

XIV CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO



ACTA FINAL

Lima, Perú, 03 – 08 de noviembre del 2021



**XIV CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN
CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO
(XIV CNIE-CNTM)**

ORGANIZACIÓN

**ARMADA ANFITRIONA
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ**

Vicealmirante
Ernesto COLUNGE Pinto
Director General de Capitanías y Guardacostas

Contralmirante
Jorge PORTOCARRERO Castillo
Comando Local de Control Operativo - Perú

Capitán de Fragata
Marco TINEO Zanelli
Secretario de la XIV CNIE-CNTM

Teniente Primero
André PEREZ Pinto
Coordinador de la XIV CNIE-CNTM



DELEGACIONES PARTICIPANTES

Junta Interamericana de Defensa

Vicealmirante
Alexandre RABELLO De Faria
Presidente del Consejo de Delegados de la JID

CAMAS

Contralmirante
Gustavo GARRIGA Pires
Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur

ARGENTINA

Capitán de Navío
Alberto COHEN Lernoud
Comando Local de Control Operativo - Argentina

BRASIL

Capitán de Mar y Guerra
Joao BATISTA Barbosa
Comando Local de Control Operativo - Brasil

COLOMBIA

Capitán de Fragata
José CUARTAS López
Comando Local de Control Operativo - Colombia

CHILE

Capitán de Navío
Cristian GALVEZ Vergara
Comando Local de Control Operativo - Chile



ECUADOR

Teniente de navío
Nickolay VELASTEGUI Olivo
Delegado Representante COLCO Ecuador

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Capitán de Fragata
Mike ROGERS
Delegado Representante SIANC – EE.UU.

MÉXICO

Capitán de Navío
José Luis ARROYO Montejo
Delegado Representante COLCO México

PARAGUAY

Capitán de Navío
Wenceslao IBARROLA Pérez
Comando Local de Control Operativo - Paraguay

URUGUAY

Capitán de Navío
Mario VAUCHER
Comando Local de Control Operativo - Uruguay

RED IANTN

Teniente Primero
Jesús Zegarra Gonzales
Delegado Representante de la Red IANTN



XIV CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO

ACTA FINAL

PREÁMBULO

En la ciudad de Lima, Perú, del 3 al 8 de noviembre del 2021, el Comando Local de Control Operativo – Perú, sirvió como anfitrión de la XIV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo, en la que participaron delegaciones de 10 Armadas del Continente, del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, del Área Marítima del Atlántico Sur y de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales.

La Conferencia se desarrolló de manera virtual desde las instalaciones de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, en cumplimiento a la RECOMENDACIÓN N° 2 de la XIII CNIE-CNTM, realizada en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil en el mes de agosto del año 2018, y a la RECOMENDACIÓN N° 4 de la XXIX CNI, realizada de manera virtual desde la ciudad de Viña del Mar, Chile en noviembre del año 2020.

El COLCO Perú señaló que por motivos de la pandemia mundial SAR COVID 19, la XIV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo aprobada para el 2020 tuvo que ser reprogramada, confirmado el compromiso de realizarla para el año 2021, durante las actividades de la XXIX CNI realizada en Chile.

Luego de la presentación de las delegaciones participantes, el señor Contralmirante Jorge Portocarrero Castillo, en relación al tema central propuesto para la presente Conferencia, realizó una ponencia donde se analizó la pesca ilegal no declara y no regulada que se realiza más allá de las 200 millas de la línea de Costa de la región.

Durante el desarrollo de la Conferencia, se trataron y analizaron las RECOMENDACIONES definidas en la XXIX CNI, relativas al Control Naval de Tráfico Marítimo, así como los temas pendientes de las Conferencias Especializadas en Control Naval de tráfico Marítimo anteriores y del Acta de la última reunión de crítica del Ejercicio Internacional TRANSAMERICA XI.

1. RECOMENDACIONES XXIX CNI (2020)

RECOMENDACIÓN N° 4/ XXIX CNI

La Marina de Guerra del Perú será la anfitriona de la XIV CNIE-CNTM en el 2021, donde deberán analizarse las actividades ilegales que se estuvieran cometiendo más allá de las 200 millas náuticas de la línea de costa de la región, como la pesca ilegal no declarada y no regulada.



Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse dado cumplimiento a la realización de la Conferencia, debatiendo y analizando la problemática referente al tema: Pesca ilegal no declarada y no regulada.

RECOMENDACIÓN N° 8/ XXIX CNI

Aprobar la Recomendación N° 2 de la XIII CNIE-CNTM 2018, que propone que la Armada de México sea la anfitriona de la XV CNIE-CNTM en el 2022, y que la Armada de Paraguay sea la anfitriona de la XVI CNIE-CNTM en el 2024.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN, las armadas aceptaron la propuesta y esta aceptación queda redactada como la RECOMENDACIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM.

RECOMENDACIÓN N° 15/ XXIX CNI

La Armada de Argentina será la anfitriona de la XVII CNIE-CNTM en el año 2026.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN, las armadas aceptaron la propuesta y esta aceptación queda redactada como la RECOMENDACIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM.

RECOMENDACIÓN N° 18/ XXIX CNI

Las CNIE-I, CNIE-DI, CNIE-CNTM deberán evaluar que la iniciativa SIGMA de la Campaña Naval Orión se convierta en un Centro de Intercambio de Información permanente para el conocimiento del dominio marítimo regional, con el propósito de fortalecer la seguridad marítima, de acuerdo a las limitaciones legales de cada Estado.

Esta RECOMENDACIÓN fue analizada y se reformuló en la RECOMENDACIÓN N° 02/XIV CNIE-CNTM, con una nueva propuesta.

2. RECOMENDACIONES PENDIENTES DE LAS CNIE-CNTM ANTERIORES

El compendio de Actas con las RECOMENDACIONES pendientes y como se han ido trabajando se encuentran en los archivos físicos y digitales que forman parte de la entrega de cargo de la Secretaría. Durante la presente conferencia se presentó un resumen de las RECOMENDACIONES de la última Conferencia Especializada y del ejercicio TRANSAMERICA XI.

2.1 XIII CNIE-CNTM (2018)

RECOMENDACIÓN N° 1/XIII CNIE-CNTM

Se realizará un estudio coordinado por el COLCO ECUADOR para analizar las actividades de pesca ilegal no declarada y no regulada (PINDNR) que se están realizando en las proximidades, fuera de las 200 millas de varios países del Plan CODEFRAMI. Ese COLCO formará un grupo de trabajo compuesto por representantes de los demás COLCOS y presentará sus conclusiones en la XIV CNIE-CNTM, en el 2020.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN y se implementa la RESOLUCIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM-2021.



RECOMENDACIÓN N° 2/XIII CNIE-CNTM

Conforme a lo definido en la RECOMENDACIÓN N° 28/XXVIII CNI se aprobó el cronograma de las sedes para las próximas CNIE-CNTM:

PAÍS	AÑO
PERÚ	2020
MÉXICO	2022
PARAGUAY	2024

Se elimina esta RECOMENDACIÓN y se implementa la RECOMENDACIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM.

RECOMENDACIÓN N° 3/XIII CNIE-CNTM

La página de la CNIE-CNTM creada por la RITN en el sitio web de la CNI en APAN se utilizará en el uso compartido de archivos entre los países miembros del Plan CODEFRAMI. Los COLCOS y el CAMAS solicitarán acceso para su personal, por mensaje informando los nombres de USUARIOS de las cuentas creadas en la APAN.

La secretaría sede de la CNIE-CNTM se encargará de subir los archivos generados en la respectiva conferencia. La secretaría de la RITN deberá mantener actualizado los cambios de los usuarios registrados por los COLCOS.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse dado cumplimiento y se implementa la RESOLUCIÓN N° 02/XIV CNIE-CNTM-2021.

RECOMENDACIÓN N° 5/XIII CNIE-CNTM

Los países miembros del Plan CODEFRAMI analizarán el documento preliminar de la Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial, propuesto por el CAMAS, según la RECOMANDACIÓN N° 9 de la XII CNIE-CNTM. Las sugerencias de cambio deberán ser enviadas al CAMAS hasta el 20 de noviembre del 2019 para su consolidación y presentación como documento final para su aprobación en la XIV CNIE-CNTM.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse aprobado este documento y se implementa la RESOLUCIÓN N° 03/XIV CNIE-CNTM-2021.

RECOMENDACIÓN N° 6/XIII CNIE-CNTM

Aprobar de forma experimental, en el marco del Plan CODEFRAMI, el empleo de la clasificación de Buques de Interés (VOI) propuesto por el CAMAS, así como las autoridades de declaración, clasificación, reclasificación y desclasificación de Buques de Interés.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN y se implementa como una RECOMENDACIÓN el empleo de esta clasificación de buques. RECOMENDACIÓN N° 4/XIII CNIE-CNTM.



RECOMENDACIÓN N° 7/XIII CNIE-CNTM

El CAMAS dispondrá para descargar en su página web (www.coamas.org) hasta el 30 de mayo del 2019, las siguientes publicaciones doctrinales de CNTM:

- PTI-CNTM VOL.1 (B), EDICIÓN 2018;
- SUP.1 AL PTI-CNTM VOL.1 (B) EDICIÓN 2018; y
- ORDEN DE OPERACIONES PERMANENTE PARA EL EJERCICIO DE CNTM PARA LOS PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI, EDICIÓN 2018.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse dado cumplimiento a lo dispuesto.

RECOMENDACIÓN N° 8/XIII CNIE-CNTM

Las Armadas de los países miembros del Plan CODEFTRAMI que emplean y/o tienen conocimientos de la doctrina NCAGS son invitadas a compartir información, a fin de permitir que todas las Armadas componentes del Plan puedan gradualmente evolucionar en la doctrina en mención.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN, quedando redactada como la RESOLUCIÓN N° 04/XIV CNIE-CNTM-2021

RECOMENDACIÓN N° 9/XIII CNIE-CNTM

Se aprobó entre los COLCOS mantener el trámite de mensajes administrativos y de mensajes anteriores y posteriores relacionados con los ejercicios de CNTM, mediante el CENTRIXS.

En relación a los ejercicios de CNTM, el CENTRIXS quedará como medio secundario de comunicaciones. El OCE, en coordinación con la RITN, dedicará un día, o parte de él, para realizar el trámite de mensajes de ejercicios de CNTM, vía la RITN.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse dado cumplimiento a lo dispuesto y se redacta una RESOLUCIÓN en referencia a la participación de la RITN. RESOLUCIÓN N° 05/XIV CNIE-CNTM.

RECOMENDACIÓN N° 10/XIII CNIE-CNTM

Considerar que el termino VOI sea incluido como léxico en el ejercicio PANAMAX, a criterio del OCE, de acuerdo con la propuesta presentada por el representante de la Marina de los EE.UU., a fin de implementar un lenguaje común y medio eficaz para designar los contactos de interés o contactos críticos de interés de acuerdo con la categoría y amenaza.

Se elimina esta RECOMENDACIÓN al haberse dado cumplimiento a lo dispuesto.

2.2 EJERCICIO TRANSAMERICA XI (2021)

RECOMENDACIÓN N° 1/TA XI

Se aprobó mantener la RESOLUCIÓN N° 01/TA X (2019), sobre la rotación de OCE y ROCE para los próximos ejercicios TA y TO, debiendo ratificar sus funciones, de acuerdo con la siguiente tabla:



AÑO/ANO/YEAR	OCE	ROCE CAMAS	ROCE AMPAS	ROCE AMAN/AMPAN
2020/TO	ARGENTINA	CAMAS BR	ECUADOR	MÉXICO
2021/TA	ECUADOR	CAMAS BR	CHILE	COLOMBIA
2022/TO	CHILE	CAMAS AR	PERU	MÉXICO
2023/TA	PERÚ	CAMAS AR	ECUADOR	MÉXICO
2024/TO	ECUADOR	CAMAS UY	CHILE	MÉXICO
2025/TA	EE.UU.	CAMAS UY	PERU	EE.UU.
2026/TO	URUGUAY	CAMAS BR	ECUADOR	
2027/TA	COLOMBIA	CAMAS BR	CHILE	MÉXICO

(*) A ser definido en la Reunión de Crítica TO XXXI.

Se registra la aceptación y se espera su confirmación en la XIV CNIE-CNTM
OCE: Chile

ROCE AMAS: Argentina

ROCE AMPAS: Perú

ROCE AMAN/AMPAN: México

Esta RECOMENDACIÓN continuará como tal para su aceptación y aplicación durante los futuros ejercicios TA y TO. Queda confirmada la aceptación del OCE y ROCES para el ejercicio TO/2022.

RESOLUCIÓN N° 02/TA XI

Se aprueba que para el siguiente ejercicio internacional se siga utilizando el programa NAMESIS con la integración del sistema AIS, para mejorar el panorama de superficie, siendo actualizado por cada país de la ORGACONTRAM. COLCO URUGUAY brindará el asesoramiento para la integración.

Esta RESOLUCIÓN fue tomada como RECOMENDACIÓN, en base al ofrecimiento del COLCO URUGUAY. RECOMENDACIÓN N° 05/XIV CNIE-CNTM.

RESOLUCIÓN N° 17/TA XI

Considerando las capacidades actuales y el avance de la tecnología se sugiere el inicio del estudio de factibilidad en busca de herramientas que permitan reemplazar el software NAMESIS en un futuro, considerando al menos las siguientes características:

- Web based.
- Acceso clave/usuario.
- Ingreso/modificación de datos en línea.
- Cambios y panoramas visualizados por la ORGACONTRAM completa.
- Software debe evitar duplicidad de datos (filtro por N° OMI o señal de llamada)
- Soporte para la creación de PS (naves ficticias)
- Inicio de software en modo entrenamiento (útil para ejercicios)

COLCO CHILE deberá organizar una reunión solicitando representantes de la ORGACONTRAM (personal técnico con conocimientos necesarios) para llegar a un acuerdo y definir si mantener, actualizar o cambiar el sistema NAMESIS.

Esta RESOLUCIÓN fue tomada como RECOMENDACIÓN, en base a la propuesta del COLCO CHILE. RECOMENDACIÓN N° 06/XIV CNIE-CNTM.



3. TEMAS TRATADOS DURANTE LA XIV CNIE-CNTM

TEMA CENTRAL: PESCA ILEGAL NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA

COLCO PERÚ/CONCLUSIONES

Es importante la cooperación internacional para el intercambio de información y acuerdos para una actuación conjunta.

COLCO BRASIL /CONCLUSIONES

Crear un foro de discusión para intercambiar las mejoras prácticas con respecto a la PESCA INDNR y otros asuntos relacionados.

COLCO ECUADOR/CONCLUSIONES

La identificación y los reportes de las naves detectadas mediante el monitoreo y vigilancia debe ser continua y compartida.

TEMAS PROPUESTO: Iniciativa SIGMA de la Campaña Naval Orión

CONCLUSIÓN

Esta iniciativa deberá ser evaluada por la CNIE-I y CNIE-DI debido a la clasificación de la información y las limitaciones que esto representa. Esta conclusión será propuesta como recomendación en el Acta Final de la presente conferencia, de acuerdo a la normativa legal correspondiente a cada país.

TEMAS PROPUESTO: Creación del Centro Coordinador del Área Marítima del Pacífico Sur (CAMPAS).

