

POLITICA Y
ESTRATEGIA
MARITIMA Y
FLUVIAL DEL
CAMAS

2021



COORDINADOR DEL ÁREA MARÍTIMA DEL ATLÁNTICO SUR

XXXI REUNION DEL COLCO

ANEXO "B"

ÍNDICE

<i>Contenido</i>	<i>Página</i>
<u>PRESENTACIÓN</u>	<u>3</u>
<u>I. INTRODUCCIÓN</u>	<u>3</u>
<u>II. ESCENARIOS</u>	<u>4</u>
<u>1. A Nivel Mundial</u>	<u>4-5</u>
<u>2. A Nivel Regional (Continental)</u>	<u>5-6</u>
<u>III. INTERESES VITALES Y OBJETIVOS PERMANENTES DEL AMAS</u>	<u>7</u>
<u>1. Intereses Vitales del AMAS</u>	<u>7</u>
<u>2. O'jetivos Permanentes del AMAS</u>	<u>7</u>
<u>IV. PROPÓSITO Y FINALIDAD DE LA POLITICA Y ESTRATEGIA MARITIMA Y FLUVIAL DEL AMAS</u>	<u>7-8</u>
<u>V. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA DEFENSA</u>	<u>8</u>
<u>VI. DELINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS</u>	<u>8-9</u>
<u>1. De Cooperación Interinstitucional</u>	<u>9</u>
<u>2. De Coordinación</u>	<u>9</u>
<u>3. De Eficiencia en el Empleo de Medios</u>	<u>10</u>
<u>4. De Participación Activa</u>	<u>10</u>
<u>5. De Actualización y Logística</u>	<u>10</u>
<u>6. De Previsión y Prospección</u>	<u>10</u>
<u>VII. LINEAS DE ACCIÓN PARA LA GESTIÓN DEL AMAS</u>	<u>11-12</u>
<u>1. Instituciones con Responsabilidad Primaria</u>	<u>12</u>
<u>2. Instituciones con Responsabilidad Secundaria</u>	<u>12</u>
<u>VIII. DISPOSICIONES FINALES</u>	<u>12-13</u>
<u>IX. LISTA DE ABRAVIACIONES Y ACRÓNIMOS</u>	<u>13</u>

PRESENTACIÓN

Este documento sobre Política y Estrategia Marítima y Fluvial del CAMAS, fue elaborada con el objetivo de orientar y coordinar las acciones inherentes a la Dirección, Monitoreo y Defensa del Comercio Marítimo y Fluvial, Pesca y otras actividades desarrolladas en las aguas de interés de los países miembros del AMAS, a fin de CONTRIBUIR A LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL INTERAMERICANO.

Para la elaboración de este documento se han considerado los siguientes aspectos:

Legitimidad

Esta política está concebida dentro del marco de los Tratados Internacionales firmados por los países cuyas Armadas integran el AMAS, el PLAN CODEFTRAM, respetando los respectivos ordenamientos jurídicos.

Generalidad

Involucra a todas las Armadas de los países miembros del AMAS y a todas las Instituciones cuyas tareas sean adherentes a las actividades de Seguridad Marítima y Fluvial.

Anticipación

Establecimiento del Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM) por medio de detección, identificación y análisis de anomalías en los patrones de comportamiento del Tráfico Marítimo, contribuyendo a que las Armadas del AMAS apliquen las medidas de CNTM adecuadas antes que la seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial se vea comprometida o se configure una situación de crisis.

Precisión

A partir de la materialización de eventuales amenazas o anomalías detectadas que incidan directamente en la seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial, lograr un accionar eficaz tendiente a su disuasión o neutralización en el marco de una defensa cooperativa.

I. INTRODUCCIÓN

Este documento busca ser el disparador que inspire a las Armadas del AMAS a involucrarse en todo lo atinente a la mejora de su capacidad de Control Naval de Tráfico Marítimo y Fluvial, en consonancia con la Misión y Objetivos Permanentes de esta organización, como elemento contribuyente a la defensa cooperativa de los Intereses Vitales de los respectivos países.

