



*XVI CONFERÊNCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EM  
CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARÍTIMO*



*ATA FINAL*

*Cidade de Assunção, 05 a 07 de novembro de 2024*

*VIRTUAL*



***XVI CONFERÊNCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EM  
CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARÍTIMO***

***ORGANIZAÇÃO***

***MARINHA ANFITRIÁ***

***MARINHA DO PARAGUAI***

***PARTICIPANTES PRESENCIAIS***

***Capitão de Mar e Guerra DEM***

***RICARDO JAVIER SANABRIA PEREIRA***

***Comando Local de Controle Operacional – PARAGUAI***

***SECRETÁRIO CNIE-CNTM***

***Capitão de Fragata DEM***

***CHRISTIAN ARIEL SOSA VILLALBA***

***Chefe de Operações COLCO Paraguai***

***Secretaria (RNIT)***

***Capitão de Corveta***

***Matías Leandro Nicolas Gadea***

***Delegado representante da Secretaria RNIT***

***Secretaria (RNIT)***

***Capitão de Fragata (R)***

***LOWELL V. MCCLINTOCK***

***Delegado das Relações Exteriores***



*Secretaria (RNIT)*

*Suboficial*

***JEFFERSON ESPIRITO SANTO CRUZ***

*Auxiliar Técnico*

***PARTICIPANTES EM MODO VIRTUAL***

***CAMAS***

*Contra-Almirante*

***HÉCTOR MAGLIOCCA***

***Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***

*Capitão de Mar e Guerra*

***AUGUSTO SEBASTIAN RIVOLTA***

***Conselheiro Argentino do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***

*Capitão de Mar e Guerra*

***RENATO LEITE FERNANDES***

***Conselheiro Brasileiro do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***

*Capitão de Mar e Guerra*

***MARCIAL MARTÍNEZ GAYOSO***

***Conselheiro Paraguaio do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***

*Capitão de Mar e Guerra CG*

***MARIO VAUCHER***

***Conselheiro Uruguaio do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***

*Capitão de Corveta*

***MAURO MARTÍNEZ***

***Chefe de Operações do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul***



**ARGENTINA**

*Capitão de Mar e Guerra*

**FLAVIO ARIEL OLIVIERI**

***Comando Local de Controle Operacional – Argentina***

**BRASIL**

*Capitão de Mar e Guerra*

**CARLOS ALEXANDRE ALVES BORGES DIAS**

***Comando Local de Controle Operacional – Brasil***

*Capitão de Mar e Guerra*

**FERNANDO PEREIRA DE ALMEIDA**

***Conselheiro CNIE-CNTM COLCO – Brasil***

**CHILE**

*Capitão de Mar e Guerra SR*

**CRISTIAN GÁLVEZ VERGARA**

***Comando Local de Controle Operacional – Chile***

*Capitão de Corveta SR*

**LUIS PINTO MARTÍNEZ**

***Conselheiro do Comando Local de Controle Operacional – Chile***

**COLÔMBIA**

*Capitão de Mar e Guerra*

**GERMAN DARÍO CASTRO TRIANA**

***Diretor de Operações Navais – Colômbia***



**EL SALVADOR**

*Capitão de Corveta DEMN*

**MARIO ALBERTO ORELLANA CABRERA**

*Delegado representante do COLCO – El Salvador*

**EQUADOR**

*Capitão de Corveta*

**RESALPE ROBALINO ANGEL**

*Assessor representante do COLCO – Equador*

**ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

*Capitão de Fragata*

**RUBEN LOPEZ**

*Delegado Representante do NCAGS – 4ª. Frota EE.UU.*

*Capitão de Corveta*

**SHANNON J MCBRIDE**

*Delegado Representante do NCAGS – 4ª. Frota EE.UU.*

**MÉXICO**

*Capitão de Fragata*

**OSCAR JIMÉNEZ VELÁZQUEZ**

*Delegado representante do COLCO - México*

**PERU**

*Capitão de Corveta*

**VÍCTOR ACEVEDO DÍAZ**

*Delegado representante do COLCO - Peru*



*URUGUAI*

*Capitão de Fragata*

*PABLO MARTINI*

*Comando Local de Controle Operacional - Uruguai*



**XVI CONFERÊNCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EM  
CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARÍTIMO**

**ATA FINAL**

**PREÂMBULO**

*Na República do Paraguai, na cidade de Assunção, de 05 a 07 de novembro de 2024, a Marinha Paraguaia (ARPAR) foi anfitriã da XVI Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval de Tráfego Marítimo (CNIE-CNTM), na qual participaram onze (11) delegações representantes das Marinhas do Continente (Colômbia, Chile, El Salvador, Equador, Estados Unidos da América, México e Peru), da Área Marítima do Atlântico Sul (Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai) e da Rede Naval Interamericana de Telecomunicações (RNIT).*

*A Conferência foi realizada de forma virtual nas instalações da Secretaria da Marinha – Marinha Paraguaia, em cumprimento à RECOMENDAÇÃO Nº 01 da XV CNIE-CNTM, realizada na Cidade do México.*

*Após a cerimônia de abertura da conferência, com a apresentação e saudação protocolar das delegações participantes, foi feita a exposição do tema central pela Secretaria do Comando Local de Controle Operacional do Paraguai (COLCO PY), na qual foram apresentados e analisados os aspectos relacionados ao tema: “Desafios na segurança fluvial diante das ameaças às Linhas de Comunicação na Hidrovia Paraguai – Paraná”.*