CONCLUSIÓN

Los COLCOS DE CHILE, ECUADOR Y PERÚ se encontraron de acuerdo con esta propuesta y se comprometen a crear un grupo de trabajo, con la finalidad de activar el Centro Coordinador del Área Marítima del Pacífico Sur - CAMPAS, contando para tal fin con el asesoramiento del CAMAS.

Plasmar esta conclusión en una recomendación y elevarla a la CNI para su discusión; asimismo se recomendará evaluar que el COLCO COLOMBIA, en adición a su presencia en el AMAN, también tenga presencia en el AMPAS.

TEMAS PROPUESTO: Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial.

CONCLUSIÓN

Este documento formará parte de la doctrina como referencia y guía para todos los países del Plan CODEFRAMI.

TEMAS PROPUESTO: Mejorar el intercambio de información a través del empleo de mensajes RAINFORM, con la inclusión de nuevos datos.

CONCLUSIÓN

Se propone el uso experimental de este nuevo formato para su evaluación y posterior aprobación.



4. RESOLUCIONES DE LA XIV CNIE-CNTM-2021

RESOLUCIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM-2021

Mantener un permanente intercambio de información sobre buques dedicados a la pesca INDNR, clasificando directamente como buques de interés (VOI) a los buques factoría y petroleros y demás naves que actúen directamente para esta actividad.

RESOLUCIÓN N° 02/XIV CNIE-CNTM-2021

Se aprueba que se utilice el sistema APAN de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales como medio primario, para la realización de las video conferencias durante los ejercicios de CNTM por medio del Adobe Connect.

RESOLUCIÓN N° 03/XIV CNIE-CNTM-2021

Se aprueba la Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial, elaborada y presentada por el CAMAS, como documento guía y de apoyo para todos los países miembros del Plan CODEFTRAMI. La cual se encuentra en el anexo (A) de la presente acta.

RESOLUCIÓN N° 04/XIV CNIE-CNTM-2021

Se aprueba que los COLCOS miembros del Plan CODEFTRAMI que emplean y/o tienen conocimientos de la doctrina NCAGS continuarán con las invitaciones a los demás COLCOS para participar en sus cursos programados anualmente.

RESOLUCIÓN N° 05/XIV CNIE-CNTM

Se aprueba la participación de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales de manera activa en todos los ejercicios y conferencias relativas al CNTM.

5. RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN N° 01/XIV CNIE-CNTM

Conforme a lo definido en la RECOMENDACIÓN N° 08 y 15 de la XXIX CNI y a la RECOMENDACIÓN N° 15 de la XXIX CNI-2020, se aprobó el cronograma de las sedes para las próximas CNIE-CNTM.

PAÍS	AÑO
MÉXICO	2022
PARAGUAY	2024
ARGENTINA	2026

RECOMENDACIÓN N° 02/XIV CNIE-CNTM

Se recomienda que la iniciativa SIGMA (Sistema de Información Geoestratégica Marítima Avanzada), deberá ser evaluada inicialmente por la CNIE-I y CNIE-DI debido a la clasificación y reserva de la información y las limitaciones que esto representa, para que posteriormente se vea la forma de como poder interactuar con esta



información en la CNIE-CNTM, todo esto de acuerdo a las limitaciones legales de cada Estado.

El COLCO COLOMBIA se compromete a trabajar bilateralmente con los COLCOS que requieran un mayor alcance sobre las características de este sistema.

RECOMENDACIÓN N° 03/XIV CNIE-CNTM

El COLCO URUGUAY presentará y compartirá su proyecto de Guía para el desarrollo de los Ejercicios de CNTM a los países miembros del Plan CODEFTRAMI que lo requieran, para su puesta en práctica y revisión, con la finalidad de mejorar esta Guía para su posterior presentación final y aprobación.

RECOMENDACIÓN N° 4/XIII CNIE-CNTM

Se recomienda implementar, en el marco del Plan CODEFTRAMI, el empleo de la clasificación de Buques de Interés (VOI) propuesto por el CAMAS, así como las autoridades de declaración, clasificación, reclasificación y desclasificación de Buques de Interés. La cual se encuentra en el anexo (B) de la presente acta.

RECOMENDACIÓN N° 05/XIV CNIE-CNTM

El COLCO URUGUAY realizará y compartirá con los países miembros del Plan CODEFTRAMI un manual inductivo con una breve explicación técnica sobre la manera de como exportar los datos de posición AIS de los contactos al sistema NAMESIS, con la finalidad de mejorar el panorama de superficie.

RECOMENDACIÓN N° 06/XIV CNIE-CNTM

El COLCO CHILE se encuentra trabajando sobre una propuesta de mejora respecto al sistema NAMESIS, comprometiéndose a compartir los resultados y detalles técnicos en la próxima CNIE-CNTM. La RITN recomendó que para este trabajo se debería contar con el asesoramiento de la CNIE- CTI.

RECOMENDACIÓN N° 07/XIV CNIE-CNTM

Apoyar las iniciativas de la JID para consolidar y potenciar el Programa de Seguridad Marítima coordinado por dicha institución, en particular en lo que respecta a las posibilidades de implementar una estructura multinacional destinada a la formación de personal en distintos niveles de competencia, así como promover el intercambio de conocimientos.

RECOMENDACIÓN N° 08/XIV CNIE-CNTM

Considerando el propósito de la JID y las actividades que realiza esta entidad, reconocer el potencial de la JID en la difusión de proyectos desarrollados por las diferentes Armadas, así como en la cooperación y asistencia técnica, consultiva y educativa para la coordinación de proyectos de interés común, contribuyendo con la creación y gestión de un programa de intercambio de informaciones relacionadas con la defensa y la seguridad marítima, basado en las capacidades y posibilidades existentes en las diferentes marinas y guardacostas, de acuerdo a las limitaciones legales de cada Estado.



RECOMENDACIÓN N° 09/XIV CNIE-CNTM

Sustituir el formato en el intercambio de información a través del empleo de mensajes RAINFORM, empleando en forma experimental la planilla de datos para su evaluación y posterior aprobación. De acuerdo a lo establecido en el anexo (C) de la presente acta.

Mejorar el intercambio de información a través del empleo de mensajes RAINFORM, empleando en forma experimental la planilla de datos de interés para su evaluación y posterior aprobación. (de acuerdo a lo detallado en los anexos (1) y (2) de la XIV CNIE-CNTM 2021).

6. CLAUSURA

Desde la ciudad de Lima-Callao, Perú, a las 12:00 horas del día viernes 5 de noviembre del 2021, se finalizan los trabajos de la XIV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo, el señor Contralmirante Jorge Portocarrero Castillo, COLCO PERÚ da las palabras de cierre de la Conferencia agradeciendo a todas las delegaciones por su participación.

DOCUMENTO

POLÍTICA DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL DEL PLAN CODEFTRAMI

Presentación

Las Líneas de Comunicaciones Marítimas y Fluviales, son responsables de cerca del 95% de los intercambios comerciales entre los países, donde circulan más de 4 trillones de dólares al año. La atención está dirigida también a las inmensas potencialidades del ambiente marino, así como a las cuestiones cada vez más sensibles, relacionadas con las actividades en los océanos, tales como: la ampliación de la investigación científica, la explotación de petróleo, gas y minerales, el comercio marítimo internacional y las operaciones militares. Por otro lado, se han incrementado proporcionalmente las actividades ilícitas y la contaminación ambiental en los mares.

Se visualiza así la importancia de las asociaciones estratégicas y de las alianzas para contener esas amenazas, lo que demanda siempre más que simplemente una comprensión militar sobre estas cuestiones.

El concepto de Conciencia Situacional Marítima y Fluvial, entendido como "la efectiva comprensión de todo lo que está asociado con el medio ambiente marítimo y fluvial, que puede causar impacto en la protección, seguridad, economía y ambiente de un país" tiene, como una de sus premisas, el desarrollo de la capacidad de identificación de las amenazas lo más temprano y lejano posible del territorio nacional.

Esto sólo será posible con el fortalecimiento de la cooperación regional, el diálogo mutuo y las respuestas en múltiples niveles, que involucren la información marítima y fluvial, el respaldo jurídico y las capacidades de los órganos de imposición de la ley y de los reglamentos.

En este sentido, se destaca la importancia del establecimiento de una red global para compartir información, en complemento a las redes regionales y nacionales, y se busca ampliar la capacidad de monitoreo, vigilancia y control en el ámbito de los Países del Plan CODEFTRAMI, lo que redundará en una contribución a la seguridad marítima y fluvial, en los niveles regional y global.

Se reconoce que la actuación combinada de los Estados miembros de dicho Plan es significativamente más eficiente y que sólo con la cooperación regional se alcanzará la efectividad y la reducción de costos de las actividades de seguridad marítima y fluvial.

Una política de intercambio información es el primer paso en el sentido de obtener una detallada conciencia y conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial regional, incitando a distintos actores, públicos o privados, civiles o militares, para desarrollar una mejor

comunicación hacia una necesidad cada vez más Inmediata de un control marítimo y fluvial efectivo.

Así, el presente Documento posee dos vectores principales de actuación:

- El primero busca establecer el método utilizado para elaborar una futura Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial; y
- El segundo vector busca, a partir de la identificación del método utilizado, integrar e introducir determinados contenidos analizados por el Grupo de Trabajo de los Países del Plan CODEFTRAMI, como mínimo para constituir la supracitada Política.

Este primer vector apunta a un método contemporáneo, dentro de los muchos que hoy existen, para conformar una futura Política de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI. Tal método está en consonancia con las políticas y estrategias superiores establecidas por la OEA, en especial por la Secretaría General y de Seguridad Multidimensional, y coherente con los debates y asuntos tratados en las últimas conferencias de Seguridad y Defensa Hemisférica y Conferencias Especializadas (CNIE-CNTM).

Evidentemente, con la evolución de ese Documento, otras cuestiones, aspectos y contenidos serán desarrollados, a efectos de propiciar la adecuación de la Política en su contexto regional.

Del mismo modo, se considera que este es un Documento inicial, que busca orientar a la Organización compuesta por los Países del Plan CODEFTRAMI en el desarrollo de asuntos de Control Naval de Tráfico Marítimo y Fluvial para los próximos 50 años.

En ese contexto, se buscó abordar inicialmente, como transponer o eliminar barreras que pueden limitar y / o impedir el intercambio de información a través de sectores nacionales y organizaciones internacionales y entre autoridades públicas y privadas que actúan en las actividades marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, contemplando las diferentes opciones políticas para mejorar la cooperación e intercambio de información, así como sobre los beneficios esperados a partir de esa postura.

En cuanto al enfoque, estará centrado en la importancia de compartir información, configuración de sistemas de CNTM, limitaciones experimentadas para el intercambio de datos y tendencias futuras en relación a los ambientes de compartir información.

Todos esos desafíos pueden ser resumidos en una necesidad de garantizar un intercambio de información, tan libremente como sea posible al nivel de los Países del Plan CODEFTRAMI, y entre los actores con diferentes responsabilidades marítimas y fluviales a nivel internacional y nacional.

Sumario

Diagrama Simplificado de los Niveles de Información Marítima Regional	4
1. Introducción	6
2. Visualización de un Escenario - Múltiples Capas de la Información Marítima regional	7
2.1. La Centralización de las Informaciones por Agencias Nacionales	8
2.2. Clasificación de las Informaciones	9
3. Pasos para la Obtención de una Información Marítima Regional	9/11
3.1. Paso 1: Identificación de las Comunidades Usuaras	12/13
3.2. Paso 2: Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación	14/16
3.3. Paso 3: Sistemas de Información	17/19
3.4. Paso 4: Definiendo Accesos Legales	20/22
3.5. Paso 5: Establecer los Protocolos de Información	23/26
3.6. Estableciendo Objetivos y Orientaciones	27/35
4. Conclusión	36
6. Glosario de Términos	37

Diagrama Simplificado de Niveles de Información Marítima y Fluvial Regional

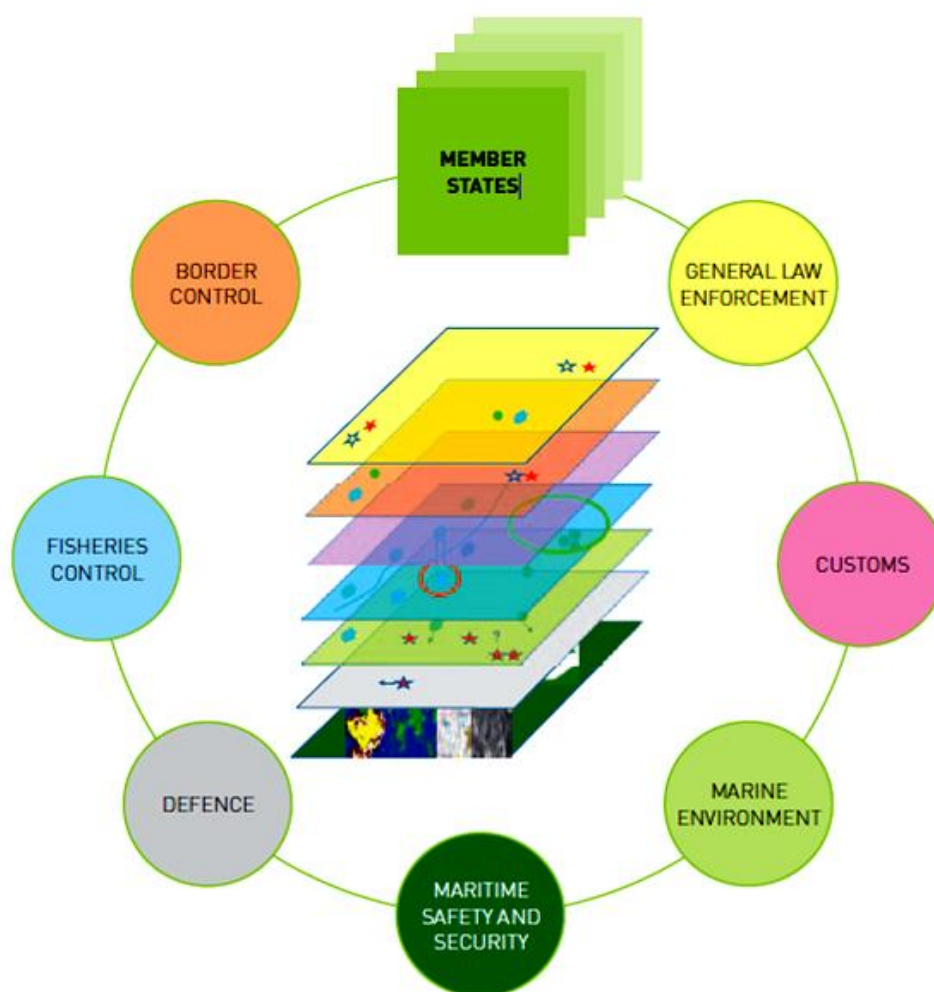


Fig. 1 – Diagrama de los Niveles de Información Marítima y Fluvial Regional

1) Conciencia Situacional Marítima y Fluvial Como Principio de la Información Compartida

La Conciencia Situacional Marítima y Fluvial es el conocimiento efectivo de todas las actividades conducidas en los mares e hidrobias que pueden impactar la seguridad marítima (safety y security), la economía o el ambiente de los Estados miembros del Plan

3) Una Visión de Futuro

Una política de información marítima y fluvial de los países del Plan CODEFTRAMI ampliará la aproximación entre las Autoridades Marítimas de los referidos países, contribuyendo a una mejor vigilancia y, de ese modo, a la seguridad y defensa regional.