En un escenario donde las Líneas de Comunicaciones Marítimas y Fluviales adquieren cada vez mayor gravitación en las relaciones internacionales, siendo que por ellas se desarrolla cerca del 95 % del comercio internacional, la atención debe estar dirigida a la protección de las actividades del comercio internacional y regional a través de líneas de comunicación marítimas y fluviales materializadas en los buques que las surcan y la carga que ellos transportan y, en relación con ese objetivo principal, de las inmensas potencialidades del ambiente marino y fluvial, particularmente aquellas relacionadas con las actividades de

investigación científica, explotación de recursos y preservación del medio ambiente, entre otros.

II. ESCENARIOS

1. A Nivel Mundial

El periodo transcurrido desde el fin de Guerra Fría, ha conllevado un profundo reordenamiento del sistema internacional. En tres décadas el mundo pasó de un ordenamiento bipolar, signado por la influencia de esferas mutuamente excluyentes entre los Estados Unidos de América y la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), a una configuración de poder mucho más difusa y compleja, con los EE.UU, China, la UE, la Federación Rusa, la India y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (ya plenamente separado de la UE) como actores principales.

En el campo estratégico militar, la disolución de la Unión de República Socialistas Soviéticas en 1991, generó una abrupta redistribución del poder global y un escenario en el que las potencias antedichas compiten o cooperan entre sí en los diferentes espacios en que sus esferas de influencia se entrecruzan. En este contexto internacional, los países del AMAS no pueden soslayar el nuevo entramado geopolítico a nivel regional y mundial.

El final de la carrera armamentista entre las antiguas superpotencias y sus aliados coincidió, en nuestro continente, con una reducción de las capacidades de las instituciones de defensa que opacó ese otro fenómeno que se desarrollaba en paralelo y que cambiaría la lógica de relación amigo/enemigo que caracterizaba a la guerra fría, por otra de amigos y competidores que caracteriza la globalización.

En este contexto internacional, la probabilidad de que ocurran conflictos interestatales con derivaciones militares es, por lo menos a corto plazo, poco probable, aunque no imposible. Sin embargo, es importante resaltar, que los principios y la necesidad de la Defensa de los Estados se mantienen inalterables.

En cuanto al tablero económico comercial, se observan dinámicas que muestran un nivel de concentración mucho menor. En lugar de un escenario unipolar, la distribución de atributos de poder pone en evidencia un sistema multipolar, en el cual el centro del poder mundial se ha desplazado lentamente del eje atlántico (EEUU-Unión Europea) hacia la cuenca del Pacífico, centrado en las grandes economías y centros poblacionales asiáticos, siendo el ámbito Marítimo y Fluvial un escenario protagónico.

La ciencia y la tecnología redujeron la confrontación generalizada de antes, a espacios y ámbitos muy específicos en la actualidad. Se están produciendo avances en áreas que van desde la secuenciación genética, la nanotecnología, usos militares de tecnologías robóticas, cibernéticas y de inteligencia artificial, y de las energías renovables a la computación cuántica. Es la fusión de esas tecnologías y su interacción a través de los dominios físicos, digitales y biológicos lo que diferencia a esta revolución industrial de las anteriores. Esta era exponencial, en la que los grandes cambios tecnológicos y los enormes avances de las ciencias se producen a una velocidad nunca antes vista, exige cambios y actualizaciones permanentes en todos los ámbitos, siendo por ello indispensable considerar que esos avances tecnológicos que están disponibles y accesibles para los Estados, lo están también para los que quieren atentar contra

la soberanía de las naciones. En tal sentido, los descubrimientos y avances científicos-tecnológicos han abierto otras dimensiones, otros campos que defender. La soberanía ya no sólo está amenazada por tierra, aire y agua, sino que también por el espacio y el ciberespacio.

Todos estos hechos relevantes en el panorama estratégico mundial, generan necesidades que imponen cambios en el Sistema de Defensa de los Estados, y para combatir esas amenazas con mayores probabilidades de éxito, es necesaria la cooperación regional y la incentivación de actividades que impulsen el intercambio de información.