*Durante o desenvolvimento da Conferência, foram discutidas e analisadas as recomendações definidas e estabelecidas para serem tratadas no âmbito da CNI, relativas ao Controle Naval de Tráfego Marítimo (CNTM), bem como os temas pendentes das conferências anteriores e provenientes de outras conferências especializadas. Também foram revisadas as Atas Finais das últimas reuniões de crítica dos Exercícios Internacionais de CNTM, denominados TRANSAMERICA (TA) XII e TRANSOCEANIC (TO) XXXII.*



## APRESENTAÇÕES

*Dia 05 de novembro, terça-feira.*

*Na abertura da XVI Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval de Tráfego Marítimo, o Contra-Almirante Albino Bogarin Flor, Comandante do Comando de Institutos Navais de Ensino da Marinha Paraguuaia, deu as boas-vindas a representantes de vários países americanos e destacou o compromisso do Paraguai em fortalecer a segurança das vias fluviais, especialmente da Hidrovia Paraguai-Paraná. Ele enfatizou a importância da cooperação internacional no combate as ameaças ao tráfego fluvial e marítimo, como o narcotráfico, a pirataria e o tráfico de pessoas, e a necessidade de um sistema eficiente de comunicação e controle para garantir a proteção do comércio e do meio ambiente. Além disso, ressaltou o papel da Marinha do Paraguai na proteção dos recursos hídricos nacionais e no apoio à segurança e estabilidade regional por meio de uma doutrina fluvial com projeção marítima.*

*O Contra-Almirante também apontou que a conferência servirá para melhorar a coordenação de estratégias e procedimentos entre as marinhas das américas, por meio do intercâmbio de conhecimentos e do estabelecimento de protocolos comuns que fortaleçam a interoperabilidade e a resposta a emergências. Ao concluir, ele destacou que essa cooperação internacional não só aumenta a segurança regional, mas também promove laços de amizade e camaradagem entre os países participantes, além de criar redes de informação para um melhor acompanhamento e gestão de incidentes nas águas internacionais e nacionais.*

*Durante o dia foram realizadas SEIS apresentações, conforme resumido a seguir:*

### **COLCO PY**

*- “Desafios na segurança fluvial diante das ameaças às Linhas de Comunicação na Hidrovia Paraguai-Paraná, por COLCO PY.”*

*A apresentação do Capitão de Corveta Spaini, representante do Paraguai, abordou os desafios da segurança fluvial na Hidrovia Paraguai-Paraná, um corredor estratégico de 3.442 km que conecta cinco países sul-americanos. Ele destacou que essa via fluvial é crucial para o comércio internacional, permitindo a exportação de produtos de grande volume e baixo custo, como grãos e minerais, especialmente para países sem saída direta para o mar, como o Paraguai e a Bolívia. Ressaltou também que, embora a hidrovia impulse a integração econômica regional, enfrenta ameaças significativas, incluindo pirataria, narcotráfico, contrabando, terrorismo e desafios ambientais, como as baixas históricas dos rios. Além disso, mencionou que as capacidades de vigilância e controle são limitadas devido à grande extensão da área, o*



que complica a segurança nas zonas de trânsito.

Para enfrentar esses desafios, ele destacou a importância de uma cooperação regional mais estreita entre os países envolvidos, fortalecendo acordos multilaterais e protocolos de segurança. A implementação de tecnologias avançadas de monitoramento e vigilância, como o sistema AIS e radares fluviais, é essencial para melhorar a resposta a incidentes. Além disso, sugeriu uma capacitação adequada das forças de segurança e o intercâmbio de inteligência entre os países para enfrentar as ameaças de forma mais eficaz.

Em conclusão, reforçou que proteger e melhorar a infraestrutura da Hidrovia Paraguai-Paraná é fundamental para garantir seu papel como motor econômico e fortalecer a conectividade na região.

### **RNIT**

#### **- Atividades da Rede Naval Interamericana de Telecomunicações, "DESAFIOS E PERSPECTIVAS FUTURAS"**

Em sua apresentação, o Capitão de Corveta Gadea, Secretário Adjunto de Operações e Treinamento, destacou que a Rede Naval Interamericana de Telecomunicações (RNIT), criada em 1962, evoluiu significativamente desde sua origem como ferramenta de comunicação entre as marinhas dos países membros da Conferência Naval Interamericana (CNI). Ao longo dos anos, passou de utilizar tecnologia de comunicações por HF (alta frequência) para sistemas digitais mais avançados, como o sistema CENTRIXS, com foco na garantia da segurança da informação. Ele também ressaltou que, durante a última CNI realizada no Rio de Janeiro, Brasil, em setembro de 2024, a RNIT assumiu uma nova missão ao se tornar a Secretaria Permanente da CNI, com a responsabilidade de coordenar e aprimorar a eficiência das conferências especializadas, além de promover a interoperabilidade entre as marinhas dos 19 países membros.

Quanto à sua participação nos exercícios de Controle Naval de Tráfego Marítimo (CNTM), a RNIT tem atuado ativamente desde 2016, embora tenha enfrentado desafios relacionados à implementação de seu sistema de comunicações como meio secundário. A falta de uma estrutura adequada para esses sistemas tem limitado sua efetividade nos exercícios. Como parte da melhoria contínua, Gadea propôs duas medidas: a primeira, relacionada aos exercícios CNTM, foi analisar se o sistema de comunicação deveria continuar sendo o secundário nesses exercícios; a segunda, referente à gestão da conferência, que estabelece reuniões virtuais pós-conferência para acompanhar as recomendações e melhorar a implementação das ações acordadas, garantindo a continuidade do trabalho realizado nas conferências, tornando-as mais eficaz e sustentável.