4) Principios Orientadores

- Interconectar todas las comunidades de usuarios relevantes
- Construcción de un marco técnico para la interoperabilidad y la futura integración
- Intercambio de información entre civiles y militares
- Disposiciones legales específicas.

2) Cambios Para un Mejor Intercambio de Información Marítima y Fluvial

Para desarrollar una mejor interoperabilidad y el intercambio de información marítima y fluvial entre los Estados miembros del Plan CODEFTRAMI, existen algunos aspectos para ser observados:

Diferentes Actores: Actores de niveles nacional y regional, con Autoridades Marítimas y Fluviales propias, diferentes doctrinas y procedimientos relativos a la seguridad marítima (security and safety), accidentes y respuestas a desastres, control de la pesca, contaminación marítima, aduanas (control fiscal) y control de fronteras (incluido el Control sanitario), aplicación de la ley y actividades de defensa, actividades civiles y militares que congregan una colección de informaciones y procedimientos propios.

Diferentes leyes: Sistemas de Control de Tráfico han sido desarrollados por los sectores específicos nacionales e internacionales, sobre la base de legislaciones propias.

Diferentes teatros de operaciones: La Conciencia Situacional Marítima requiere la implementación de una aproximación transnacional y transectorial, en particular en concordancia y coordinación de acciones.

5) Cinco Pasos Para Obtener Información Marítima Compartida Regional

- Paso 1: Identificando las Comunidades Usuarías;
- Paso 2: Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación;
- Paso 3: Sistemas de Información;
- Paso 4: Definiendo accesos legales; y
- Paso 5: Estableciendo protocolos de información.

1) Introducción

En la XII Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo (CNIE-CNTM), celebrada en AGO2016 (Jacksonville - EUA), fue realizada una exposición del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) acerca de la importancia esencial, de la mejora de la integración regional mediante el desarrollo de una **Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial**, para orientar el espectro de actuación de los Estados Miembros componentes del Plan CODEFTRAMI, en el contexto de la defensa y seguridad, contemplando las situaciones de paz, crisis y conflicto armado.

Esa iniciativa derivada, fundamentalmente, de las actividades que ya están siendo desarrolladas por los Estados-Miembros, por intermedio de sus organizaciones de CNTM, diseminando, desde el tiempo de paz, informaciones marítimas y fluviales relevantes envolviendo cuestiones sobre seguridad marítima (safety and security), con elevadas consecuencias y acciones a emprender para sectores estatales o privados, civiles o militares, muchas veces con la participación de más de un país del citado Plan y múltiples actores.

Se resalta que ese intercambio contiene elevado valor agregado en términos de análisis y clasificación, y necesitan de canales y formatos adecuados de transmisión, por resultar un espectro de actuación amplio que involucra a las Armadas, las Autoridades Marítimas, los Órganos de Seguridad Pública, las Agencias Civiles de Transporte Marítimo y Pesca de los países, entre otros.

El debate se tradujo en la Recomendación N°9 de la mencionada CNIE-CNTM, para que un Grupo de Trabajo fuese creado para desarrollar un Documento Preliminar, conteniendo referencias concretas para facultar, posteriormente, a elaborar una propuesta de Política Regional de Información Marítima y Fluvial, con la vocación de incrementar la calidad y el volumen de la misma.

Tal es la profundidad y alcance de ese debate que fue aprobada la Recomendación N° 10 para la creación, por el CAMAS, de un nuevo Grupo de Trabajo, para analizar la posibilidad de actualizar del Plan CODEFTRAMI, considerando las evoluciones contemporáneas en el campo de la Seguridad Marítima y la Defensa.

En ese contexto, se optó por elaborar un documento que describiera el escenario sobre las cuestiones de seguridad marítima y fluvial, desde el tiempo de paz, relacionadas con diseminación de datos, objetivos y orientaciones políticas sobre intercambio de información marítima y fluvial, de modo de ampliar la integración de múltiples actores y agencias involucradas en tan complejo desarrollo de actividades.

2) Visualizando un Escenario - Múltiples Capas de Información Marítima Regional

Contribuir a la seguridad y defensa del TM y fluvial implica, necesariamente, en contar con la información adecuada y oportuna para brindar esa seguridad, para asesorar en la toma de decisiones a las autoridades que ejecutaran las acciones correspondientes. Por eso, el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) otorgó una importancia vital a esta cuestión, transformándose en objeto de estudio y debate la información que es habitualmente intercambiada, ya sea en las situaciones de paz, de crisis o de conflicto armado.

Las informaciones provienen de todas las actividades que se desarrollan en el ambiente marino y fluvial, comerciales, de defensa, de investigación, de seguridad, de recreo o de turismo, de los efectos climáticos y derivados del medio ambiente y de desastres naturales. Estas actividades se configuran en datos derivados de distintas fuentes y por diversos canales de transmisión

Esas actividades propician una recopilación de datos provenientes de distintos actores, fuentes y canales. Datos colaborativos de los Navíos Mercantes (NM) se transmiten automáticamente a los centros de control de los países y se analizan, compilan en una base común de información, posteriormente representadas en sistemas de TM. De ese análisis, surge la información depurada y clasificada que uno o más sectores necesitan y que en algunos casos es transmitida a los países interesados. Por ejemplo, el caso de agencias nacionales responsables por la gestión SAR, hay una interconexión con otras agencias del mismo país y otras internacionales, que tratan de optimizar el apoyo a los navíos, embarcaciones y plataformas que desarrollan actividades en el mar y en los ríos.

Existen muchas formas de clasificar las informaciones. A nivel nacional, proceden de organizaciones estatales, que firman convenios con otras organizaciones igualmente estatales. A nivel internacional se derivan de acuerdos interestatales. Y hay, también, como tercera fuente, las derivadas de fuentes privadas.

La cuestión es relevante cuando en varios sectores se recibe el mismo dato y se disemina al mismo usuario, lo que ocurre, principalmente, en las centrales de información. Observando con racionalidad de los recursos, se concluye que el sistema puede ser técnicamente redundante con datos que no son de utilidad para el usuario final, o con su ausencia o exceso.

Bajo el enfoque regional y nacional, dada la complejidad de una red de intercambio de información marítima y fluvial, se puede tender a una gestión más eficiente, donde los convenios firmados entre agencias estatales (civiles o militares) y privadas, así como los acuerdos Internacionales pueden contribuir a este objetivo. Hay que analizar el fundamento de ese intercambio en términos de reserva o confidencialidad, así como el intercambio de datos colaborativos o no colaborativos, y las posibles mejoras en términos de clasificación y de divulgación a los interesados.

Eso puede ser favorecido contando con el respaldo de una integración estructurada bajo una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial. Una política que permita:

- Incrementar el nivel de intercambio y cooperación en materia de información marítima y fluvial;
- El uso de sistemas de información y la adquisición combinada de fuentes privadas que, por sus altos costos, son a veces prohibitivos;
- Unificar y establecer las bases y objetivos comunes de visión marítima regional, y que resulte en un documento que sirva de marco legal para las acciones a ser ejecutadas, considerando el escenario actual y los desafíos comunes.

2.1) La Centralización de la Información por Agencias Nacionales.

Con la creciente necesidad de ampliar los esfuerzos para la seguridad marítima y fluvial, principalmente en función de los acontecimientos que, desde el tiempo de paz, alcanzan directamente al TM, algunos países están optando por centralizar a nivel nacional las informaciones de instituciones y agencias que tratan de CNTM. Esto congrega en un mismo espacio y bajo coordinación articulada de representantes de varios órganos, tales como: de las Fuerzas Armadas, con énfasis en las Armadas; de las Autoridades Marítimas; de las Compañías de Navegación; de los Órganos de Seguridad Pública, como Policías de Fronteras y Policía Judicial; de las Aduanas, de las Autoridades Sanitarias, entre otras involucradas, directa o indirectamente, con el TM y Fluvial.

Eso requiere, que las informaciones de esos diversos sectores migren para un órgano centralizado y que, de esa manera, las entidades componentes ejerzan acciones de vigilancia y fiscalización en el ámbito de las respectivas atribuciones y competencias, y cooperan entre si por medio de las estructuras y procedimientos definidos por las legislaciones propias. En caso, por ejemplo, la práctica de ilícito penal que sea de competencia de diversos órganos, los registros estarían disponibles en un sistema de información de acceso compartido, cuya estructura y reglas de funcionamiento serán fijadas.

Sin embargo, no todos los países centralizan órganos de CNTM a nivel nacional, permaneciendo como una estructura muchas veces de las Armadas, y cuyo espectro de actuación abarca diversos órganos sectoriales de los Gobiernos.

La tendencia global de la centralización de las informaciones marítimas por Agencias Nacionales y compartir regional y mundial es contribuir para generar una consciencia situacional de las actividades en el mar y en hidrobías, con impactos en la seguridad (*safety and security*), control de fronteras, polución marítima y preservación del ambiente marino, control de pesca, cumplimiento de leyes y reglamentos en el mar y defensa, también en cuanto a los intereses económicos de los países, en sentido de facilitar la toma de decisión por las autoridades responsables.

2.2) Clasificación de las Informaciones.

Además de la convergencia para la centralización de las actividades nacionales de CNTM en un órgano multidisciplinario, el escenario aquí descrito apunta a la tendencia de ampliación de las actividades de clasificación de las informaciones marítimas y fluviales.

Hoy muchos países que están desarrollando y algunos ya utilizando, sistemas de apoyo para obtener, además de detectar e identificar, la clasificación de los contactos, lo que requiere un software más complejo de análisis de datos que permita identificar las amenazas marítimas y fluviales y otros datos, a partir del análisis de una variedad de informaciones sobre los navíos en mares y ríos, teniendo como resultado final un nivel de riesgo asociado a cada análisis , posibilitando, de esa forma, clasificarlos como navíos de interés.

Como la centralización de datos en un Centro de Informaciones Marítimas y Fluviales, es con el desarrollo de sistemas de apoyo que permiten efectuar la clasificación y la divulgación de niveles de riesgo para identificar navíos de interés, lógicamente podrá obtener muchas ventajas en términos de optimización de los medios que ejecutaran la vigilancia y las acciones derivadas para la implementación de acciones y operaciones de seguridad marítima y fluvial en cualquier tiempo.

En ese escenario prospectivo, dos tendencias se destacan: el perfeccionamiento de los sistemas de informaciones marítimas y fluviales nacionales, que es una de las disposiciones contemporáneas para permitir que se desarrollen los procesos de clasificación, ocurriendo de modo preponderante, en el nivel vertical y transversal en los países , o sea dentro de un mismo sector y entre sectores distintos en un mismo ámbito nacional, y el desarrollo de sistemas semejantes en nivel regional o global, lo que es más sensible y depende de acuerdos bilaterales y multilaterales que posibiliten ese intercambio de datos, así como el desarrollo de Doctrina combinada y observación de marco legislativo propio, entre otros objetivos e iniciativas.

3) Pasos Para la Obtención de una Información Marítima Regional.

Los debates realizados por el Grupo de Trabajo de los Países del Plan CODEFTRAMI concluyeron que la obtención de una información marítima regional, depende

directamente de iniciativas para su centralización, o sea, en la actual coyuntura, las organizaciones de CNTM mantienen la relevancia en la coordinación nacional de esas informaciones, panorama ese que podrá sufrir ajustes con el paso del tiempo.

La experiencia obtenida en sistemas de intercambio de información deberá ser utilizada para posibilitar la cooperación civil-militar. Del mismo modo, considerando el número de potenciales participantes, la diversidad de dispositivos legales y las posibilidades de intercambio de datos, parece improbable que una solución técnica simple resuelva la cuestión.

Así, un panorama de superficie común continuará en un futuro próximo al ser obtenido por los propios organismos de CNTM, a pesar de los esfuerzos que pueden resultar en un continuo perfeccionamiento para que un organismo regional centralizado lo pueda concluir.

En ese contexto, un panorama de superficie al ser obtenido por los países deberá contar con la combinación de múltiples sensores y sistemas (propios de las organizaciones de CNTM) con la capacidad de detectar contactos cooperativos y no cooperativos, con información de nivel público o reservado, ese esfuerzo apoyado, cuando sea posible, por sistemas de clasificación de navíos de interés.

Se destaca que obtener datos referentes a las actividades ilegales y amenazas tienen consecuencias para campos internos y externos de los países, y pueden envolver cualquier tipo de navíos. Esas informaciones pueden ser provistas, esencialmente, por las Autoridades Marítimas (Armadas, Guardas-Costeras), fuerzas de defensa y demás órganos de seguridad pública.

Muchos de esos datos pueden ser obtenidos por intermedio de acuerdos y vía agencias internacionales, tales como la *Joint Interagency Task Force-South* (JIATF-S) donde se concibe, anualmente, operaciones multinacionales con el propósito de mejorar la Consciencia Situacional Marítima y Fluvial, en vectores del tráfico ilícito de narcóticos, con el área de patrulla en aguas internacionales próximas Venezuela (este), Guyana, Surinam e Guinea Francesa; además de fortalecer la interoperabilidad entre los participantes.

Tarea permanente de los órganos nacionales de CNTM es mantener actualizado un panorama de la situación marítima y fluvial de sus áreas de responsabilidad, lo que exige un estudio sistemático de la dinámica de las principales actividades que allí se desarrollan. Un trabajo metódico y constante empleando técnicas estadísticas posibilita obtener la información básica para contribuir a la comprensión de la dinámica de las actividades marítimas y fluviales, y anticipar a los hechos derivados. Precisamente, el Conocimiento Anticipado de la Situación del Ambiente Marítimo (CASAM), que es realizado por medio de la detección, identificación y análisis de las anomalías en los patrones de comportamiento del TM y Fluvial es la base para generar conocimiento en ese sentido.

Cada Organización de CNTM nacional podrá contribuir al esfuerzo de establecer un panorama de superficie regional al intensificar las actividades para efectuar un estudio sistemático y general de su área de responsabilidad, que puede incluir los siguientes requerimientos:

- Principales Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) y principales Hidrobías (destacando los Navíos que parten de las Hidrobías para las LCM en la región sud-americana), considerando la densidad media de TM en esas vías;
- Condiciones meteorológicas y/o catástrofes naturales de magnitud que pueden afectar al TM y Fluvial;

- Navíos de Interés (VOI), entre otros aquellos que estén con análisis y clasificación que indique comportamiento anómalo;
- Principales Regiones con Plataformas de Petróleo;
- Áreas Marítimas y Fluviales con polución ambiental / contaminaciones relevantes;
- Cantidad de Navíos por Tipos de Cargas.

Se debe destacar que la elaboración de información propia de las Organizaciones de CNTM tiene como finalidad relevante la contribución para la formación de un panorama de superficie, desde el tiempo de paz, colaborando, de ese modo, para la continuidad de las actividades de seguridad y defensa del TM y fluvial en tiempo de crisis y conflicto armado.

Construir confianza mutua entre organizaciones civiles y militares es uno de los objetivos que podrá ser obtenido con una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial, que se pretende definir de modo claro y objetivo sobre los tipos, su forma de diseminación y con quien deberán ser compartidos datos, así como la clasificación de seguridad de análisis integradas, o no, derivados de información proveniente de esos sectores.

