control de las Actas correspondientes.