Asimismo, el mar irrumpe, en las nuevas dinámicas geopolíticas y geoeconómicas actuales, como escenario en el que operan fuerzas disruptivas para la paz y seguridad de los Estados y del sistema internacional en su conjunto. Pero a la vez, como espacio de oportunidades para el desarrollo científico o tecnológico, económico y militar.

Por otra parte, la aparición imprevista de La Pandemia del COVID 19, ha puesto de manifiesto el grado de entrelazamiento que existe actualmente entre las sociedades y economías del mundo. El vertiginoso flujo de personas y mercancías a través de las fronteras, los océanos y los ríos, ha hecho sumamente difícil controlar la difusión acelerada del virus hacia la mayor parte del mundo. En este contexto, el desenvolvimiento del consumo, los negocios y el turismo entre otros, podrán continuar afectados en los meses inmediatamente posteriores a la pandemia, pero difícilmente experimenten una retracción a largo plazo.

Estos desafíos demandan elaborar una Estrategia Marítima y Fluvial que contemple los intereses comunes de sus miembros y oriente a la integración en varios ámbitos, en especial en lo que respecta al intercambio de Información, a efectos de materializar una adecuada alerta temprana para la toma de decisiones, ante la aparición de eventuales anomalías de interés.

2. A Nivel Regional (Continental)

La región sudamericana cuenta con una dotación de recursos energéticos y naturales no renovables comparativamente superior a la existente en otras regiones del mundo, constituyéndola en una fuente de riquezas sumamente apetecible. Entre otros datos significativos detenta aproximadamente el SEIS POR CIENTO (6%) de la población mundial, el TRECE POR CIENTO (13%) de la superficie cultivada del planeta y el VENTIUN POR CIENTO (21%) de los bosques naturales del mundo.

A la vez, se erige como un área relevante en la distribución hídrica mundial, puesto que concentra más de la cuarta parte de agua dulce del planeta. Asimismo, América Latina se ha consolidado como la segunda región con mayor dotación de recursos hidrocarburiíferos, solo detrás del Medio Oriente, a la vez que es la región con la mayor cantidad de especies, eco regiones y biodiversidad marítima del mundo.

El ATLÁNTICO SUR se presenta como un ámbito de interés, no solo para los estados ribereños, sino también para actores extra regionales de primer orden (RUGB, EEUU, CHINA y RUSIA) que despliegan acciones destinadas a la protección del comercio marítimo, la investigación científico-tecnológica, la exploración y explotación de recursos naturales estratégicos, a desarrollar tareas de seguridad en el ámbito marítimo. Todo ello con el fin de ampliar sus áreas de influencia y restringir el acceso a otras potencias.

El potencial geopolítico del ATLÁNTICO SUR como zona de acceso privilegiado a la ANTÁRTIDA y el control de pasos bioceánicos, lo posicionan como un escenario atrayente para numerosos actores del sistema internacional.

Los recursos ictícolas con que cuentan las aguas de las Zonas Económicas Exclusivas de Argentina, Brasil y Uruguay constituyen un caladero de gran interés y nivel de rendimiento para varios países extra regionales. Esto continúa generando una importante presencia de flota pesqueras extranjeras que, operando en muchas oportunidades de manera No Declarada y No Reglamentada, depredan los recursos vivos con una clara afectación a la economía de esos países.

En el área fluvial, la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP) es la vía de transporte más significativa para la integración del MERCOSUR, al conectar cinco países: ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY y URUGUAY. La HPP conlleva posibilidades que han contribuido a un marcado crecimiento del sistema de transporte fluvial y de la logística relacionada, aunque aún con un caudal de transporte inferior a su real potencial.

Por otra parte, la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, en Bridgetown, en el año 2002, adoptó un enfoque multidimensional de la seguridad de los Estados. El concepto de seguridad multidimensional, amplía la noción tradicional de Seguridad que refería exclusivamente a amenazas externas de índole militar, para incluir una combinación de problemáticas políticas, económicas, medioambientales y de seguridad humana. En el marco del AMAS, este concepto debe ser operacionalizado de manera tal que se respeten los marcos legales que regulan la actuación de las Armadas que la integran.