Otro objetivo aspirado es buscar conformar una amplia comprensión del ambiente marítimo y fluvial sur americano, el que requiere un esfuerzo combinado e incluye el conocimiento del movimiento de Navíos que transitan, mas allá de sus fronteras originales, para afuera (y vice-versa) de la región en cuestión. Así se visualiza que conocer que ocurre más allá del campo regional contribuye para entender mejor lo que acontece en la región.

La comprensión cooperativa, combinada e histórica del intercambio de informaciones marítimas y fluviales favorecerá, en adición, al conocimiento de un comportamiento normal de los Navíos, contribuyendo, de ese modo, para entender y reconocer el comportamiento anormal, en términos de seguridad y defensa.

Algunas de las informaciones disponibles para la Comunidad podrán ser altamente sensibles y transmitirse sólo punto a punto, o vía redes seguras. Esas informaciones, además, carecen de acuerdos internacionales en el campo de la información y de la inteligencia, debiendo ser bien definidos sus ámbitos, enfoque, profundidad y alcance en los medios civil y militar. Así, un intercambio de información puede estructurarse no en el principio de que todo puede ser compartido con todo el mundo, mas, antes los datos serán compartidos con quienes tienen la necesidad de conocer y la responsabilidad de preservarlos.

Para la obtención de posibles objetivos y orientaciones, todos los miembros del Grupo de Trabajo deben estar totalmente involucrados en la elaboración de cinco pasos con la profundización de las cuestiones y su impacto para la elaboración del Documento sobre Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial:

Paso 1.- Identificando las Comunidades Usuarías: Organismos internacionales, regionales y nacionales, civiles y militares, públicos y privados serán identificados como participantes en el intercambio de información. En vista de la diversificación de actores y de organizaciones componentes de los países del Plan CODEFTRAMI, es necesario extraer un foco seleccionado por las funciones realizadas, más que por tipos de Autoridades Nacionales

Paso 2.- Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación: Mapear los datos y análisis sobre intercambios consiste en la actividad a ser desarrollada en ese paso. La clasificación es otra cuestión fundamental, teniendo en vista la posibilidad de intercambio de datos públicos y colaborativos, pero también reservados y no colaborativos estos dos últimos que requieren un mapeo más específico para

identificar las demandas sectoriales. Además de eso, los datos de uso común y compartido son obtenidos, analizados, clasificados y divulgados por diferentes sistemas y métodos. Así, sin interferir en métodos y patrones individuales y propios, así como en las peculiaridades de cada actor, es posible conocer aquellos datos de interés de cada organización que puedan y que se deseen intercambiar, según un patrón común a ser mapeado.

Paso 3.- Sistemas de Información: Muchas son las fuentes, sensores y sistemas que tramitan datos de control marítimo y fluvial. Además, hay sistemas nacionales, regionales y globales, cuya adhesión requiere normalmente acuerdos bilaterales o multilaterales, siendo que los países del Plan CODEFTRAMI ratificaran muchos Protocolos internacionales para la adhesión a las iniciativas globales como de la ONU, OEA e IMO, entre otros órganos. Actualmente, hay un relevante esfuerzo para que las informaciones obtenidas sean analizadas y, de ese análisis surja una clasificación de buques de interés. Esa actividad resulta en una optimización de medios y personal envuelto en la seguridad marítima y fluvial. De este modo, conocer los Sistemas de Información contribuirá para elaborar una política de intercambio de datos.

Paso 4.- Definiendo Accesos Legales: Establecer el acceso y compartir adecuado presupone el conocimiento no sólo de los usuarios, sino también de las leyes, reglamentos, acuerdos, de carácter nacional e internacional que consiste en la base legal para la actuación de los diversos órganos involucrados de los países del Plan CODEFTRAMI. Con el propósito de enfocar el estudio, se optó por limitar el campo de actuación de las Armadas y Autoridades Marítimas con los demás órganos, compañías e instituciones relacionadas directa o indirectamente con la seguridad marítima y fluvial. Asegurando una adecuada relación entre las unidades generadoras y usuarios y su base legal, se puede establecer un flujo de intercambio que definan la naturaleza de datos involucrados, y las repercusiones de su divulgación. Se pueden definir con claridad, aún, los métodos correctos para su divulgación y la protección de personas e informaciones que requieren esas actividades. Serán conocidos además los obstáculos para el intercambio de esos datos.

Paso 5.- Estableciendo los Protocolos de Información: El último paso consiste en el establecimiento de protocolos de información, que en una visión abarcativa, constituirá los objetivos y orientaciones de la política regional de intercambio de información marítima para los países del Plan CODEFTRAMI.

3.1) Paso 1: Identificando las Comunidades Usuaras

Los Países del Plan CODEFTRAMI reconocen que, debido a la amplia conectividad global entre empresas y gobiernos (órganos estatales y no estatales), sus políticas de defensa y de seguridad marítima afectan otras naciones y que importantes incidentes locales y regionales tendrán efectos globales. En ese contexto el éxito en la obtención del CASAM depende en gran medida de la unión de esfuerzos nacionales en dirección a la consolidación de una postura internacional.

La necesidad de una unión de esfuerzos y reforzada por el hecho de que la mayor parte del dominio marítimo no se encuentra bajo la soberanía o jurisdicción de las naciones, además de que la interdependencia económica y la globalización en gran parte han sido ampliadas justamente por la utilización del transporte marítimo.

En los países, se observa que están siendo progresivamente estrechados los lazos y reforzados los acuerdos en términos de cooperación entre órganos de defensa y de seguridad pública, autoridades fiscales y de medio ambiente, de forma de obtener resultados significativos en favor de la prevención y combate a las amenazas del TM.

Se observa a nivel global una tendencia en la implementación de centros nacionales de operaciones marítimas, que congregan a las Marinas, las Guardias Costeras y demás Fuerzas de Defensa y Seguridad, dentro de otros órganos públicos y privados, muchas veces buscando ampliar la participación y la cooperación de los países con otras naciones y organismos públicos y privados internacionales.

En el ámbito Nacional, eso normalmente ocurre en función de los trabajos conjuntos en nivel interministerial, contando con la participación de sectores gubernamentales y no gubernamentales, tales como los ministerios de Defensa, de Justicia, de Transporte, de Ciencia y Tecnología, de Minería y Energía, de Turismo, de Medioambiente, de Desarrollo, de Industria y Comercio Exterior, de Pesca y Agricultura, de la Policía Federal y de la Fiscalización de Impuestos.

La consecuente diversidad de la composición funcional de esos Centros unificados de CNTM torna al nivel de compartir información entre las instituciones factor relevante. Ese compartir debe ser pautado en la necesidad de conocer establecida por el órgano que posee la información. De esa forma, se verifica que la obtención de la Conciencia Situacional Marítima y del CASAM exigirá un gerenciamiento centralizado de capacidades, de coordinación y de cooperación características de un Centro de Operaciones Marítimas.

En el ámbito multinacional, también convergen los esfuerzos para que los centros de operaciones marítimas nacionales se conecten a centros regionales e internacionales, un ejemplo del Centro Marítimo Internacional Contra el Narcotráfico (CIMCON) y otras organizaciones de compartir informaciones marítimas.

Para alcanzar el MDA, las organizaciones y las capacidades de personal deben producir los fundamentos sólidos para identificar la intención y la comprensión de las amenazas del dominio marítimo y ese conjunto expandido de coaliciones, asociaciones y actividades de colección de informaciones desarrollada una consciencia combinada compartida. Para atender eso depende en tanto entre otras actividades de:

- Desarrollar programas de divulgación para alentar a los miembros de la comunidad marítima y de navegación recreativa a reportar actividades que consideren sospechosas;
- Expandir asociaciones con aliados para desarrollar e implementar nuevas tecnologías, como vigilancia, detección y compartir datos en apoyo de intereses comunes de seguridad.

Un aspecto interesante de las comunidades y la tendencia para la cooperación internacional y la organización de las partes interesadas a través de la gobernabilidad. Una gobernabilidad adecuada para coordinar las actividades de las partes interesadas marítimas promoverá una perspectiva compartida interagencias que reconocerá y equilibrará las acciones de las asociaciones federales, estatales / provinciales y municipales, de las comunidades marítimas y fluviales y de los sectores académicos.

Los organismos de Defensa, en especial relacionados al CNTM, deben buscar coordinar los esfuerzos en lo que respecta a identificar y garantizar que sus autoridades militares continúen la participación del desarrollo de esa política. Eso requiere el aumento gradual de la cooperación (cooperación civil-militar) entre los mencionados organismos y los actores civiles de vigilancia marítima en particular lo que se refiere al intercambio de información.

3.2 | Paso 2: Datos Comunes y sus Niveles de Clasificación

Obtener la consciencia situacional marítima y fluvial, implica un desafío considerable para los Países, teniendo en vista la extensión de los océanos, de las líneas limítrofes y de la complejidad de las actividades de las comunidades marítimas.

Son realizadas muchas amenazas al TM, justamente buscando impedir su detección preliminar y prevención, que encuentra respaldo en la dificultad en traducir la transparencia en registros y propiedades de embarcaciones de carga, bien como una naturaleza fluida de las actividades operacionales y de tripulación de la mayoría de los buques, que acaban por contribuir con posibilidades adicionales a su ocultación y resultando en desafíos para preservar la seguridad marítima y defensa.

A medida que los mercados globales apoyan al comercio marítimo para sustentar la logística *just-in -time*, los decisores enfrentan problemas de seguridad cada vez más complejos.

Existen cantidades masivas de información en capas e interrelacionadas porque los transportadores y los cargadores usan conexiones intermodales globales para acceder a centenas de millares de subcontratados y productores. Como resultado, identifican amenazas potenciales emanadas de la cadena de producción global tornándose más desafiante debido a las dificultades en discernir la actividad lícita de la ilícita.

Así, se torna esencial maximizar la integración de informaciones de fuentes variadas, incluyendo la aplicación de la ley y datos de fuentes abiertas y/o reservadas (de acuerdo con criterios desarrollados en acuerdos bilaterales y multilaterales), de los sectores público y privado. Para elevar al máximo la concientización de la situación marítima, los países del plan CODEFTRAMI aprovecharan sus capacidades globales, regionales y nacionales de información marítima y fluvial y de los diversos conocimientos de comunidades involucradas.

Es deseable e importante que los países del Plan CODEFTRAMI, los Ministerios involucrados en la defensa y seguridad marítima lideren las iniciativas, supervisen y coordinen la implantación de una capacidad compartida de consciencia situacional que integre vigilancia, reconocimiento, sistemas de navegación y otros insumos de informaciones operacionales, combinadas con acceso en varios niveles gubernamentales.

Se resalta que la seguridad pública y la seguridad económica se refuerzan mutuamente, así, los Países del Plan CODEFTRAMI deben reconocer que el flujo de comercio seguro y eficiente es mejorado y armonizado por una comprensión efectiva del dominio marítimo y lo inverso ocurre. Así, el CASAM y la consciencia situacional marítima serán reforzadas por la

participación responsable y comprensiva en un sistema de datos que sea igualmente colaborativo y completo.

En nivel nacional, hay una tendencia a la realización de acuerdos de cooperación técnica con sectores relacionados con actividades en los espacios marítimos o aguas interiores, tales como pesca y agricultura, aduana, medio ambiente, puertos e hidrobías, justicia y defensa. Esas cooperaciones resultan en esfuerzos de coordinación y/o ejecución de acciones integradas, destinadas al compartir informaciones de prevención y represión de ilícitos penales, propiciando, también, una adopción de medidas conjuntas, dentro de cada responsabilidad, de modo de posibilitar una pronta respuesta a las amenazas e ilegalidades insurgentes, con menos gasto de recursos materiales y personales.

Datos comunes de interés para la seguridad marítima pueden ser concentrados en las siguientes áreas de actuación: en la prevención de actos hostiles en todo el dominio marítimo por actores estatales y no estatales, la protección de centros e infraestructuras críticas de navegación, minimizar daños y acelerar la recuperación del sistema de transporte marítimo e infraestructura relacionada con la aparición de catástrofes artificiales o naturales; para mantener acceso sin obstáculos a los recursos y mercados globales, en la prevención y represión de los delitos ambientales.

Para eso es esencial maximizar en términos de calidad y cantidad el intercambio de informaciones marítimas y fluviales para apoyar la toma de decisiones, disponiendo una taza y nivel adecuado de datos relevantes. Al mismo tiempo es imprescindible reforzar las asociaciones internacionales, la cooperación y compartir la salvaguarda de la información y mejorar el acceso garantido por la comunidad marítima y fluvial de los Países del Plan CODEFRAMI interesadas en informaciones de amenazas relacionadas.

Mitigar los desafíos de compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países miembro, significa promover el desarrollo de medidas para determinar las herramientas necesarias para enfrentar esos desafíos. Los desafíos nuevos y emergentes continúan presentando, validando el requisito de un proceso de revaluación continúa usando metodologías de gerenciamiento de riesgo, análisis, clasificación y preservación de datos.

Mejorar la concientización situacional marítima y fluvial representa perfeccionar el acceso a datos de nivel empresarial, o que significa promover el compartir información marítima a través de la transición de bancos de datos centrados en la organización para servicios corporativos centrados en la web que recuperan datos de varias fuentes (por ejemplo, nubes, banco de datos).Esta mudanza provee a los usuarios autorizados acceso más flexible a un mayor número de fuentes, tipos y volumen de datos y la capacidad de investigar bases de datos sin la necesidad de acceso punto a punto. Los datos, de acuerdo con esta construcción, pueden ser autorizados y conformes con patrones de reconocimiento internacionales.

Ampliar el alcance de actuación implica en incrementar la colaboración a través de una amplia interacción para identificar organizaciones, asociaciones, mejores prácticas y otros esfuerzos que promuevan la seguridad marítima y fluvial por intermedio de la colaboración expandida de los miembros de los Países del Plan. Así la colaboración para la obtención del CASAM

depende de la incorporación de asociaciones, apoyando y mejorando las capacidades interagencias para efectivamente compartir y proteger informaciones sobre personas, carga, embarcaciones, infraestructura, recursos naturales y desastres causados por el hombre y otras amenazas potenciales en el dominio marítimo.

El acceso a datos comunes también contribuye para ampliar la capacidad de monitorear actividades de forma que las tendencias y anomalías puedan ser identificadas anticipadamente para facilitar respuestas de los decisores. Los datos por si son insuficientes, las informaciones deben ser colectadas, fusionadas, analizadas, protegidas y diseminadas para que los decisores puedan anticipar potenciales amenazas y tomar medidas efectivas y apropiadas, buscando como simplificar el ambiente de seguridad marítima y fluvial complejo y ambiguo de hoy.

Normalmente, en tanto, son observadas muchas lagunas en el ámbito internacional y también en los países para la obtención de una consciencia del dominio marítimo y de un CASAM. Esa laguna son áreas donde hay dificultades considerables de cooperación, participación y de coordinación, las que requieren un esfuerzo para reducir la duplicación de esfuerzos entre las varias agencias y organizaciones

internacionales y nacionales, públicas y privadas, lo que contribuirá a un alineamiento entre oficinas y misiones.