### **CAMAS**

#### **- Incorporação das definições dos tipos de navios que devem ser monitorados nas áreas marítimas do Plano CODEFTRAMI no PTI-CNTM Vol. 1(b), edição 2018, com as classificações de navios normais**



***(norm), navios de interesse (voi) e as autoridades responsáveis pela declaração, classificação, reclassificação e desclassificação dos mesmos.***

Camas iniciou sua apresentação destacando que a recente Conferência Naval abordou a implementação de classificações atualizadas de navios para a Publicação Tática Interamericana (PTI) sob a Resolução nº 4 da 13ª Conferência Especializada. Essas classificações: navios padrão (NOR) e navios de interesse (VOI), já foram adotadas em exercícios operacionais, estabelecendo sua utilidade em práticas doutrinárias. Uma proposta do CAMAS destacou a adição de cartões de identificação visual para melhorar o acompanhamento e a precisão na identificação de navios, utilizando imagens para evitar erros que poderiam surgir devido a nomes ou características similares entre os navios. Esta atualização tem como objetivo substituir as classificações anteriores e incluir um suplemento na PTI que os delegados possam utilizar como ferramenta prática tanto em tempos de paz quanto em cenários de crise.

Destacou que, em tempos de paz, será concedida aos delegados uma autoridade limitada para classificar navios, permitindo uma supervisão proativa do ambiente marítimo e garantindo a continuidade nas práticas de classificação. Esse enfoque foi projetado para evitar o reinício da classificação em situações de crise, mantendo um marco compartilhado e sem interrupções para o monitoramento de navios. O sistema de classificação atualizado, que será formalizado e acessível online pelo CAMAS, representa uma melhoria significativa na coordenação entre marinhas, aprimorando a identificação de navios e a preparação por meio de protocolos de classificação padronizados e de acompanhamento contínuo.

### **COLCO ARGENTINA**

- ***Simplificação da comunicação CNTM nos exercícios, para maior praticidade, agilidade e capacidade de resposta durante seu desenvolvimento.***

A apresentação conduzida pelo Capitão de Navio Olivieri, Comandante do Comando de Controle Marítimo, teve como objetivo propor a simplificação das comunicações operacionais consolidando os formatos de mensagens utilizados em incidentes portuários e respostas de segurança. As simplificações sugeridas incluem combinar as notificações de incidentes e as medidas de resposta em uma única mensagem, reduzindo os seguimentos repetitivos. Por exemplo, o NSSO consolidaria o relatório inicial do incidente e as medidas de resposta em uma única mensagem, enquanto o OCE forneceria uma única mensagem de rádio náutica para atualizar as autoridades pertinentes. São propostos ajustes semelhantes para as mensagens do Sistema de Segurança, com um novo formato que incluía declarações e medidas de resposta, eliminando assim etapas redundantes. Essas mudanças buscam reduzir a carga de mensagens e melhorar a eficiência sem alterar a estrutura existente.

Além disso, para as notificações de fechamento de porto, recomenda-se que o NCSO emita uma mensagem completa que cubra os detalhes do fechamento, as



*condições operacionais e as medidas adotadas, respaldada por um alerta náutico simplificado do OCE. Esse ajuste simplifica o papel do OCE ao consolidar as ações de fechamento e resposta em um único alerta. Para o relatório "Fantasy 14", a proposta sugere que o OCE forneça uma mensagem consolidada que cubra as atualizações de mercantes, declarações e o cancelamento da SRA (Avaliação de Risco Situacional), enquanto o NCSO comunique as medidas finais para os mercantes. Essas revisões buscam manter o rigor processual, enquanto melhoram a capacidade de resposta prática das comunicações nas operações navais.*

### **COLCO CHILE**

#### **- Crise no Mar Vermelho e Canal do Panamá: implicações para o tráfego marítimo.**

*O Dr. Jaime Cerva, analista da COLCO Chile, apresentou os impactos da recente crise hídrica no Canal do Panamá e no Mar Vermelho sobre o tráfego marítimo através do Estreito de Magalhães. Ele destacou que o Canal do Panamá, que normalmente registra cerca de 14.000 trânsitos anuais, enfrentou severas restrições em 2023 devido à seca, resultando em uma diminuição significativa dos trânsitos diários de navios, de 36 para cerca de 20, e tempos de espera prolongados, chegando até 21 dias. Esta crise levou muitas embarcações a optarem pelo Estreito de Magalhães como rota alternativa, resultando em um aumento notável de trânsitos por lá, levando o Estreito a manejar no final de 2023 com quase o dobro de seu tráfego habitual.*

*Para meados de 2024, as condições no Canal do Panamá haviam se normalizado, estabilizando também o tráfego de navios através do Estreito. O governo chileno confirmou que atendeu à demanda aumentada de serviços de pilotagem sem interrupções, graças ao pessoal adicional em Punta Arenas, o principal porto dessa rota.*

*Enquanto no Mar Vermelho, uma rota importante entre a Ásia e a Europa, experimentava interrupções devido a ataques da milícia Houthi, o tráfego através do Estreito de Magalhães permaneceu em grande parte sem alteração. Apenas alguns navios optaram por navegar através do Estreito em vez do Cabo da Boa Esperança. No entanto, o Dr. Cerva destacou que uma escalada do conflito no Mar Vermelho ou no Oceano Índico poderia levar a um aumento nos desvios pelo Estreito. As autoridades marítimas do Chile confirmaram que possuem os recursos e o pessoal necessários para acomodar um maior tráfego de embarcações caso surjam novas crises hídricas ou conflitos geopolíticos em outros canais marítimos de grande relevância.*