En ese sentido, cada Estado tiene el derecho soberano de identificar sus propias prioridades nacionales de seguridad y definir las estrategias, planes y acciones para hacer frente a las amenazas a su seguridad, conforme a su ordenamiento jurídico, con pleno respeto a los Derechos Humanos, al Derecho Internacional Humanitario y a las normas y principios de la Carta de la Organización de Estados Americanos y de las Naciones Unidas.

El Cono Sur se encuentra inserto en una dinámica de redefinición de sus mecanismos de cooperación e integración regional. La integración en bloques, como el MERCOSUR, con iniciativas o acuerdos comerciales, se mantiene como una alternativa para manejar las demandas de crecimiento de la región y otorga ventajas estratégicas de representatividad regional y de cooperación. Asimismo, en el campo militar, el fortalecimiento del dialogo constructivo y la coordinación con los vecinos del continente, continúan siendo prioridades estratégicas.

En este escenario mundial y regional, como organización que reúne a los organismos de Control del Tráfico Marítimo y Fluvial de las Armadas miembros del área Marítima del Atlántico Sur: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, contrae derechos y obligaciones para contribuir a la preservación del Tráfico Marítimo y Fluvial, en el contexto específico cooperativo a nivel Regional. Su continuidad en el tiempo refleja el compromiso asumido por los países.

III. INTERESES VITALES Y OBJETIVOS PERMANENTES DEL AMAS

1. Intereses Vitales del AMAS

- *La continuidad como Organización con más de 50 años de historia.*
- *El Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial dentro de su Área de responsabilidad para contribuir al ejercicio de los derechos soberanos de los países integrantes del Área Marítima del Atlántico Sur sobre sus respectivos espacios jurisdiccionales (Ríos, Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental).*
- *Contribuir a asegurar el uso de las vías de comunicación marítima y fluvial dentro del Área de responsabilidad.*

2. Objetivos Permanentes del AMAS

- *La Seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial con acciones preventivas, buscando contribuir a la preservación de la economía de los países integrantes del AMAS.*
- *La integración con la comunidad internacional y particularmente en la región (PLAN CODEFTRAMI) buscando el intercambio de conocimientos e información, dentro del marco de la igualdad jurídica de los Estados y el respeto a los principios y normas del Derecho Internacional.*
- *Participar en eventos regionales e internacionales relacionados al Tráfico Marítimo y Fluvial e invitar a otros países de interés para la organización, a actividades y ejercicios realizados por el AMAS.*
- *Hacer efectiva la Política de Intercambio de Información del AMAS y continuar con su evolución a efectos de mejorarla y promover dicho Intercambio a nivel CODEFTRAMI y otros países/regiones con intereses coincidentes.*
- *Promover cada país la integración de sus instituciones, propiciando el intercambio de información pertinente relacionada con el ámbito Marítimo y Fluvial.*

IV. PROPÓSITO Y FINALIDAD DE LA POLITICA Y ESTRATEGIA MARITIMA Y FLUVIAL DEL AMAS

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

MISIÓN CAMAS: *Coordinar las acciones inherentes a la Dirección, Monitoreo y Defensa del Comercio Marítimo, Fluvial, Pesca y otras actividades desarrolladas en las aguas de interés de los países integrantes del Área Marítima del Atlántico Sur, a fin de contribuir a la seguridad del Tráfico Marítimo Interamericano.*

Entiéndase por "Comercio Marítimo", a aquel que tiene lugar a través de los mares, ríos y lagos navegables.

Visión del CAMAS: Ser reconocida como una Organización referente en la región, ante la comunidad marítima internacional, consustanciada con la seguridad, vigilancia, protección y monitoreo de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) y Fluviales (LCF) en sus respectivas zonas de control, responsabilidad e influencia, a fin de precautelar el comercio marítimo / fluvial y las actividades inherentes que guarden relación con el mismo.