Así, para alcanzar un nivel de consciencia situacional marítima hay necesidad de continuar abordando desafíos, evaluar riesgos y promover soluciones adecuadas para alcanzar este objetivo. Esto requiere identificar problemas y datos comunes y sus niveles de clasificación cuanto a los muchos miembros del *Global Maritime Community of Interest* (GMCOI). En respuesta, los países están construyendo soluciones relevantes en toda la amplia comunidad interagencias estatales y asociaciones internacionales. Esta y otras iniciativas para mejorar la MDA y fluvial ejemplifican la eficacia del desarrollo de soluciones de seguridad nacional a través de la colaboración entre agencias, usando un abordaje de todo el gobierno o de estos con las comunidades e interesados globales.

En muchos casos, cada capa de seguridad marítima es compuesta por una agencia diferente con varias jurisdicciones y funciones. La integración de estas diferentes capas de seguridad marítima requiere una delimitación clara de los papeles y responsabilidades, y no puede ser alcanzada apenas a través de la cooperación.

En particular, para alcanzar la unidad de esfuerzo y eficacia operacional, las fuerzas de seguridad marítima (tanto de las Fuerzas Armadas y de las fuerzas policiales), así como de las demás agencias con responsabilidades en ese tema deben tener capacidad y autoridad para operar en funciones de apoyo mutuo y de modo complementar contra el espectro de amenazas de seguridad esperadas.

Así, necesitan tener un alto grado de interoperabilidad, reforzada por entrenamientos y ejercicios combinados, conjuntos e interagencias para asegurar un alto nivel de preparación para el empleo, apoyados por comunicaciones compatibles y, cuando sea posible con doctrina y equipamientos comunes.

3.3) Paso 3: Sistemas de Información.

Esa Política se hace presuponiendo la participación de los sectores nacionales, federales y municipales, de las comunidades privadas y de las agencias internacionales, en estrecha asociación y cooperación. Presupone, también, que los sistemas y las capacidades existentes serán mejorados y de acuerdo con condiciones y acuerdos dedicados, serán integrados.

La necesidad de seguridad debe ser armonizada con el imperativo de preservar las libertades fundamentales, la libertad de navegación y el uso legítimo de los mares para fines comerciales y recreativos. Eso todo resulta en que las partes interesadas marítimas y fluviales adoptaran un abordaje colaborativo para establecer intercambio de informaciones sin precedentes y agrupamiento de recursos.

Dentro de las presuposiciones, la participación internacional en actividades de seguridad marítima y fluvial incluyendo el compartir información con otros Estados, debe ser voluntaria para cada nación.

En alusión a los sistemas de intercambio de informaciones marítimas y fluviales, se destaca que para alcanzar y mantener la consciencia situacional marítima y el CASAM, se depende entre otros factores, de la capacidad de monitorear las actividades de forma que las tendencias puedan ser identificadas y las anomalías diferenciadas.

Datos aislados serán insuficientes para una comprensión más abarcativa. De ese modo, datos aislados deberán ser colectados, fusionados, y analizados, de preferencia con ayuda de algoritmos de análisis para auxiliar la manipulación de

abundante flujo de información, variable y dispar, para que los tomadores de decisión operacional puedan anticipar las amenazas y confrontarlas.

Actualmente, los sistemas nacionales actuales conectan e integran (con el envío, recibimiento y almacenamiento de datos) diversas redes de monitoreo y sensores existentes, tales como AIS, LRIT, de monitoreo de embarcaciones pesqueras, de monitoreo de embarcaciones involucradas en actividades de petróleo, servicios de tráfico de buques (VTS), de radiogoniometría, de posicionamiento global (GPS), dentro de muchos otros, concentrando una cantidad considerable de datos con una capacidad de apoyar los niveles de toma de decisión.

En ese contexto, hay una convergencia al fortalecimiento de las capacidades de vigilancia y reconocimiento de océanos y de vías fluviales, con la verificación más efectiva de los datos AIS, bien con la identificación de buques desconocidos para la obtención de informaciones adicionales sobre la situación de la embarcación, de las actividades de las tripulaciones y de la estiba de las cargas.

Integrar en red las plataformas existentes para mejorar la consciencia comparativa de la situación también es una tendencia nacional y regional, con el desarrollo de las capacidades de interoperabilidad y garantía de informaciones para permitir la transferencia de datos entre sensores, plataformas y personas para explorar y vencer las vulnerabilidades de la falta de

información o de la obtención de información redundante y muchas veces carentes de realidad práctica.

Esa tendencia contribuirá para la diseminación de un panorama de superficie común centrado en red, usando apropiados niveles de clasificación con base en patrones de compartir información desarrollados de acuerdo a los Protocolos de Información seleccionados.

Los sistemas hoy avanzan en conformar redes de distribución de datos de modo compartido y no clasificados, en tiempo real, destinándose a promover la colaboración multilateral y a compartir informaciones entre participantes internacionales y nacionales. Actualmente la Unión Europea (UE) desarrolla subsistemas regionales para cada campo de actuación. Eso quiere decir, por ejemplo, existe un sistema regional para control aduanero y un tercero ejemplo para la defensa. En ese contexto, un sistema centralizador filtra los datos de interés de cada sistema regional individual, ofreciendo el denominado cuadro de información compartida destinado para la obtención del MDA y el CASAM, con gran vocación para la seguridad marítima y fluvial y para la defensa de aquella Unión.

Esa tendencia de desarrollo es muy semejante con las iniciativas de sistemas perfeccionados por los EUA derivados de la implantación de su política de MDA. Una presentación de esas iniciativas puede ser visualizada en la Fig.2 Sistemas de información por capas.

Para los Países del Plan CODEFRAMI, ejecutando la Red AIS del CAMAS, todavía no es un sistema regional, y está en desarrollo, conforme a las potencialidades e intereses de cada País, las creaciones de centros nacionales de CNTM envolviendo múltiples agencias e instituciones.

En la mayor parte de los casos los esfuerzos de CNTM permanecen dedicados en forma individual por las diferentes organizaciones involucradas. Este hecho sirvió para delimitar el campo de abordaje de las iniciativas y objetivos propuestos a seguir, con el análisis de la posibilidad de ampliar el campo de intercambio de información por intermedio de una plataforma que, permite presentar un panorama de datos de

importancia en el ámbito de los Países del Plan CODEFTRAMI, fuese al mismo tiempo adecuado y factible.

Hoy también las fuentes de datos pueden variar de un único sensor a una red nacional de rastreo de embarcaciones, y poseen capacidad para transmisión de datos marítimos regionales y globales por intermedio de un formato original y de reconocimiento internacional, disponible a los usuarios en tiempo casi real, donde diversas organizaciones pueden participar y cooperar.

También hay una convergencia en la utilización de los países de las herramientas de apoyo a la decisión para sustentar el incremento del conocimiento de las actividades marítimas y fluviales en determinadas áreas de interés. Esos sistemas disponen de fuentes de datos provenientes de células de informaciones que investigan el histórico de los navíos, sus actividades y tripulaciones, incluyendo sus propietarios, banderas, puertos de escala, histórico de rutas, seguros, cargas, infracciones cometidas (*law enforcement*) y situación de registros, dentro varias otras.

Esos sistemas también permiten que los analistas usen filtros para el análisis de embarcaciones por áreas o regiones para identificar rápidamente embarcaciones que puedan ser de interés,

incluyendo aquellas con sospecha de transporte ilícito u otras cuestiones que involucran la prevención de crímenes y cumplimiento de leyes.

El *software* de los sistemas citados funciona colectando datos de una variedad de fuentes, incluyendo: del AIS; de sistemas anticolidión de abordó, de informaciones diversas de agencias federales, estatales y municipales, y de colección de información personal, como citado anteriormente. Después de la colección, los datos son analizados y confrontados en un denominado mecanismo de regla, que usa conocimientos específicos y conjuntos de preceptos que ayudan a establecer un nivel de riesgo atribuido a los navíos, lo que, en resumen, representa una automatización del análisis de una enorme cantidad de información sobre un gran número de buques.

Además del resultado práctico de la configuración de un nivel de riesgo para cada embarcación, dispone para los analistas un escenario de posibles amenazas al TM y fluvial, bien como un panorama de superficie con determinado grado de clasificación, posibilitando a los usuarios disponer tales informaciones para los órganos públicos y privados que adoptaron medidas de acompañamiento o protección adecuadas.

También hay una postura de desarrollar en los países una arquitectura de tecnología de información común basada en las demás redes de información global y regional, que posibilitaran el soporte, el acceso y el compartir información entre los límites de la clasificación en esa amplitud. Eso posibilita la promoción de las transferencias directas de datos y acceso electrónico a bancos de datos y, archivos de informaciones u otros sustitutos para inclusión en el proceso de análisis de los bancos de datos nacionales. Eso contribuye para la automatización de procesos y herramientas de análisis colaborativas desde su colección y auxilia a la fusión y correlación de datos estructurados y no estructurados para determinar los indicadores de anomalías.

Hoy se busca, todavía, el establecimiento de sistemas cuyo método principal de compartir informaciones y el cuadro operacional común marítimo y fluvial. Ese cuadro operacional y un grado de información virtual centrada en la red, temporizada y dinámicamente compartida por agencias federales, estaduais y municipales con intereses y responsabilidades marítimas y fluviales.

Los datos de ese cuadro de operaciones pueden ser accesibles a variados usuarios, excepto cuando está limitado por instrumentos de regulación propios. Ese cuadro contiene, en adición, un conjunto de herramientas de toma de decisión para facilitar el planeamiento colaborativo y ayudar a todos los escalones en la obtención de consciencia situacional. Cada usuario podrá filtrar y contribuir con esos bancos de datos de acuerdo con sus necesidades de información, responsabilidades y nivel de acceso.

En 2014 un paso importante fue dado por COLCO ARGENTINA, con la implementación de la Red de AIS del AMAS. Con esta iniciativa, una relevante integración fue conformada con elevado valor agregado de informaciones de cada uno de los países del AMAS.

Tal integración represento una mejoría sustancial en la gestión de la información, posibilitando el intercambio de datos en tiempo real que permite la elaboración de un panorama regional común. Después de ese importante emprendimiento, es importante que haya una integración a la Red AIS del AMAS de los demás AIS de los Países del PLAN CODEFTRAMI, posibilitando un panorama de los países americanos.

Informações e Sistemas de Apoio

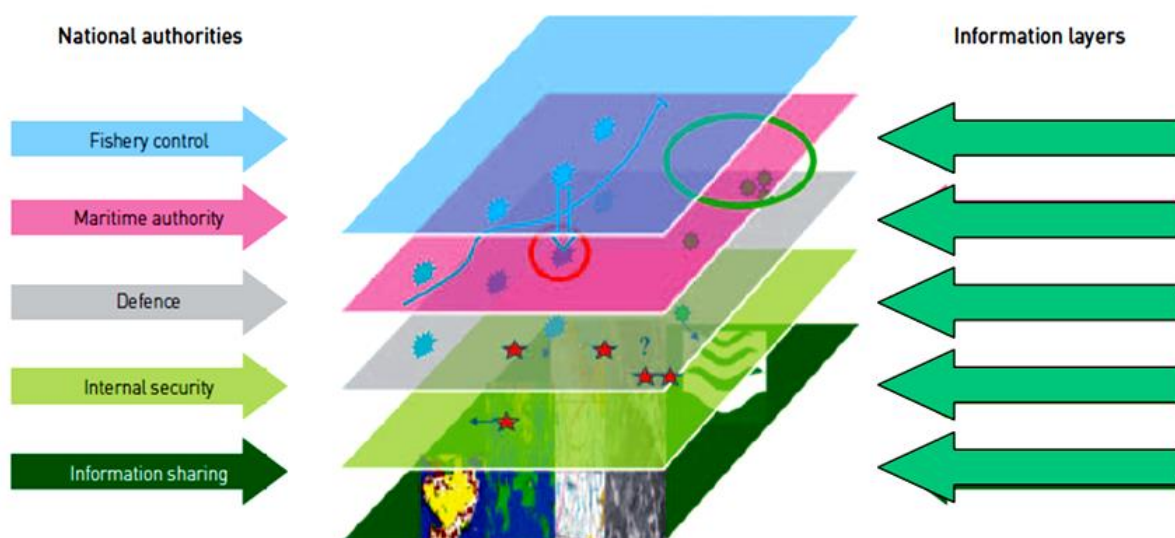


Fig. 2 – Sistemas de informaciones en capas

3.4) Paso 4: Definiendo Accesos Legales.

Este paso propone opciones legales, esbozos y contenidos de legislación y enmiendas. El estudio también incluye propuestas para disposiciones cuando sea apropiado. En tanto, la redacción legal en sí no hace esa Política. Una lista de legislación y pesquisa fue desarrollada conteniendo los actos relevantes para identificar los campos de abordaje y definir limitaciones para compartir información marítima y fluvial dentro de las comunidades de usuarios.

El foco es la cobertura geográfica de los Países del Plan CODEFTRAMI y el resultado deriva en un análisis de una lista de actos legislativos específicos para cada comunidad de usuarios, o que puede contribuir para la implementación eficiente de la Política de Intercambio de Información Marítima y fluvial.

Al mismo tiempo al acercar los desafíos marítimos y fluviales que los países del Plan CODEFTRAMI y sus asociaciones enfrentan y propician avances en sus identificaciones, se debe observar que esa Política busca contribuir para la capacitación de los tomadores de decisión, fortaleciendo y mejorando el ambiente de compartir informaciones.

Se destaca el interés colectivo de los países, en promover el flujo oportuno y eficiente del comercio, protegiendo el ambiente marítimo y fluvial de amenazas y reduciendo su vulnerabilidad a la ruptura por desastres naturales o causados por el hombre. Se reconoce la seguridad como un elemento esencial en ese ambiente y para alcanzar con suceso esos objetivos, un acuerdo efectivo de concientización y compartir informaciones marítimas debe buscar reconocer las amenazas anticipadamente, integrando efectivamente informaciones de aplicación de la ley y posibles datos de origen de los sectores público y privado, de acuerdo con los accesos establecidos.

Fueron adoptados algunas presuposiciones básicas, del cual podrán proponer nuevos instrumentos y acuerdos. Inicialmente, se debe verificar que toda la

participación es de carácter voluntario y no puede afectar políticas, recursos, misiones o arquitecturas individuales ya existentes, mismo cuando estuviere en curso medidas consistentes para la integración de sistemas contenidos en organizaciones y agencias.

En ese sentido, se debe tomar en consideración las capacidades nacionales, regionales e internacionales existentes en sus máximas extensiones posibles.

Como se busca el establecimiento de un sistema de información basado en capas, es imprescindible que se establezca un control de acceso y también la suficiente flexibilidad para el trámite y compartir informaciones, siempre preservando acuerdos y actos previamente firmados.

Para mejorar el intercambio, se debe buscar la transparencia en la cadena de informaciones, desde su origen hasta su destino final. En ese contexto, será importante la coordinación con las organizaciones internacionales y nacionales de modo que se puedan expandir los requisitos de información necesarios, dentro de un contexto de evolución de los intereses marítimos y fluviales, de los accesos legales en función de su estructura de defensa y seguridad.

En definitiva, el acceso legal debe propiciar la planificación adecuada del gerenciamiento de riesgos y compartir información permitiendo que toda la comunidad marítima y fluvial desarrolle una comprensión de vida de riesgos y oportunidades potenciales a los navíos, personas, carga, infraestructuras y recursos.