**Dia 06 de novembro, quarta-feira**

**Durante o dia foi realizada uma apresentação, conforme resumido a seguir:**

### **COLCO BRASIL**

#### **- Operações institucionais para a segurança marítima.**

*A apresentação realizada pelo COLCO Brasil destacou que a agenda de*



*segurança marítima do Brasil se concentra em enfrentar desafios significativos, entre eles o tráfico de drogas, o contrabando de armas, a pesca ilegal, o contrabando, a lavagem de dinheiro, o tráfico de pessoas, a imigração ilegal, as violações de direitos humanos, o roubo de identidade e a ocupação não autorizada. Também ressaltou que, em resposta a essas ameaças, o Brasil dá prioridade ao cumprimento das leis nacionais e internacionais, realizando operações abrangentes e iniciativas de compartilhamento de informações em colaboração com diversas marinhas internacionais e entidades nacionais, como a Polícia Federal. Esse enfoque multi-institucional, apoiado por acordos formais e parcerias estratégicas, é essencial para a resposta coordenada do Brasil diante das diversas ameaças marítimas, contribuindo para a proteção das águas nacionais e regionais contra atividades ilegais persistentes.*

## **RESOLUÇÕES E RECOMENDAÇÕES**

### **RESOLUÇÕES.**

#### **RESOLUÇÃO Nº 01**

*Incorporar no PTI-CNTM vol. I (B), edição 2018 e no suplemento 1 ao PTI-CNTM, as definições dos tipos de embarcações que devem ser monitoradas nas áreas marítimas do plano CODEFTRAMI, com as classificações de embarcações normais (NORM), embarcações de interesse (VOI) e as autoridades responsáveis pela declaração, classificação, reclassificação e desclassificação das mesmas. Para tanto, serão adotados os formatos incluídos no ANEXO "A" da presente ata.*

#### **RESOLUÇÃO Nº 02**

*Aprovada a rotação de OCE e ROCE para os próximos exercícios do CNTM TRANSAMERICA e TRANSOCEANIC, para as respectivas Áreas Marítimas. Os OCE e ROCE dos próximos Exercícios devem ratificar suas funções, de acordo com a tabela a seguir:*

<b>AÑO/ANO/YEAR</b>	<b>OCE</b>	<b>ROCE AMAS</b>	<b>ROCE AMPAS</b>	<b>ROCE AMAN/AMPAN</b>
2025/TA	EE.UU.	CAMAS UY	PERÚ	COLOMBIA
2026/TO	URUGUAY	CAMAS BR	ECUADOR	COLOMBIA
2027/TA	COLOMBIA	CAMAS BR	CHILE	MÉXICO

*As demais denominações de OCE e ROCE serão realizadas após o ano de 2027 em ordem alfabética, em língua espanhola. Os OCE (\*) serão confirmados durante a XVII CNIE-CNTM Argentina 2026.*



AÑO/ANO/YEAR	OCE	ROCE AMAS	ROCE AMPAS	ROCE AMAN/AMPAN
2028/TO	ARGENTINA*	CAMAS	A CONFIRMAR	A CONFIRMAR
2029/TA	BRASIL*	CAMAS	A CONFIRMAR	A CONFIRMAR
2030/TO	CHILE*	CAMAS	A CONFIRMAR	A CONFIRMAR

### **RESOLUÇÃO Nº 03**

Según o proposto na RECOMENDAÇÃO Nº 01 / TO XXXII, aprovar os limites de subárea de OCA Colômbia Caribe e Pacífico, de acordo com o seguinte detalhamento:

a.	LAT: 08°39'.0 N LONG:77°31'.5 W	h.	LAT: 13°07'.0 N LONG:82°30'.0 W	o.	LAT: 14°15'.0 N LONG:76°30'.0 W
b.	LAT: 09°19'.5 N LONG:77°03'.0 W	i.	LAT: 14°38'.0 N LONG:81°31'.0 W	p.	LAT: 14°42'.0 N LONG:75°00'.0 W
c.	LAT: 12°27'.5 N LONG:77°51'.0 W	j.	LAT: 15°44'.0 N LONG:82°02'.0 W	q.	LAT: 14°42'.0 N LONG:74°00'.0 W
d.	LAT: 12°01'.5 N LONG:79°19'.0 W	k.	LAT: 16°48'.0 N LONG:81°19'.5 W	r.	LAT: 14°20'.0 N LONG:74°00'.0 W
e.	LAT: 10°49'.0 N LONG:81°12'.0 W	l.	LAT: 16°55'.0 N LONG:80°25'.0 W	s.	LAT: 12°30'.0 N LONG:71°25'.0 W
f.	LAT: 10°55'.0 N LONG:81°40'.5 W	m.	LAT: 16°25'.0 N LONG:79°20'.0 W	t.	LAT: 12°00'.0 N LONG:71°00'.0 W
g.	LAT: 10°58'.0 N LONG:81°42'.0 W	n.	LAT: 15°25'.0 N LONG:77°55'.0 W	u.	LAT: 11°52'.0 N LONG:71°20'.0 W