El propósito es contribuir a la seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial Interamericano, coordinando acciones en las aguas de interés, que permitan dar continuidad a estas actividades, aun en ocasión de crisis o conflictos armados.

Asegurar el Tráfico Marítimo y Fluvial Interamericano, potenciará el desarrollo económico de la región, favoreciendo la protección de los recursos estratégicos y el ejercicio de la soberanía de los estados miembro del AMAS.

La necesidad de coordinar es para concretar un intercambio de información preciso y oportuno, que permita dar seguridad y continuidad al Tráfico Marítimo y Fluvial, tanto en tiempo de paz, como en ocasión de crisis o conflicto armado.

V. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA DEFENSA

Una política de Defensa persigue el objetivo de garantizar la soberanía, independencia, capacidad de autodeterminación, y proteger la vida y libertad de sus habitantes, resguardando su bienestar frente a amenazas externas.

Se encuentra fundada en el respeto de la Constitución Nacional y el ordenamiento jurídico de cada país, la democracia, el Estado de derecho y los derechos humanos. Se sustenta en el apego al derecho internacional y al sistema multilateral como instrumentos primordiales para regular las relaciones entre Estados y resolver las controversias que entre ellos pudieran surgir, desplegando una vocación por la paz y la justicia. La debe orientar una firme convicción sobre la importancia que detenta la cooperación entre los Estados, único medio capaz de llevar a la construcción y consolidación de una paz estable y duradera a nivel regional e internacional.

En un contexto de seguridad cooperativa, el AMAS como organización se constituye en pieza fundamental de Cooperación y Coordinación, en la búsqueda de la Seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial Interamericano, conforme lo establece su misión.

VI. DELINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

Los riesgos y desafíos existentes, constituyen una oportunidad para consolidar la formación de una red global entre los organismos responsables del Control del Tráfico Marítimo y Fluvial en las Armadas componentes del AMAS, que impulse y facilite el intercambio de información operativa, experiencias y cualquier otro dato que resulte de interés para la organización.

A su vez se debe buscar contribuir a la respectiva presencia naval en el área de responsabilidad de cada país, ya sea para disuadir o neutralizar eventuales anomalías detectadas, protegiendo de esta manera los recursos marítimos y fluviales de interés.

Por otra parte, las fuerzas navales son más poderosas operando en conjunto con sus aliados en un contexto de seguridad cooperativa. La fusión de las capacidades individuales y sus competencias produce un efecto combinado superior al aporte de cada fuerza. Por ello el AMAS debe estar en condiciones de apoyar las operaciones combinadas que puedan llevar a cabo las Armadas que la integran. Maximizar esta capacidad redundará en un mejor posicionamiento frente a cualquier desafío que se presente, potenciando el efecto disuasivo para el control marítimo y fluvial.

La Política Marítima y Fluvial del AMAS se debe apoyar en primera instancia en potenciar la capacidad de cooperación mutua entre sus miembros, coordinando las actividades que resulten necesarias y manteniendo una estructura permanente, con personal calificado y suficiente que permita dar una respuesta eficiente a los desafíos que presenta el escenario internacional.

La característica principal del ambiente estratégico, regional e internacional, es la capacidad de cambio permanente a una velocidad inusitada. Esta Política y Estrategia Marítima y Fluvial, sus lineamientos estratégicos y sus líneas de acción, deben ser lo suficientemente amplios y flexibles, a efectos de permitir la adaptación y acompañamiento de esos cambios.

La efectividad de esta Política está directamente relacionada con la articulación de seis ejes estratégicos principales:

1. De Cooperación Interinstitucional

Interrelación entre las Armadas miembros y las instituciones estatales que entienden en el ámbito marítimo y fluvial.

2. De Coordinación

La materialización de anomalías en las regiones marítimas y fluviales, motiva que instituciones regionales, de naturaleza diversa, tengan que operar en forma conjunta y coordinada para ejecutar acciones tendientes a su rápida neutralización.