Para eso, es un desafío para los Países del Plan CODEFTRAMI coordinar y sincronizar los esfuerzos de seguridad efectivos en el dominio marítimo y fluvial. Para maximizar esa capacidad, es imprescindible apalancar y buscar integrar la diversidad de competencias de las comunidades de informaciones con las formulaciones y aplicación de la ley, para direccionar una capacidad regional y global de informaciones marítimas y fluviales, de acuerdo con las políticas e instrumentos jurídicos establecidos.

La estructura conceptual moderna, en consonancia con los accesos legales y requisitos jurídicos de cada país y orientada por una filosofía global de que los interesados en las actividades de seguridad marítima y fluvial son más bien previstos a través de una arquitectura corporativa que aporta a los miembros individuales acceso seguro, válido y apropiado a los datos unos de otros, protegiendo informaciones de identificación de personal, informaciones de propietarios y de seguridad.

Ese acceso debe equilibrar la necesidad de información, seguridad de esa información y acceso apropiado a la información en vez de simplemente usar una consolidación organizacional de informaciones y de sus actividades derivadas. Eso requiere un abordaje abarcativo y robusto en capas consistente con las políticas marítimas y fluviales de cada País del Plan CODEFTRAMI, bien como de sus instrumentos jurídicos.

En CNTM, la aplicación de la ley y la operacionalidad es compleja y tiene muchas implicaciones políticas y legales que deben ser abordadas para realizar esa tarea. En tanto, la reducción efectiva del riesgo en el dominio marítimo exige que se tomen decisiones más rápidas y cualitativamente mejores en base a la concientización desde la fase de la colección de datos, integración y divulgación oportuna de informaciones de los consumidores.

Así los Países del Plan CODEFTRAMI pueden apoyar un proceso que garantice los requisitos de compartir informaciones desde el nivel nacional hasta el regional y

evaluar la posibilidad, gradualmente, incorporar todo el GMDIS.

Para eso, es importante que organismos, agencias y comunidades nacionales y sus comunidades marítimas y fluviales trabajen en conjunto y aquellas con las asociaciones internacionales para identificar substancialmente requisitos de información a través de un proceso de evaluación del riesgo. Ese proceso debe referirse no solo a la seguridad, sino también al comercio y a la estabilidad económica, así como a protección ambiental sustentable, en futuros pasos.

En definitiva, el MDA depende del inte-relacionamiento de varios dominios, incluyendo el marítimo y fluvial, el terrestre, el aéreo el espacial y el ciberespacio. A medida que se adquiere una mayor concientización de cada espacio de estos, se deben buscar, simultáneamente, de forma de identificar sus interacciones y entender como ellas se afectan. Un abordaje del dominio integrado mejorara la consciencia situacional marítima y fluvial. La traducción de ese conocimiento con su base legal posibilitara ampliar el nivel y reducir los costos, optimizando los medios de actuación.

En el ámbito internacional, se observa una expansión de los acuerdos con los "estados de la bandera" para promover la prestación de cuentas y facilitar el control del puerto estado y los acuerdos de embarque. A nivel nacional, están siendo estandarizados los criterios de registro de embarcaciones comerciales y recreativas, al mismo tiempo en que se desarrollan los requisitos de registro para veleros recreativos y se establecen patrones comunes de registro de embarcaciones entre asociaciones federales, estatales y municipales. Ese esfuerzo representa un real avance en los acuerdos para instituir y expandir la transparencia en la propiedad del navío.

Muchas de esas iniciativas están siendo posibles por la expansión de la participación del sector privado a través de la asociación pública/privada y la asociación con naciones coherentes en identificar y monitorear las amenazas marítimas y fluviales, sobre las leyes internacionales y domesticas existentes.

También ocurre por la eliminación de las barreras reglamentarias al compartir informaciones y la interoperabilidad a través del establecimiento de protocolos operacionales, memorandos de entendimiento y memorando de acuerdo necesarios para ampliar y reforzar las relaciones combinadas (internacionales), conjuntas (nacionales), interagencias y entre las comunidades marítimas y fluviales.

En conformidad con los estatutos nacionales, leyes políticas y directrices presidenciales y otros instrumentos legales, los países están desarrollando e implementando procedimientos de tratamiento de informaciones para identificar datos que exigen protección especial, muchas veces aprovechando los actuales esfuerzos para desarrollar acceso seguro y autenticando los controles de usuarios para informaciones clasificadas, sensibles o restringidas.

Del mismo modo, buscan desarrollar una arquitectura abierta para compartir los datos, con patrones de gobernanza para acceso al almacenamiento de informaciones Web. Eso llevo a esos países establecer una red de información virtual centrada en la red, casi en tiempo real, que puede ser compartida a niveles de seguridad apropiados, por agencias federales, estatales y municipales y con asociaciones internacionales con responsabilidades marítimas y fluviales. La imagen operacional marítima y fluvial nacional, en tanto, permanece como uno de los más importantes medios de divulgación de informaciones MDA.

Ese conjunto de iniciativas tiende a la automatización e integración de procesos y el perfeccionamiento de herramientas de análisis colaborativa y no colaborativa, así con el desarrollo de fases de colección, fusión y correlacionar datos estructurados y

no estructurados y crear fajas correlacionadas y determinar anomalías. Ese proceso complejo, también en el análisis de informaciones relativas a navíos, carga y personas para verificar los nuevos requisitos de selección y otras medidas de protección con el apoyo del intercambio de información.

En una evaluación específica, los datos son examinados para distinguir entre patrones de normas establecidas e indicadores anómalos. Además de eso, se desarrollan programas de divulgación para alentar a los miembros de comunidades y de la industria marítima y fluvial y de embarcaciones recreativas a reportar actividades sospechosas.

3.5) Paso 5: Estableciendo los Protocolos de Información.

En el ámbito de los países del Plan CODEFTRAMI, las administraciones nacionales tienen desarrollados sus propios sistemas de vigilancia, procedimientos de colección de datos y herramientas estadísticas y analíticas por mucho tiempo. Con la vigilancia marítima

representada por innumerables Autoridades, eso resultó en una configuración de información sectorial.

Uno de los objetivos de esa Política y particularmente mejorar el compartir informaciones entre fronteras y en comunidades de usuarios. Esa es una necesidad ampliamente reconocida.

A pesar del abordaje sectorial para la colección y el análisis de datos, muchos esfuerzos también fueron realizados para facilitar y estimular el mejor compartir información, tanto a nivel nacional como internacional.

A nivel nacional, muchos Estados Miembros están comenzando a concentrarse en la integración de informaciones y compartiéndola en comunidades de usuarios.

Algunos ya establecieron centros de coordinación y ambientes de compartir informaciones marítimas y fluviales y otros están en proceso de implementación o planean hacerlo.

La capacidad de obtener un panorama de superficie depende de un sistema de compartir información marítima y fluvial en capas que, dentro de lo posible, busque integrar las capacidades de los gobiernos y de los intereses de las comunidades marítimas de los países del Plan CODEFTRAMI.

El compartir información dependerá, primordialmente, del esfuerzo coordinado, incluyendo organizaciones del sector público y privado y asociaciones internacionales. La necesidad de defensas y seguridad marítima y un interés mutuo que exige la cooperación adecuada. En tanto, ese compartir necesita de protocolos para proteger la información de interés de resguardo del sector privado, así como de asuntos reservados de los sectores públicos.

Los acuerdos bilaterales o multilaterales de compartir informaciones y las convenciones y tratados internacionales serán los facilitadores de la obtención de la consciencia situacional marítima y del CASAM.

Una cooperación continua con organizaciones internacionales también es necesaria. Por ejemplo, la OMI tomó medidas para integrar la seguridad en el dominio marítimo global con la adopción del código internacional de seguridad de navíos e instalaciones portuarias (ISPS-CODE). Eso proporciona una estructura patrón consistente en evaluar el riesgo, permitiendo que los gobiernos compensen los

cambios de las amenazas con la vulnerabilidad para navíos e instalaciones portuarias.

Se destaca que el MDA depende del compartir seguro y efectivo de informaciones y de la salvaguarda con asociaciones que tengan acceso validado. Por ejemplo, este tipo de intercambio podría incluir la colaboración con la industria y la cooperación internacional sobre el uso comercial del espacio para beneficiar a GMCOI.

La comprensión del dominio marítimo resultara del empleo de capacidades y procesos de informaciones tradicionales alimentados o sincronizados con los procesos operacionales de toma de decisión. La colección, fusión, análisis y diseminación de categorías prioritarias de información son los elementos fundamentales del MDA. Ese dominio marítimo global incluye

una gran variedad de sistemas interligados y conectados que operan dentro, adyacentes y además de los océanos físicos y de las vías navegables y necesitan ser llevados a un mejor foco.

Detectar e interceptar amenazas dentro de un sistema que atraviesa jurisdicciones nacionales e internacionales requiere una consciencia persistente.

Las capacidades de informaciones, de vigilancia y de reconocimiento son necesarias en un abordaje en capas, que produce una consciencia más abarcativa de amenazas y actividades ilegales, a medida que se aproximan los países del Plan CODEFTRAMI. La realización de MDA requiere integración de datos, informaciones y análisis de fusión de datos a partir de una gama amplia de fuentes, que pueden ser categorizadas de la siguiente forma, entre otras posibilidades:

- Características de navíos, como bandera, tipo, tonelaje, velocidad máxima, origen y derrotas;
- Carga - del manifiesto del navío, origen de embarque, de informaciones, o proveniente de sensores de detección de sustancias químicas/biológicas/nucleares/ radiológicas/ explosivos;
- Equipos de navíos y pasajeros, para incluir tripulantes, trabajadores portuarios y pasajeros;
- Áreas de interés marítimo y fluvial - foco de capacidades de vigilancia en puntos geográficos particulares, como líneas marítimas o regionales oceánicas especiales;
- Puertos, vías fluviales e instalaciones - terminales portuarias, muelles, grúas, instalaciones de combustible y de otras características;
- El medioambiente marino y fluvial;
- Infraestructura crítica marítima y fluvial - usinas energía, rieles, nodos de transporte, puentes y cabos y tubos de fibra óptica submarina;

En ese contexto, las capacidades de conocimiento, por sí solo, no garantizan la toma de decisiones eficaces. La información compartida que en el ámbito nacional e internacional se tornan útiles solamente cuando los tomadores tienen el conocimiento y están posicionados para actuar. Desarrollar la capacidad de conocer, para que las acciones inmediatas o deliberadas puedan ser tomadas en el momento y lugar correcto exige un esfuerzo dedicado y sustentado para desarrollar una base de conocimiento dinámica.

El incremento del conocimiento, en especial el conocimiento operacional, depende de un mecanismo de feedback continuo y activo. Cada decisión tendrá consecuencias en un resultado deseado a esos resultados deben ser evaluados y las lecciones aplicadas las prioridades y capacidades del MDA y al desarrollo del conocimiento.

Las agencias federales han aprovechado las reservas significativas de conocimiento funcional y operacional en cada escalón de toma de decisión, a fin de aumentar medias ciertas en el momento cierto, acompañadas de iniciativas como la creación de centros de excelencia de lecciones aprendidas. Realizan también, el desarrollo de programas de entrenamiento y ejercicios que sean adecuados y coincidentes con la realidad. Eso ayudara a asegurar que los países del Plan CODEFTRAMI estén posicionados para tomar medidas avanzadas y efectivas contra todo el espectro de amenazas marítimas y fluviales, así como posicionar a los países de forma eficaz en caso de defensa.

El entendimiento efectivo y la síntesis de las capacidades nacionales y de conocimiento que producirá el nivel de comprensión necesario para asegurar la toma de decisiones efectivas. La prioridad debe ser colocada y continuamente validada por los requisitos del tomador de decisiones.

El potencial de MDA como un multiplicador de fuerza al acortar los ciclos de decisión y permitir respuestas operacionales oportunas reside en su capacidad de producir informaciones de forma útil y ejecutable por los tomadores de decisión.

El protocolo adecuado de informaciones depende, inicialmente, de la capacidad de mejorar la colección, dentro de otros aspectos que pueden ser incentivados, se destacan:

- Coordinar y cooperar con las organizaciones nacionales e internacionales para expandir los requisitos de información para datos de interés marítimos y fluviales;
- Expandir la aplicación del AIS para mejorar la identificación y rastreo de navíos;
- Procurar avanzar en acuerdos para conferir y expandir la transparencia en la propiedad de navíos;
- En ámbito internacional, expandir los acuerdos con los "estados de bandera" para promover la responsabilidad.
- A nivel nacional, estandarizar los criterios estatales de registro de embarcaciones comerciales y recreativas; desarrollar requisitos de registro para veleristas recreativos; y establecer patrones comunes de registro de embarcaciones entre asociaciones federales estatales y municipales.
- Expandir la participación del sector privado a través de iniciativas y asociaciones publicas/privadas conjuntas.
- Buscar establecer asociaciones con naciones dispuestas a identificar y monitorear amenazas marítimas y fluviales.
- Establecer sistemas, patrones de colección y de obtención de datos acerca de Navíos de Interés, así como su forma de compartir esas informaciones en nivel nacional e internacional.
- Hay que desarrollar protocolos especiales que permitan el fortalecimiento de información que versa sobre seguridad marítima y fluvial para proteger a los países del Plan CODEFTRAMI, lo que requiere el establecimiento de medidas nacionales y asociaciones internacionales, tales como la definición de autoridades legales, acuerdos internacionales, políticas para permitir el procesamiento y fusión de información extranjera y policiales nacionales e información de datos marítimos y fluviales comerciales, con las salvaguardas apropiadas.
- Buscar reducir las barreras reglamentarias al compartir informaciones y de interoperabilidad a través del establecimiento de protocolos de operación, memorandos de entendimiento y memorando de acuerdo necesarios para concretar las asociaciones internacionales y relaciones conjuntas, interagencias comerciales e industriales.
- Mejorar los bancos de datos nacionales, en automatización, y sin sensores de extracción de informaciones y fusión de datos.

- En conformidad con la ley, la política y las directrices de cada país, desarrollar e implementar procedimientos de tratamiento de informaciones para identificar datos que exigen protección especial aprovechando los esfuerzos actuales para desarrollar acceso seguro y autenticado y controles de usuario para informaciones clasificadas, sensibles o restringidas.
- Desarrollar una arquitectura abierta para compartir los datos, con patrones de gobernanza para el acceso al almacenamiento de informaciones Web.
- Establecer e implementar patrones de comunicaciones interoperables.
- Evaluar el establecimiento de una red de información virtual centrada en la red que puede ser compartida, a niveles de seguridad apropiada, por agencias federales, estatales, locales e internacionales con responsabilidades marítimas y fluviales.
- Incentivar la asociación con Organización Internacional de Patrones y la Organización Marítima Internacional para buscar patrones marítimos internacionalmente reconocidos y expectativas de seguridad.

3.6) Estableciendo Objetivos y Orientaciones.