### **SUBÁREA DE OCA PACÍFICO**

a.	LAT: 07°12.655 'N LONG:77°53.348' W	e.	LAT: 06°00' N LONG:79°14' W	h.	LAT: 03°32' N LONG:84°19' W
b.	LAT: 06°44' N LONG:78°18' W	f.	LAT: 06°00' N LONG:79°52' W	i.	LAT: 03°03'00" N LONG:84°46' W
c.	LAT: 06°28' N LONG:78°47' W	g.	LAT: 05°00' N LONG:84°19' W	j.	LAT: 01°28.7' N LONG:84°46' W
d.	LAT: 06°16' N LONG:79°03' W			k.	LAT: 01°25.1' N LONG:78°53.12' W

### **RESOLUÇÃO Nº 04**

De acordo com o proposto na RECOMENDAÇÃO Nº 07 / TO XXXII, são eliminadas as mensagens HAVENREP, MOVEORD, NONARRIVEDREP, NONSAILEDREP, WEATHER REPORT e SURVIVOR REPORT do PTI-CNTM vol. I (B), edição 2018, e do suplemento 1 do PTI-CNTM.



## **RECOMENDAÇÕES**

### **RECOMENDAÇÃO Nº 01**

a. *Cancelar as seguintes Resoluções/Recomendações por cumprimento, implementação ou reformulação:*

- *XV CNIE-CNTM 2022 (México):*
  - *Resoluções: 01, 02, 03 e 05.*
  - *Recomendações: 04, 05 e 06.*

b. *Resoluções/Recomendações que permanecem vigentes:*

- *XV CNIE-CNTM 2022 (México):*
  - *Resolução: 04.*
  - *Recomendações: 01, 02, 03 e 07.*

### **RECOMENDAÇÃO Nº 02**

*Os OCE dos futuros exercícios da CNTM incluirão no ANEXO "Z" da ORDOP dos exercícios, para uso experimental, a simplificação das mensagens: Incidentes Gerados em Portos dos NCSO, Sinal de Alerta de Proteção (SSAS), Fechamento de portos e Merchant Ship Casualty Report. Serão adotados os formatos incluídos no ANEXO "B" da presente ata.*

### **RECOMENDAÇÃO Nº 03**

*Estabelecer reuniões de trabalho virtuais pós-conferência, para as quais a Secretaria da RNIT definirá a periodicidade. O propósito dessas reuniões será dar continuidade ao trabalho realizado durante a conferência e manter o contato e o fluxo de informações com os países membros.*

### **RECOMENDAÇÃO Nº 04**

*De acordo com a Recomendação Nº 5.- CNIE-T&TI 2023 PANAMÁ, a XVI CNIE-CNTM designa o COLCO URUGUAY como representante da CNIE-CNTM, com o objetivo de trabalhar nos requisitos do sistema criptográfico para os exercícios CNTM juntamente com os representantes da CNIE-T&TI. Com a finalidade de realizar reuniões de trabalho e coordenação de forma virtual com os demais COLCOs, sobre os avanços realizados e possíveis testes de sistemas criptográficos a serem implementados no futuro.*

### **RECOMENDAÇÃO Nº 05**

*O COLCO Uruguai enviará uma proposta de implementação das Medidas NCAGS na estrutura do CNTM, a qual deverá ser apresentada às Marinhas membros durante o ano de 2025, para posteriormente ser analisada durante a XVII CNIE-CNTM ARGENTINA 2026.*



*Na República do Paraguai, na cidade de Assunção, às 13:00 horas da quinta-feira, 07 de novembro de 2024, encerram-se os trabalhos da XVI Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval de Tráfego Marítimo, e procede-se à assinatura protocolar da ata final.*

*Esta Ata foi apresentada e lida na íntegra ao Conselho da Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval de Tráfego Marítimo, em 07/11/2024, e com a aprovação de todos os representantes, o Secretário Executivo anfitrião assinou este documento.*

  
*Capitão de Corveta*

**MATÍAS LEANDRO NICOLAS GADEA**

**Delegado representante da Secretaría da RNIT**

  
*Capitão de Fragata DEM*

**CHRISTIAN ARIEL SOSA VILLALBA**

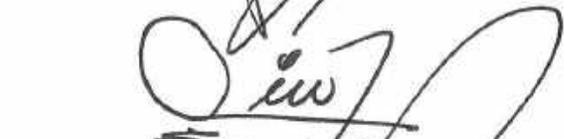
**Chefe de Operações COLCO Paraguai**

  
*Capitão de Mar e Guerra DEM*

**RICARDO JAVIER SANABRIA BEDEIRA**

**Comando Local de Controle Operacional - PARAGUAI**

**SECRETÁRIO CNIE-CNTM**



*Capitão de Mar e Guerra DEM*

**OSCAR MARCIAL CHAMORRO LEÓN**

**PREFEITO GERAL NAVAL**

**Representante da Marinha Paraguaia**



## ANEXO “A”

### CLASSIFICAÇÃO DE NAVIO DE INTERESSE

#### NAVIO DE INTERESSE (VOI).

#### CONCEITOS SOBRE NAVIO DE INTERESSE (VOI).

##### a. Generalidades.

O trabalho da ORGACONTRAM com a comunidade marítima permitirá a coleta de informações, cuja análise possibilitará a criação de um Panorama de Superfície da atividade comercial em uma área específica. Isso também inclui a localização, identificação e classificação de Navios de Interesse (NOI) para operações específicas de vigilância.

Essas informações serão comunicadas dentro da ORGACONTRAM de acordo com as coordenadas prévias; transmitidas oportunamente ao Comandante Naval para contribuir para operações específicas e/ou informadas a outros órgãos de cada país que assim o necessitem..