- El MDA (Maritime Domain Awareness) o el Conocimiento del Entorno Marítimo, definido por la Organización Marítima Internacional (OMI), como la comprensión efectiva de cualquier elemento asociado con el entorno marítimo que podría afectar la seguridad (Security), la protección (Safety), la economía o el medio ambiente.*
- Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM) que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de anomalías en los patrones de comportamiento del Tráfico Marítimo y Fluvial, contribuyendo a que las Armadas adopten las medidas adecuadas antes que la Seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial se vea comprometida o se configure una situación de crisis.*

3. De Eficiencia en el Empleo de Medios

Las Armadas miembros del AMAS, deberán cooperar en la implementación de esta Estrategia, a efectos de reforzar los aspectos que a continuación se detallan:

Institucionales: Fortalecer la institucionalidad del AMAS.

Estratégicos: A través de las estructuras orgánicas correspondientes (COLCO), con máxima dedicación a los problemas cotidianos de Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial en las áreas de responsabilidad, trabajando en forma coordinada con sus pares del AMAS.

De economía de esfuerzos: Empleando los medios conforme a las capacidades de cada Armada.

4. De Participación Activa

Concientizando a todo el ámbito del Tráfico Marítimo y Fluvial, sobre lo valioso de cooperar activamente con el Control Naval del Tráfico en las aguas de Interés.

Se destaca la necesidad de difundir y visibilizar tanto en el ámbito civil como el militar, sobre la tarea que desarrolla el AMAS.

En tal sentido, es importante propiciar la realización de ejercicios, seminarios, cursos de capacitación o cualquier otra actividad que permita materializar esta iniciativa.

5. De Actualización y Logística

La actualización permanente, en términos de adiestramiento, capacitación y estructura operativa del AMAS, es fundamental para hacer frente a los desafíos que exigen el Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial.

6. De Previsión y Prospección

Avanzar y aportar conocimiento y experiencias sobre riesgos inexplorados o escasamente desarrollados, sobre:

- El estudio de mejores prácticas relacionadas con el mar como patrimonio de la humanidad.
- El estudio de mejores prácticas relacionadas con el aprovechamiento de las Hidrovías.
- El transporte marítimo y fluvial de cargas peligrosas, incluyendo materiales radioactivos.
- El transporte masivo de pasajeros por vía marítima y fluvial.
- El control de tráfico de artefactos navales no tripulados.
- La explotación del ciberespacio para el ejercicio del Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial, y su protección contra ciberataques.
- La explotación del aeroespacio para el ejercicio del Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial.

VII. LINEAS DE ACCIÓN PARA LA GESTIÓN DEL AMAS

El AMAS como organización se apoya en las estructuras orgánicas de sus miembros, debiendo velar por la Seguridad del Tráfico Marítimo y Fluvial y la protección de los Recursos Estratégicos.

Con vistas a una apreciación general, que sirva como marco de referencia y permita orientar su acción futura, deberá elaborar un documento sobre Política y Estrategia Marítima y Fluvial, que contenga lineamientos generales sobre los Intereses Vitales y Objetivos Permanentes que se aprecian prioritarios para la organización, considerando el escenario Global y Regional que se visualiza para los próximos años.

En tal sentido, las siguientes son algunas Líneas de Acción que se aprecian conducentes al logro de estos objetivos:

- *Aprovechar la ejecución de ejercicios navales combinados, particularmente los ejercicios ACRUX, cuyos participantes son justamente los miembros del AMAS, más el estado Plurinacional de Bolivia, para propiciar la participación de sus integrantes y los COLCO, introduciendo eventos de CNTM, a efectos de adiestrar al personal sobre aspectos doctrinarios, evaluar cuestiones procedimentales y propiciar una mayor divulgación de esta actividad.*
- *Propiciar la realización de reuniones periódicas de los COLCO, tanto virtuales como en forma presencial, a efectos de facilitar el contacto y familiarización entre los integrantes de la organización, compartir experiencias y conocimientos que puedan resultar de interés, e intercambiar información operativa.*
- *Incluir en la agenda del AMAS la participación en eventos sobre el tema ZOPACAS con el fin de fomentar el diálogo y la cooperación dentro de la región del Atlántico Sur, en todo lo relacionado con la seguridad marítima y ambiental a efectos de difundir y visibilizar la tarea que desarrolla el CAMAS.*
- *Intensificar el acercamiento del AMAS con los países del continente africano, así como con los Centros de Seguridad Marítima del Golfo de Guinea, particularmente los regionales e interregionales de coordinación, propiciando visitas, intercambios, cursos de capacitación en doctrina, ejercicios, o cualquier otra actividad que permita incentivar la cooperación y el intercambio de información con África Occidental.*
- *Continuar con iniciativas tendientes a difundir y visibilizar la actividad que desarrolla el AMAS, a través del desarrollo de notas en revistas locales, programando cuando las condiciones sanitarias lo permitan, exposiciones en los Consulados de los países del AMAS, universidades y sitios de interés, tanto en el país sede de esta organización, como en ocasión en las Visitas Operativas.*

- *De la misma forma, sería importante propiciar la participación de grupos de asesores en ejercicios que se realicen en las Escuelas de Guerra y cualquier otra actividad que resulte de interés.*
- *Ampliar el panorama de superficie que hoy brinda la red AIS del AMAS, cursando invitaciones a países amigos, para favorecer la integración para el intercambio de datos con los países de la región y de la costa africana.*
- *Potenciar el sitio Web del AMAS, a efectos de hacerlo más atractivo y de interés para la comunidad marítima internacional, a efectos de difundir y visibilizar la actividad que desarrolla la organización.*

1. Instituciones con Responsabilidad Primaria

A. El Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur.

Además de las funciones establecidas en el Manual del AMAS, articula esta Política y Estrategia, a través del Consejo de Comandantes.

Elabora la Política y Estrategia Marítima y Fluvial del AMAS.

Promueve la difusión de temas de Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial.

Promulga la Política del AMAS, mediante la aprobación del CONSEJO DE COMANDANTES.

Promueve la vinculación con instituciones regionales, estatales y sociedades civiles en temas de Tráfico Marítimo y Fluvial.

Promueve el intercambio de información sobre Tráfico Marítimo y Fluvial en el ámbito del AMAS y otras regiones de interés.

B. COLCO

Constituyen el elemento ejecutor y de coordinación del AMAS con la ORGACONTRAM de cada país miembro y con el CAMAS, en aspectos operativos y administrativos.

C. Las Armadas miembro del AMAS

Son los representantes ante sus respectivos gobiernos, siendo responsables de gestionar los requerimientos y delinear acciones ante el Consejo de Comandantes.

2. Instituciones con Responsabilidad Secundaria

Demás miembros del Plan CODEFRAMI, con las organizaciones permanentes que actúan y coordinan acciones para el Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial Interamericano.

VIII. DISPOSICIONES FINALES

Este Documento sobre Política y Estrategia Marítima del AMAS, fue elaborado y presentado en ocasión de las Visitas Operativas a los COLCO durante el año 2021.

Plantea lineamientos generales sobre los Intereses Vitales y Objetivos Permanentes que debería perseguir la organización, a efectos de orientar su gestión y de aquellas Instituciones que entienden en el Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial.

El documento en cuestión, será presentado para su aprobación en la XXXI Reunión de COLCO, a realizarse en marzo de 2022, en la ciudad de Río de Janeiro.

Cumplida su aprobación, las instituciones con responsabilidad primaria en el Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial, deberán elaborar los Planes Contribuyentes correspondientes.

IX. LISTA DE ABREVIACIONES Y ACRÓNIMOS

AMAS: Área Marítima del Atlántico Sur.

AIS: Sistema de Identificación Automática.

ACRUX: Nombre de Ejercicio Combinado Fluvial.

CAMAS: Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur.

CNTM: Control Naval del Tráfico Marítimo.

COLCO: Comandante Local de Control Operativo.

PLAN CODEFRAMI: Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano.

TIAR: Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

ZOPACAS: Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur.