El establecimiento de objetivos y orientaciones fue realizado utilizando una matriz con cinco áreas de interés para el establecimiento de una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, son ellos:

1. Agencias Vinculadas (Comunidad Marítima interesada)
2. Acuerdos Internacionales existentes;
3. Marco legal vigente;
4. Protocolos de Intercambio de Información; y
5. Sistemas de CNTM y Otros;

En siete campos de actuación interna y externa de los actores de la Comunidad Marítima Regional:

- Control de Fronteras;
- Actividades de Pesca;
- Aduana;
- Safety and Security;
- Defensa;
- Polución Ambiental;
- Actividades de Petróleo.

De esa matriz conteniendo los principales hechos pertinentes y portadores de información se obtuvieron las consecuencias y las respectivas medidas para cada consecuencia, generándose así las principales actividades que podrán ser desarrolladas en forma combinada.

Del agrupamiento de las mencionadas iniciativas fueron sintetizados los objetivos y orientaciones, del presente enfocados para el establecimiento de la referida Política.

De la matriz, resultan los hechos que guardan elevado potencial de futuro, aquí denominados de hechos portadores de futuro. Esos hechos fueron agrupados y resultan, después del análisis resumido, en el escenario Prospectivo para la política, conforme descrito en el ítem 2(Visualizando un escenario de múltiples capas de Información Marítima Regional).

A partir de ese escenario fueron obtenidas iniciativas y actividades que, una vez condensadas por cada finalidad específica, resulta de la elaboración de los objetivos y orientaciones para el futuro.

Para los objetivos y orientaciones del presente y futuro, fueron agrupados para producir el Mapa Estratégico de la política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

3.6.1) Mapa Estratégico para la Política de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

Hoy, las amenazas poseen la capacidad de infringir un gran perjuicio a los Estados y, en ese sentido, la consciencia situacional marítima requiere esfuerzos combinados y conjuntos para la protección de intereses comunes en términos de defensa y seguridad marítima nacional, regional y global.

Así, el Mapa Estratégico describe, fruto de los análisis realizados en los Pasos anteriores, como los Países del Plan CODEFTRAMI pueden promover los esfuerzos para ampliar y reforzar el intercambio de informaciones de modo de proporcionar un mejor conocimiento anticipado del ambiente marítimo y fluvial. Fue considerado como sistema de esa Política el entorno regional y extra-regional conformado por los Países del Plan CODEFTRAMI en sus aspiraciones e intereses de seguridad y defensa.

Las iniciativas del presente fueron construidas con base en los análisis de los Pasos citados, buscando extraer hechos que consubstancian amenazas y oportunidades (campo externo) y factores de fuerza y debilidad (ambiente interno) al sistema. De las iniciativas semejantes fue posible agruparlas para establecer Objetivos presentes. El conjunto del análisis de esas iniciativas fue en consonancia con los hechos portadores del futuro, en base para la construcción del Escenario, cuyo propósito fue propiciar la elaboración de iniciativas y objetivos futuros.

En ese Mapa se asignan cuatro etapas para la elaboración de una Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, que son: Misión y Visión de la Organización conformada por los Países del referido Plan; los Objetivos de la Política; y las Iniciativas en términos de Procesos y de Conocimiento y aprendizajes desarrollados de cada Objetivo. El Mapa está representado en la Figura siguiente:

MAPA ESTRATEGICO POL. INF. MARIT. Y FLUV. PAÍSES PLAN CODEFTRAMI			
MISION		VISION	
La Coordinación de las actividades de CNTM es necesaria para el establecimiento de un sistema integrado que, desde tiempo de paz, en crisis y en conflicto armado, contribuya a la interacción entre la Comunidad Marítima y las Fuerzas Navales y al monitoreo, seguridad y defensa del TM Interamericano.		Ampliar la calidad y la cantidad de informaciones marítimas y fluviales, incluyendo datos provenientes de sistemas de apoyo análisis y clasificación de navíos de interés, de modo de proporcionar un panorama de superficie Interamericano y contribuir para el desarrollo de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI.	
	CREACION DE UN COMITE DE COORDENACION DE LA POLÍTICA	REFORZAR LA COOPERACION INTERNACIONAL EN INTERCAMBIO DE INFORMACIONES	SOCIE
	- Crear un Comité para el desarrollo, la articulación y la coordinación de actualizaciones y/o de futuras Políticas de Intercambio de Informaciones Marítimas y	- Extender a los demás Países del Plan CODEFTRAMI los términos del Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas en el ámbito del CAMAS (2012).	

	Fluviales. - Establecer un eslabón de enlace para contribuir al debate académico de temas de Seguridad Multidimensional, con derivación para las actividades de seguridad del TM Interamericano, bajo la égida de la OEA.	- Establecer un nuevo Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas de los Países del Plan CODEFTRAMI, con especial atención a compartir informaciones marítimas y fluviales atinentes a los navíos de interés, que puedan contener datos públicos y reservados, sobre informaciones colaborativas y/o no colaborativas. . - Incorporación de los datos AIS de los demás países a la actual Red AIS del CAMAS, creando la Red AIS de los Países del Plan CODEFTRAMI.	
	PROMOVER MECANISMOS PARA LA COORDENACION DE MEDIDAS REGIONALES DE COMPARTIR INFORMACIONES		
	- Definir los procedimientos para ampliar la coordinación y al priorización de compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI.	- Actualizar el Plan CODEFTRAMI en lo que respecta a la ampliación de funciones relacionadas, especialmente, al intercambio de informaciones desde tiempo de paz, en crisis y conflicto armado.	
P R O C E S O S	IMPLANTACION DE COMPARTIR DE INFORMACIONES POR CAPAS	MEJORAR CAPACIDADES Y PROCEDIMIENTOS PARA IDENTIFICAR AMENAZAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES	P R O C E S O S
	- Buscar en el ámbito nacional, por intermedio de los COLCOS, liderar los esfuerzos de los Países para aproximar las agencias relacionadas a la seguridad marítima y fluvial, de modo de contribuir para implementar, en un futuro próximo, el compartir informaciones en capas.	- Desarrollar e implantar una Publicación que condense los Procedimientos Operativos a ser adoptados de forma combinada por los países del Plan CODEFTRAMI.	
	- Las capas de informaciones marítimas y fluviales también deben incluir un acompañamiento y control positivo de navíos de alto interés, conforme previsto en el concepto de Navíos de Interés aprobados en la esfera de los Países del Plan CODEFTRAMI.	- Establecer un Procedimiento Operativo que tenga como objetivo el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés de los Países del Plan CODEFTRAMI.	
	DESARROLLAR UNA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMACIONES MARÍTIMAS Y FLUVIALES CLASIFICADAS DE LOS PAÍSES DEL PLAN CODEFTRAMI		
	- Actualizar los Sistemas de Gerenciamiento de Información para conformar, un Sistema centralizado y coordinado para interpretar, analizar, fusionar y gerenciar las informaciones marítimas y fluviales transmitidas entre los Países del Plan CODEFTRAMI, con énfasis en los datos obtenidos acerca de Navíos de Interés, mediante la adaptación o el desarrollo de nuevos programas para tal fin. - Buscar centralizar en la Red Interamericana de Telecomunicaciones (Red IANT) como Red de seguridad y principal para compartir informaciones atinentes a los Navíos de Interés, configurándose así en el canal prioritario y esencial para el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de datos ostensivos y reservados y sobre navíos colaborativos y no colaborativos. - Para el intercambio de Informaciones marítimas y fluviales, cuando las informaciones fueran clasificadas, el Sistema Atria será el utilizado, en conjunto con la Red IANT.		
RE	DESARROLLAR INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS EN LA CLASIFICACION DE NAVIOS DE INTERES Y EN COMPARTIR INFORMACIONES		RE

	- Intensificar el intercambio de experiencias y el intercambio en sistemas de apoyo al análisis y a la clasificación de navíos de interés. - Evaluar el establecimiento de asociaciones estratégicas con relevantes organizaciones de seguridad marítima con énfasis en CNTM. - Crear un Módulo de Enseñanza de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI sobre el empleo de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas y fluviales asistidas por computadores. En ese contexto, ampliar los módulos de estudios que especifiquen reglas de control y de seguridad, los cuadros legales de informaciones sensibles y preservadas y las especificidades sobre el intercambio de informaciones acerca de navíos de Interés clasificados y no colaborativos. - Establecer un Ejercicio dedicado al Intercambio de Informaciones y Medidas de CNTM específicas para tal actividad, cuando involucren datos sensibles, clasificados y no-colaborativos, que son transmitidos entre agencias de un mismo país, o entre Países del Plan CODEFTRAMI.	
--	--	--

3.6.2) Objetivos de la Política de Intercambio de Informaciones Marítimas y Fluviales.

En alusión al citado Mapa Estratégico, los Objetivos de la Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, son los siguientes:

3.6.2.x – CREACIÓN DE UN COMITÉ DE COORDINACIÓN DE LA POLÍTICA.

- a) Crear un Comité para el desarrollo, la articulación y la coordinación de actualizaciones y/o de futuras Políticas de Intercambio de Información Marítima y Fluvial, con la participación de las demás ORGACONTRAM de los Países del Plan CODEFTRAMI.
- b) Establecer junto a la Secretaria de la CNIE-CNTM una cadena de enlace para contribuir al debate académico de temas de Seguridad Multidimensional, con derivación para las actividades de seguridad del TM Interamericano, bajo la egida de la OEA, proporcionando la aproximación de las organizaciones de CNTM con aquella Organización.

3.6.2.x – REFORZAR LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN INTERCÂMBIO DE INFORMACIONES.

- a) Establecer un nuevo Acuerdo Multilateral de Intercambio de Informaciones Marítimas de los Países del Plan CODEFTRAMI, con especial atención a compartir informaciones marítimas y fluviales atinentes a los navíos de interés, que puedan contener datos públicos y reservados, sobre informaciones colaborativas y/o no colaborativas.
- b) Priorizar entre los Países el intercambio de informaciones de navíos de interés que entran o salen de los puertos de una nación, aguas internas o mares territoriales cuando son razonablemente sospechosos de actividades ilícitas en el dominio marítimo y fluvial, así como aquellos que, potencialmente, pueden causar daños al medio ambiente por accidentes o crímenes de polución ambiental.
- c) Incorporación de los datos AIS de los demás países al actual Red AIS del AMAS, creando la Red AIS de los Países del Plan CODEFTRAMI, de modo de poder obtener un panorama de superficie americano y para mejorar la identificación y rastreo de embarcaciones marítimas y fluviales.

- d) Divulgar, difundir, incentivar e intensificar en los Países del Plan CODEFTRAMI de la página web *All Partners Accsses Network* (APAN), relativa a las actividades de la CNIE-CNTM, conteniendo, entre otros recursos, archivos históricos de los avances, acuerdos, actas y otras referencias que permitan ampliar los conocimientos enfocados para el desarrollo de nuevas Conferencias Especializadas en CNTM y otras medidas.
- e) Adoptar procedimientos simplificados de intercambio de informaciones sobre inspecciones irregulares de navíos con tránsito internacional sospechosos de transportar carga peligrosa o criminal.
- f) En el ámbito nacional, buscar estrechar progresivamente los lazos y reforzar los acuerdos y términos de cooperación con las fuerzas de seguridad pública, autoridades fiscales y de medio ambiente, buscando la sinergia en las acciones, de forma de obtener resultados significativos en pro del intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés.
- g) De modo de ampliar el panorama de superficie y posibilitar un incremento de compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, en el ámbito internacional es indispensable la aproximación con Organismos de relevancia en CNTM.
 - Sea Visión_- Sistema del Ministerio de Transporte de los EUA, cuyo objetivo es el aumento de la seguridad y el establecimiento de asociaciones en la comunidad marítima por intermedio del gerenciamiento y compartir de informaciones no clasificadas en la Web. Una de las herramientas útiles del Sea Visión es el recurso que permite al usuario configurar alertas para navíos individuales o áreas geográficas en el dominio marítimo.
 - Virtual Regional Maritime Traffic Centre Americas (VRMTC-A) – el VRMTC y un Sistema gerenciado por la MD/Marina Italiana y consiste en una red virtual que une los Centros de Operaciones Marítimas de esa Iniciativa. En esta red, explorando los recursos de conectividad ofrecidos por la internet, informaciones no clasificadas relacionadas al TM comercial son compartidas. El Sistema es particularmente económico, fácil de gerenciar y las informaciones provienen de fuentes certificadas.
 - Maritime Security and Safety Information System (MSSIS) - el MSSIS es una red perteneciente a la MD/Armada de los EUA, de bajo costo, no clasificada, en tiempo real,

utilizada para rastrear navíos en cuanto cruzan las vías navegables del mundo. Los países que emplean el MSSIS en sus operaciones de flete son capaces de compartir datos AIS. El principal objetivo del MSSIS es aumentar la seguridad marítima a través de una exhibición abarcativa de la situación de los navíos equipados con AIS. Actualmente, más de 70 países adherirán a la red. El sistema acompaña más de 62 mil embarcaciones y se constituye en herramienta inestimable para las fuerzas de seguridad a nivel mundial, produciendo soporte para operaciones militares internacionales y ejercicios conjuntos y combinados, así como misiones de búsqueda y rescate.

- h) En ese contexto, los Países del Plan CODEFTRAMI deberán, en función de Acuerdos, Memorandos de Entendimiento e intereses pré-definidos, evaluar la participación en el *Global Maritime Community of Interest(GMCOI)*, un Organismo destinado para contribuir en el ámbito mundial, con énfasis para el continente americano, en el desarrollo de la Consciencia Situacional Marítima.

3.6.2.X – PROMOVER MECANISMOS PARA LA COORDINACIÓN DE MEDIDAS REGIONALES DE COMPARTIR INFORMACIONES.

- a) Definir los procedimientos para ampliar la coordinación y priorizando el compartir informaciones marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, en el ámbito internacional, regional y nacional.
- b) Actualizar el Plan CODEFTRAMI en lo que respecta a la ampliación de funciones relacionadas, especialmente, al intercambio de informaciones desde el tiempo de paz, en crisis y conflicto armado.
- c) Promover el compartir informaciones marítimas y fluviales que contribuyan para la implementación, en especial de los siguientes marcos regulatorios:
 - Convención para la Supresión de Actos Ilícitos Contra la Navegación Marítima (*SUA Convention*);
 - Convención Internacional para la Prevención de la Polución Causada por Navíos (MARPOL 73/78).

3.6.2.X – IMPLEMENTACIÓN DEL COMPARTIR INFORMACIONES POR CAPAS.