##### b. Conceito de VOI “NAVIO DE INTERESSE” (Vessel of Interest).

Como o próprio nome indica, refere-se a um navio determinado que mereça atenção especial, monitoramento ou acompanhamento.

Isso não implica necessariamente que ele esteja realizando atividades ilegais ou ações inimigas, mas simplesmente que é necessário manter um histórico detalhado sobre ele.

Alguns exemplos genéricos para a declaração de um NOI são: falha no LRIT, dados incorretos no AIS, navios obsoletos, navios de passageiros, navios com carga IMDG, navios mercantes que se dirijam para áreas ou rotas críticas em termos de segurança marítima (“safety”) e qualquer caso em que a Autoridade responsável pelo Controle Marítimo do país considere de interesse.

##### c. Autoridade de classificação, reclassificação / desclassificação de Navios de Interesse (VOI).

###### 1. Sobre a Autoridade de classificação de contatos:

- I. Situação de paz, designação de contatos pelos COLCOS da ORIGEM.
- II. Em situação de crise ou conflito armado, com as ORGACONTRAM ativadas, serão designados pelas Autoridades de Controle Operacional (OCA).



## **2. Sobre a Autoridade de reclassificação / desclassificação de contatos:**

- I. Em situação de paz, designação de contatos pelos COLCOS a seu CRITÉRIO.**
- II. Em situação de crise ou conflito armado, com as ORGACONTRAM ativadas, serão designados pelas Autoridades de Controle Operacional (OCA).**

### **d. Classificação de Navios de Interesse (VOI).**

Estabelece-se a seguinte classificação para os navios que devem ser monitorados nas áreas do Plano CODEFTRAMI.

#### **1. Navio Normal (NORM).**

Navios que não possuem classificação de risco, interesse especial ou antecedentes suspeitos. (NORMAL)

#### **2. Navio de Interesse (Vessel of Interest – VOI) classificados em:**

##### **Especial (ESP).**

Navios que precisam ser monitorados e que merecem atenção ou supervisão de seus movimentos, podendo afetar interesses marítimos genéricos dos países, como: transporte de autoridades nacionais e internacionais, sendo especiais em diferentes categorias (de pesquisa científica, levantamento hidrográfico, oceanográfico, etc.), bem como navios envolvidos em possíveis ações de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INDR).

##### **CONTATO DE INTERESSE (COI).**

Navios que apresentam deficiências altamente relevantes em seus antecedentes ou em sua condição atual, representando um risco para o tráfego marítimo e/ou instalações portuárias e que necessitam de controle, seja como resultado de informações marítimas e análise de seu comportamento, como navios que navegam em círculos, em navegação anômala, ou que interromperam sua rota sem justificativa. Estes representam um risco médio. (LEIS/SEGURANÇA).

Em situações de crise ou conflito, também se incluem aqueles navios que requerem escolta ou integração em comboios. (DEFESA) (COI).

##### **CONTATO CRÍTICO DE INTERESSE (CCOI)**

Nível mais alto de classificação de um navio, representando o maior nível de risco ou ameaça específica. O risco pode estar associado aos mesmos fatores dos casos anteriores e ampliados, como navios com carga de resíduos nucleares ou transporte confirmado ilegal, ou que transportam agentes associados a ameaças simétricas e/ou assimétricas, entre outros. (SEGURANÇA E DEFESA).

## **3. Sobre a Autoridade de Reclassificação / Desclassificação de Contatos:**

I. Em situação de paz, a designação de contatos será feita pelos COLCOS a seu CRITÉRIO.

II. Em situação de crise ou conflito armado, com a ativação das ORGACONTRAM, a designação será feita pelas Autoridades de Controle Operacional (OCA).



e. Quadro resumo de VOI e suas classificações:

TIPO DE NAVIO	CONCEITO	AFETA	DESIGNADO POR
<b>VOI NAVIO DE INTERESSE</b> <i>(Vessel of Interest)</i>	Navio específico que requer uma atenção especial, monitoramento ou acompanhamento..	SAFETY ou SECURITY (SEGURANÇA ou PROTEÇÃO)	COLCO (situação de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situação de crise ou conflito armado)

TIPO DE NAVIO	CONCEITO	AFETA	DESIGNADO POR
<b>NORM NAVIO NORMAL</b> <i>(Normal)</i>	Navio que não possui classificação de risco ou interesse especial.	SAFETY (SEGURANÇA)	COLCO (situação de paz) uo OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situação de crise ou conflito armado)
<b>ESP NAVIO ESPECIAL</b> <i>(Especial)</i>	Navio que necessita ser monitorado e que merece atenção ou supervisão de seus movimentos.	SECURITY (PROTEÇÃO)	COLCO (situação de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situação de crise ou conflito armado)
<b>COI CONTATO DE INTERESSE</b> <i>(Contact of Interest)</i>	Navio com deficiências altamente relevantes em seu histórico ou condição atual, que represente um risco para o tráfego marítimo e/ou instalações portuárias e exija a necessidade de controle.	SECURITY (PROTEÇÃO)	COLCO (situação de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situação de crise ou conflito armado)
<b>CCOI CONTATO CRÍTICO DE INTERESSE</b> <i>(Critical Contact of Interest)</i>	Nível mais alto de classificação de um navio que representa o maior nível de risco ou ameaça específica.	SECURITY (PROTEÇÃO)	COLCO (situação de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situação de crise ou conflito armado)



**Nota:** o presente anexo substituirá a Seção III - Navio de Interesse (VOI) do Capítulo 3 da Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo (PTI-CNTM Vol. I (B)), páginas 3-16 a 3-19.

## APÉNDICE I AO ANEXO "A"

### CARTÃO DE DADOS DE NAVIO DE INTERESSE (VOI)

#### MODELO DE CARTÃO DE DADOS DE NAVIO DE INTERESSE (VOI)

Este cartão será utilizado pela ORGACONTRAM para informar, por meio dos canais correspondentes, a classificação de um "Navio de Interesse". Esta informação deverá estar o mais atualizada possível e deverá ser enviada em formato PPT (PowerPoint - 02 slides), conforme o seguinte formato:

**- 1er. Diapositiva:**

<b>TO XXVIII UNCLAS</b>	<b>IND. LLAMADA</b>			<b>PUERTO</b>	<b>ETA &amp; TIEMPO</b>	<b>ETD &amp; TIEMPO</b>
	<b>NOMBRE</b>		<i>Último PUERTO</i>			
	<b>BAND.</b>		<i>PRÓX. Puerto</i>			
	<b>GRT</b>		<i>Nombre Comandante</i>			
	<b>CARGO</b>		<i>Propietario</i>			
	<b>MMSI</b>		<i>Info. De Contacto</i>			
	<b>POSICIÓN</b>		<i>Agente</i>			
	<b>IMO</b>		<i>Tripulación.</i>			
	<b>Próxima posición: Información a las: xxxxxxxzxx /rumbo: xxx / velocidad: xxx</b>					





## ANEXO "B"

### SIMPLIFICAÇÃO DA MENSAGEM CNTM NOS EXERCÍCIOS, PARA MAIOR PRATICIDADE, RAPIDEZ E REAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DOS MESMOS.

#### EXEMPLO Nº 1

**INCIDENTE NO PORTO DO NCSO**

**P 131430Z AUG 24**

**DE NCSO.....**

**PARA OCA.....**

**INFO ROCE....**

**OCE.....**

**BT**

**UNCLAS**

**ASSUNTO/EXERCÍCIO/NOME DO EXERCÍCIO.....//**

**REF: EVENTO N.º ...//**

**CÓDIGO DISTAFF .... TRÍGRAMA E N.º...//**

**INCIDENTE NO PORTO**

O PESSOAL DE INTELIGÊNCIA INFORMOU QUE, ENTRE OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS QUE REALIZAVAM UM PROTESTO, HAVIA INFILTRADOS MEMBROS DE UMA ORGANIZAÇÃO TERRORISTA, COM INTENÇÃO DE CAUSAR DANOS ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.

#### **MEDIDAS ADOTADAS**

1. O CAIS DE CARGA DO PORTO PERMANECERÁ INOPERANTE POR UM PERÍODO DE 4 HORAS.
2. COORDENOU-SE COM A GUARDA COSTEIRA ARGENTINA:
  - o ELEVAR A CONDIÇÃO DE SEGURANÇA NO PORTO.
  - o PATRULHAR AS ÁREAS ADJACENTES.
  - o REFORÇAR AS MEDIDAS DE CONTROLE SOBRE O PESSOAL QUE TRANSITA E TRABALHA NOS CAIS.
  - o FOI ORDENADO O PREPARO DA BRIGADA DE EXPLOSIVOS E DOS BOMBEIROS.
3. REALIZAR-SE-ÃO TRABALHOS DE VERIFICAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PARA GARANTIR SUA OPERATIVIDADE A PARTIR DE 131830Z AUG 24.

BT



**AVISO NÁUTICO DE RÁDIO**

P 131405Z AGO 24

FM OCA.....

PARA AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS OS NAVIOS EM NAVEGAÇÃO //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

NCSO....

BT

UNCLAS

ASSUNTO/EXER/NOME DO EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CÓDIGO DISTAFF ....TRIGRAMA E NRO...//

AVISO NÁUTICO DE RÁDIO NRO 01

1. O PESSOAL DE INTELIGÊNCIA INFORMOU QUE, ENTRE OS OPERÁRIOS PORTUÁRIOS QUE REALIZAVAM UM PROTESTO, ESTAVAM INFILTRADOS MEMBROS DE UMA ORGANIZAÇÃO TERRORISTA, COM A INTENÇÃO DE CAUSAR DANOS NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.
2. O CANTO DE CARGA DO PORTO PERMANECERÁ INOPERANTE POR 4 HORAS, FICANDO HABILITADO A PARTIR DE 131830Z AGO 24.
3. OS NAVIOS QUE TIVEREM PREVISTO INGRESSAR NO CANTO DE CARGA DEVEM COORDENAR COM AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS O HORÁRIO DE INGRESSO.
4. O AvRaN SERÁ CANCELADO EM UM PRAZO DE 5 HORAS.

AUTENTICAÇÃO: DELTA – QUEBEC.

BT



## EXEMPLO Nº 2

SSAS SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

AVISO RÁDIO NÁUTICO

P 151415Z AUG 24

FM OCA.....

TO AIG OCAS AA44

ZEN/ TODOS OS NAVIOS EM NAVEGAÇÃO //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/ NOME DO EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFF ....TRIGRAMA Y NRO...//

AVISO RÁDIO NÁUTICO NRO 04

1. O NAVIO PSEISA9/PS ARKLOW CAPE/EI FOI SEQUESTRADO POR MEMBROS DA ORGANIZAÇÃO DO PAÍS DRAGÃO.
  2. DESTACOU-SE O NAVIO PATRULHA OCEÂNICO ARA STORNI, A PARTIR DO PORTO DE MAR DEL PLATA, PARA INVESTIGAR A SITUAÇÃO DO NAVIO.
  3. ESTABELECE-SE SRA ZOE, ÁREA CIRCULAR DE 20 MN DE RAIOS, CENTRADA NA POSIÇÃO 3730S05501W.
  4. OS NAVIOS DEVEM EVITAR NAVEGAR NAS PROXIMIDADES DO NAVIO SEQUESTRADO E EVITAR O TRÂNSITO PELA SRA.
  5. O AvRaN SERÁ CANCELADO NO PRAZO DE 24 HORAS.
- AUTENTICAÇÃO: HOTEL – TANGO.