- a) Buscar en el ámbito nacional, por intermedio de los COLCOS, liderar los esfuerzos de los Países para aproximar las agencias relacionadas a la seguridad marítima y fluvial, de modo de contribuir para implementar, en un futuro próximo, el compartir informaciones en capas.
- b) Todas las informaciones sobre amenazas marítimas serán abordadas a través de las autoridades nacionales, de acuerdo con el derecho nacional e internacional, para la realización de la misión y la autodefensa, cuando sea necesaria.
- c) Las capas de informaciones marítimas y fluviales también deben incluir un acompañamiento y control positivo de navíos de alto interés, conforme previsto en el concepto de Navíos de Interés según Plan CODEFTRAMI.
- d) En todos los recursos, instalaciones, sistemas o puertos marítimos exigen una protección de forma semejante. Así, es importante que los COLCOs sigan las orientaciones de los Gobiernos Federales, en colaboración con los gobiernos Estaduales y Municipales y con el sector privado para evaluar y priorizar las instalaciones críticas, recursos, infra-estructura y locales que corren el mayor riesgo de actos hostiles o ilegales y, de ese modo, prever también cuales informaciones de interés deben fluir bajo la base de capas.
- e) Las inspecciones físicas de seguridad resultan muchas veces en informaciones sensibles y clasificadas sobre cargas. Con millares de contenedores que entran y salen de los países del Plan CODEFTRAMI todos los días, la inspección física de toda esa carga efectivamente son prohibitivamente caras y muchas veces ineficaces. Usando informes producidos por los sectores privados, los Países pueden optimizar las inspecciones y seleccionar los datos de interés para las Agencias, de modo a extraer aquello que debe constar compartir de informaciones para los COLCOS, de modo que estos últimos puedan contribuir para la diseminación de datos de interés en el ámbito internacional.
- f) Es importante que los Países del Plan CODEFTRAMI, juntamente con sus asociaciones internacionales, deben contribuir para diseminar informaciones marítimas y fluviales resultantes del monitoreo de navíos, de cargas y de

personas de interés para contribuir a la integridad y al gerenciamiento del TM, la interdicción o desvío de navíos para inspecciones e investigación.

- g) Reconociendo la importancia crítica de la interoperabilidad, se debe buscar el compartir informaciones marítimas y fluviales que cooperen para las acciones derivadas de seguridad en los niveles operacional y táctico.
- h) Siempre que sea posible y operacionalmente eficaces, el compartir informaciones debe contribuir para facilitar la interacción directa y/o uso eficiente de recursos limitados. Además de eso, deberán ser implementados protocolos de coordinación concretos y bien definidos y mecanismos de comunicación, incluyendo procedimientos para difundir datos de interés.

3.6.2.X – MEJORAR CAPACIDADES Y PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAR AMENAZAS MARÍTIMAS.

- a) Desarrollar e implantar una Publicación que condense los Procedimientos Operativos a ser adoptados de forma combinada por los países del Plan CODEFTRAMI, conteniendo en cada procedimiento a ser incorporado su descripción y generalidades, o su objetivo, o su método de formación y la descripción. Se debe destacar, en especial, la situación donde será empleado, si en tiempo de paz, de crisis o conflicto armado, principalmente en aquellos destinados a incrementar la seguridad por intermedio del incremento del intercambio de informaciones marítimas y fluviales.
- b) Establecer un Procedimiento Operativo que tenga como objetivo el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de interés de los Países del Plan CODEFTRAMI. Un ejemplo de ese Procedimiento está en prueba en el ámbito de los Países del AMAS, cuyo objetivo, dentro de otros es:
 - Ampliar la interacción entre los Países;
 - Incrementar el intercambio de informaciones marítimas y fluviales entre las Organizaciones de los referidos Países;
 - Contribuir a un conocimiento anticipado de la situación marítima y fluvial en las Áreas Marítimas del TM Interamericano;
 - Conocimiento con base en la elaboración de estadísticas;
 - Establecimiento de una consciencia comparativa de la situación marítima y fluvial para diseminar informaciones a los usuarios en todos los niveles; y
 - Establecimiento de un panorama de superficie para las Máximas autoridades de CNTM (Major Área Commander – MAC - por ejemplo).

3.6.2.x – DESARROLLAR UNA PLATAFORMA CENTRALIZADA PARA GERENCIAR INFORMACIONES MARÍTIMAS Y FLUVIALES DE LOS PAISES DEL PLAN CODEFTRAMI.

- a) Actualizar los Sistemas de Gerenciamiento de Información para conformar, en un período de cinco años, un Sistema centralizado y coordinado para interpretar, analizar, fusionar y gerenciar las informaciones marítimas y fluviales transmitidas entre los Países del Plan CODEFTRAMI, con énfasis en los datos obtenidos acerca de Navíos de Interés, mediante la adaptación o el desarrollo de nuevos programas para tal fin.
- b) Nuevas capacidades necesitan ser desarrolladas a través de inversiones en tecnología, incluyendo sensores y plataformas, comunicaciones y compartir informaciones y exploración de informaciones. De ese modo, buscar centralizar en la Red Interamericana de Telecomunicaciones (Red IANT) como Red de seguridad y principal para el compartir de informaciones atinentes a

los Navíos de Interés, configurando así un canal prioritario y esencial para el intercambio de informaciones marítimas y fluviales de datos públicos y reservados y sobre navíos colaborativos y no colaborativos.

- c) Los Países del Plan CODEFTRAMI deberán utilizar para el Intercambio de Informaciones marítimas y fluviales, cuando las informaciones fueran clasificadas, el Sistema Atria, que está siendo actualmente utilizado para los mensajes de ejercicios de CNTM.
- d) Intensificar el intercambio de experiencias y el intercambio en sistemas de apoyo al análisis y clasificación de los navíos de interés.

3.6.2.X – DESARROLLAR UN INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS EN LA CLASIFICACIÓN DE NAVIOS DE INTERES Y EN COMPARTIR INFORMACIONES.

- a) Implementar el intercambio entre los Países del Plan CODEFTRAMI atinente al adiestramiento operativo, las experiencias obtenidas, en el desarrollo de las mejores prácticas y en los avances en el empleo singular, conjunto o combinado de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas asistidas por computadores.
- b) De modo de ampliar los estudios que posibilitan obtener un panorama de superficie y contribuir para incrementar el compartir informaciones de los Países, en el ámbito internacional e indispensable a la aproximación con Organismos de relevancia en debates sobre cuestiones importantes que involucran a seguridad marítima y fluvial, en el campo regional y mundial.
- c) Implantar en los Cursos de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI un módulo de enseñanza sobre el empleo de sistemas de evaluación de riesgos y amenazas marítimas y fluviales asistidas por computadores. En ese contexto, ampliar los módulos de estudios que especifiquen reglas de control y de seguridad, los cuadros legales de informaciones sensibles y preservadas y las especificidades sobre el intercambio de informaciones sobre navíos de Interés clasificados y no colaborativos.
- d) Establecer un Ejercicio dedicado al Intercambio de Informaciones y Medidas de CNTM específicas para tal actividad, cuando involucra datos sensibles, clasificados y no-colaborativos, que son transmitidos entre agencias de un mismo país, o entre Países del Plan CODEFTRAMI.

3.6.3) Orientaciones de la Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI.

Las Orientaciones de la Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, son las siguientes:

- a) Medidas de seguridad excesivamente restrictivas, innecesariamente costosas o reaccionarias para reducir vulnerabilidades pueden resultar en daños, en largo plazo, para los Países del Plan CODEFTRAMI, perjudicando contramedidas positivas y promoviendo, involuntariamente, un ambiente propicio al desarrollo de acciones ilegales. Así, medidas de intercambio de informaciones marítimas y fluviales deben acomodar requisitos de informaciones sobre comercio, movimiento de carga y personas, respetando la privacidad de la información y otros derechos legales en cuestión.
- b) La incorporación de prácticas de seguridad y esfuerzos de reducción de vulnerabilidades en las prácticas comerciales del TM se basa en la

implementación de legislaciones claves nacionales, algunas derivadas de Recomendaciones a los países efectuadas por la Organización Marítima Internacional, como el Código de Seguridad Internacional de Navíos e Instalaciones Portuarias (ISPS-CODE), y asociaciones público-privadas. Así, los Países del Plan CODEFTRAMI se basarían en esos estatutos, instrumentos internacionales y mejores prácticas identificadas para desarrollar programas de gobernanza formal de seguridad marítima y fluvial.

- c) Para el establecimiento de Acuerdos, Memorandos de Entendimiento y demás instrumentos legales que sirvan de base para el intercambio de informaciones sensibles, muchas veces clasificadas y no colaborativas, deberán ser establecidos los requisitos de informaciones que podrán ser compartidas entre los países. Además de las cuestiones de aplicación de leyes que resulten en infracciones administrativas, cuyo universo de intercambio de esas informaciones, donde deben ser preservadas las formalidades cuanto a los individuos y los intereses comerciales, parece ser bastante abarcativa, se destaca el siguiente intercambio de informaciones marítimas y fluviales de especial interés para los Países del Plan CODEFTRAMI resultantes de los últimos análisis realizados en el ámbito de la Seguridad Multidimensional Hemisférica en Conferencias bajo la égida de la OEA:
- Los desastres naturales y los de origen humano, enfermedades de alto contagio y otros riesgos a la salud y deterioro del medio ambiente;
 - Los ataques cibernéticos;
 - Pesca ilegal.
 - Accidentes o incidentes en el TM de materiales potencialmente peligrosos, incluido el petróleo, material radiactivo y los residuos tóxicos;
- d) En iniciativas regionales y globales que tratan sobre intercambio de informaciones marítimas y fluviales, siempre han sido mencionadas las cuestiones sobre la dificultad en la esfera nacional de interoperabilidad en nivel transversal (entre agencias/organizaciones distintas en un mismo país) y, más acentuadamente, en el ámbito internacional (entre agencias y organismos internacionales). Se incrementa en eso los lazos culturales, de cooperación y la carencia de sistemas de análisis de riesgos (que son relativamente nuevos). Todavía en ese contexto, se destaca que a veces los datos con clasificación en exceso y, en muchos casos, datos carentes de clasificación cuando se trata de la preservación de datos personales y comerciales. Así, es esencial intensificar la búsqueda de acuerdos de cooperación entre agencias nacionales e internacionales que mitiguen esas dificultades y abran camino para nuevas perspectivas de cooperación y entendimiento.

4) Conclusión.

El presente documento describe un método para establecer una futura Política de Intercambio de Información Marítima y Fluvial de los Países del Plan CODEFTRAMI, que permita acrecentar el nivel de intercambio y cooperación regional al respecto.

En tal sentido, busca contribuir a la Organización en la consolidación de una gestión eficiente de la información operativa relacionada con el Control Naval del Tráfico Marítimo y Fluvial para los próximos años

Está en consonancia con las políticas y estrategias superiores establecidas por la OEA, en especial por la Secretaria General y de Seguridad Multidimensional, siendo coherente con los debates y asuntos tratados en las últimas Conferencias de Seguridad y Defensa Hemisférica y Conferencias Especializadas (CNIE-CNTM).

En ese contexto, se buscó abordar inicialmente, como transponer o eliminar barreras que pueden limitar y / o impedir el intercambio de información a través de sectores nacionales y organizaciones internacionales y entre autoridades públicas y privadas que actúan en las actividades marítimas y fluviales de los Países del Plan CODEFTRAMI, contemplando las diferentes opciones políticas para mejorar la cooperación e intercambio de información , así como sobre los beneficios esperados a partir de esa postura.

En cuanto al enfoque, estará centrado en la importancia de compartir información, configuración de sistemas de CNTM, limitaciones experimentadas para el intercambio de datos y tendencias futuras en relación a los ambientes de compartir información.

En su contenido, se describe un escenario del cual surgen objetivos, estrategias e iniciativas futuras, buscándose un abordaje gradual y regional para la construcción de un intercambio de información marítima y fluvial, con iniciativas descentralizadas inicialmente y con perspectivas de buscar mecanismos de centralización en el medio y largo plazo, en virtud de los avances tecnológicos y capacidades nacionales y regionales disponibles.

5) Glosario de Términos.

- **Dominio Marítimo.** - todas las áreas y cosas relacionadas o adyacentes a un mar, océano o otra vía navegable, incluyendo las actividades, infraestructura, personas, carga y embarcaciones marítimas, además de otros transportes.
- **Concientización del Dominio Marítimo (MDA).** - Es la comprensión efectiva de cualquier cosa o hecho asociado al dominio marítimo que pueda afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente de los Estados Unidos.
- **Comunidad Global de Intereses Marítimos (GMCOI).** - Incluye, entre otros intereses, los Departamentos y agencias federales, estatales y locales con responsabilidades en el dominio marítimo de los EUA. Como ciertos riesgos e intereses son comunes al gobierno, a los negocios y a los ciudadanos, la participación de la comunidad incluye partes interesadas públicas, privadas y comerciales, así como gobiernos extranjeros y partes interesadas internacionales.
- **Infraestructuras Críticas.** - Son los sistemas y activos, físicos o virtuales, vitales para los Estados, cuya incapacidad o destrucción causaría un impacto debilitante en la seguridad, incluyendo en la economía nacional, salud pública o cualquier combinación de esos asuntos.
- **Cadena de Suministro Global.** - sistema compuesto por organizaciones, personas, tecnologías, actividades, informaciones y recursos involucrados en el movimiento de productos o servicios de suministro para clientes en todo o mundo. Las actividades de la cadena de suplementos transforman los recursos naturales, materias primas y componentes en productos acabados entregados a los clientes finales. El sistema global depende de una red interconectada de infraestructura y caminos de transporte, tecnología de la información y redes cibernéticas y de energía.
- **Seguridad.** - Una condición que resulta del establecimiento y manutención de medidas de protección para garantizar un estado de inviolabilidad de actos o influencias hostiles.

CLASIFICACIÓN DE NAVES

Clasificación Naves de Interés

Buque Normal (NORM)

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

NORM: Normal

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

ESP: Especial

COI: Contacto de Interés

CCOI: Contacto Crítico de Interés

ESPECIAL (ESP)

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

CONTACTO DE INTERÉS (COI)

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

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

CONTACTO CRÍTICO DE INTERÉS (CCOI)

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

AUTORIDAD DE CLASIFICACIÓN, RECLASIFICACIÓN / DESCLASIFICACIÓN DE CONTACTOS

Sobre la Autoridad de clasificación de contactos:

- En situación de paz. - designación de contactos por los COLCOS del ORIGEN:
- En situación de crisis o conflicto armado, activadas las ORGACONTRAM, serán designados por las Autoridades de control Operativo (OCA).

Sobre la Autoridad de reclasificación / desclasificación de contactos:

- En situación de paz. - designación de contactos por los COLCOS a su CRITERIO:
- En situación de crisis o conflicto armado, activadas las ORGACONTRAM, serán designados por las Autoridades de control Operativo (OCA).

NUEVO FORMATO EXPERIMENTAL DE MENSAJES RAINFORM

1. Formato de MENSAJE RAINFORM a ser enviado por correo electrónico

P.....Z.....
(mes) (año)

FM COLCO
(originador del mensaje)

TO COLCO.....
(destinatario del mensaje)

INFO COLCO
(puerto(s) a ser visitado)

BT
CLASIFICACIÓN

MENSAJE RAINFORM N°
(N° secuencial /mes)

- En anexo transmito Planilla con el Tráfico Marítimo de interés relativo al período de
..... a//
(GFH Z) a (GFHZ mes año).

= = = = =

2. Planilla de datos adjunta al MENSAJE RAINFORM

PLANILLA RAINFORM

MENSAJE RAINFORM									
PLANILLA N°									
NOMBRE	TIPO	IMO/IRIN	BAND	VEL	LAT/LONG	POSICION / ETD	ETA / PUERTO	PUERTOS VISITADOS	OBS
MSC Poesia	Passenger	93870773 / 3EPL4	Panamá	22.5	285623S / 0481949W	131MN a NE de RGN / 261100ZJAN20	MVD / 281000ZJAN20	STS / BAI	
MN Mercosul Guarani	Carga	9234135 / PPXT	Brasil	11	343503S / 0582148W	ITJ / 231430ZJAN20	BAI / 270210ZJN2020	ITJ / BAI	