BT



### EXEMPLO Nº 3

#### **NCSO MEDIDAS FECHAMENTO DO PORTO**

P 141500Z AGO 24

FM NCSO.....

PARA OCAS ....

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

ASSUNTO/EXER/NOME EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO Nº ...//

CÓDIGO DISTAFF ....TRIGRAMA E Nº...//

FECHAMENTO DO PORTO

1. O PORTO DE MAR DEL PLATA ESTÁ FECHADO DEVIDO A RECLAMAÇÕES E PROTESTOS DO PESSOAL PORTUÁRIO, COMO CONSEQUÊNCIA DA SITUAÇÃO ECONÔMICA GLOBAL, O QUE LEVOU AO AUMENTO EXORBITANTE DO PREÇO DO PETRÓLEO.
2. FOI REALIZADA A EVACUAÇÃO DO PESSOAL DO PORTO.
3. A PREFEITURA NAVAL ARGENTINA (PNA) FOI DESLOCADA PARA A ÁREA DO CONFLITO COM O OBJETIVO DE CONTROLAR A SITUAÇÃO.
4. O PORTO PERMANECERÁ FECHADO POR 24 HORAS.

BT



**AVISO NÁUTICO DE RADIO**

P 141515Z AGO 24

FM OCA.....

AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS OS NAVIOS EM NAVEGAÇÃO //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOME DO EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CÓDIGO DISTAFF ....TRIGRAMA E NRO...//

**AVISO NÁUTICO DE RADIO Nº 03**

1. DEVIDO A PROTESTOS E RECLAMAÇÕES NO PORTO DE MAR DEL PLATA, ESTE ESTÁ FECHADO.
2. OS NAVIOS COM DESTINO AO PORTO DE MAR DEL PLATA DEVERÃO EVITAR ENTRAR NO PORTO A PARTIR DE 141515Z ATÉ 151515Z AGO 24.
3. O AvRaN SERÁ CANCELADO EM UM PRAZO DE 24 HORAS.

AUTENTICAÇÃO: SIERRA – FOXTROT.

BT



**EXEMPLO Nº 4**

**RELATÓRIO DE ACIDENTE DE NAVIO MERCANTE  
MEDIDAS FINAIS DO NCSO**

P 192100Z AGO 24

DE NCSO.....

PARA OCA.....

CÓPIA PARA NFA....

OCE.....

BT

UNCLAS

ASSUNTO/EXER/NOME DO EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO Nº ...//

CÓDIGO DISTAFF....TRIGRAMA E Nº...//

**MEDIDAS FINAIS**

1. APÓS A CHEGADA AO PORTO, OS NAVIOS PS CHIRA XI E PS CHIRA XII FORAM RECEBIDOS PELAS AUTORIDADES SANITÁRIAS, QUE, NA CHEGADA DAS EMBARCAÇÕES, EVACUARAM OS 17 SOBREVIVENTES E OS TRANSPORTARAM PARA O HOSPITAL MAIS PRÓXIMO PARA AVALIAÇÃO MÉDICA.
2. APÓS OS EXAMES REALIZADOS, OS MÉDICOS DETERMINARAM QUE OS PACIENTES SE ENCONTRASSEM EM BOM ESTADO DE SAÚDE E ESTÃO APTO A CONTINUAR COM SUAS ATIVIDADES, PERMANECENDO AGUARDANDO ORDEM DE SEUS SUPERIORES.

AUTENTICAÇÃO: VICTOR - UNIFORM.

BT



**OCA EMITE AVISO DE RÁDIO NÁUTICO**  
**AVISO DE RÁDIO NÁUTICO**

P 191430Z AGO 24

DE OCA.....

PARA AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS OS NAVIOS EM NAVEGAÇÃO //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

ASSUNTO/EXER/NOME DO EXERCÍCIO.....//

REF: EVENTO Nº ...//

CÓDIGO DISTAFF ....TRIGRAMA E Nº...//

**AVISO DE RÁDIO NÁUTICO Nº 07**

1. O NAVIO PSUFXQ/PS CHIRA XIII/AR FOI ATACADO POR EMBARCAÇÕES RÁPIDAS, CAUSANDO DANOS IRREPARÁVEIS, PROVOCANDO O SEU AFUNDAMENTO IMINENTE.
2. ESTABELECE-SE A SRA ABELARDO, ÁREA CIRCULAR DE 20 MN DE RAIO CENTRADA NA POSIÇÃO 39280S06045W.
3. OS NAVIOS QUE NAVEGAREM DENTRO DA SRA DEVERÃO SE RETIRAR RAPIDAMENTE DA MESMA E OS NAVIOS FORA DA SRA DEVERÃO EVITÁ-LA. EM CASO DE NECESSIDADE, DEVEM CONTORNÁ-LA E DEPOIS RETOMAR A ROTA PARA O SEU DESTINO.
4. O AVISO SERÁ CANCELADO EM UM PRAZO DE 48 HORAS.

AUTENTICAÇÃO: SIERRA – QUEBEC.

BT