



*XVI CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN
CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO*



ACTA FINAL

Ciudad de Asunción, 05 - 07 de noviembre del 2024

VIRTUAL



*XVI CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN
CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO*

ORGANIZACIÓN

ARMADA ANFITRIONA

ARMADA DE PARAGUAY

DE MANERA PRESENCIAL

Capitán de Navío DEM

RICARDO JAVIER SANABRIA PEREIRA

Comando Local de Control Operativo – PARAGUAY

SECRETARIO CNIE-CNTM

Capitán de Fragata DEM

CHRISTIAN ARIEL SOSA VILLALBA

Jefe de Operaciones COLCO Paraguay

Secretaría RITN

Capitán de Corbeta

MATÍAS LEANDRO NICOLAS GADEA

Delegado Representante Secretaría RITN

Secretaría RITN

Capitán de Fragata (R)

LOWELL V. MCCLINTOCK

Director de Relaciones Exteriores

Secretaría RITN

Sub Oficial Mayor

JEFFERSON ESPIRITO SANTO CRUZ

Auxiliar Técnico



DELEGACIONES PARTICIPANTES DE MANERA VIRTUAL

CAMAS

Contralmirante

HÉCTOR MAGLIOCCA

Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur

Capitán de Navío

AUGUSTO SEBASTIÁN RIVOLTA

Asesor Argentino del Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur

Capitán de Mar y Guerra

RENATO LEITE FERNANDES

Asesor Brasileiro del Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur

Capitán de Navío

MARCIAL MARTÍNEZ GAYOSO

Asesor Paraguayo del Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur

Capitán de Navío CG

MARIO VAUCHER

Asesor Uruguayo del Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur

Capitán de Corbeta

MAURO MARTÍNEZ

Jefe de Operaciones del Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur



ARGENTINA

Capitán de Navío

FLAVIO ARIEL OLIVIERI

Comando Local de Control Operativo - Argentina

BRASIL

Capitán de Mar y Guerra

CARLOS ALEXANDRE ALVES BORGES DIAS

Comando Local de Control Operativo – Brasil

Capitán de Mar y Guerra

FERNANDO PEREIRA DE ALMEIDA

Asesor de CNTM de COLCO – Brasil

CHILE

Capitán de Navío SR

CRISTIAN GÁLVEZ VERGARA

Comando Local de Control Operativo - Chile

Capitán de Corbeta SR

LUIS PINTO MARTÍNEZ

Asesor Comando Local de Control Operativo - Chile

COLOMBIA

Capitán de Navío

GERMAN DARÍO CASTRO TRIANA

Director de Operaciones Armada de Colombia



ECUADOR

Capitán de Corbeta

REALPE ROBALINO ANGEL

Delegado Representante COLCO – Ecuador

EL SALVADOR

Capitán de Corbeta DEMN

MARIO ALBERTO ORELLANA CABRERA

Delegado Representante COLCO – El Salvador

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Capitán de Fragata

RUBEN LOPEZ

Delegado Representante del NCAGS - 4TA. Flota EE.UU.

Capitán de Corbeta

SHANNON J MCBRIDE

Delegado Representante del NCAGS - 4TA. Flota EE.UU.

MEXICO

Capitán de Fragata

OSCAR JIMÉNEZ VELÁZQUEZ

Delegado Representante COLCO - México

PERÚ

Capitán de Corbeta

VÍCTOR ACEVEDO DÍAZ

Delegado Representante COLCO - Perú



URUGUAY

Capitán de Fragata

PABLO MARTINI

Comando Local de Control Operativo - Uruguay



*XVI CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EN
CONTROL NAVAL DE TRÁFICO MARÍTIMO*

ACTA FINAL

PREÁMBULO

En la Republica del Paraguay, Ciudad de Asunción, del 05 al 07 de noviembre del 2024, la Armada Paraguaya (ARPAR), sirvió como anfitrión de la XVI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo (CNIE - CNTM), en la que participaron once (11) delegaciones de Armadas del Continente (Colombia, Chile, Ecuador, Estados Unidos, El Salvador, México y Perú), del Área Marítima del Atlántico Sur (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay) y la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (RITN).

La Conferencia se desarrolló de manera virtual desde las instalaciones de la Secretaría de Marina – Armada Paraguaya, en cumplimiento a la RECOMENDACIÓN N° 01/XV CNIE-CNTM, llevada a cabo en la Ciudad de México.

Luego de la ceremonia de apertura de la conferencia y posterior presentación, y saludo protocolar de las delegaciones participantes, se llevó a cabo la exposición del tema central de la conferencia por parte de la Secretaría del Comando Local de Control Operativo del Paraguay (COLCO PY), donde se expusieron y analizaron los aspectos en referencia al tema: “Desafío en la seguridad fluvial ante amenazas a las líneas de comunicaciones en la Hidrovía Paraguay – Paraná”.

Durante el desarrollo de la Conferencia, se trataron y analizaron las RECOMENDACIONES, definidas y establecidas a ser tratadas en el marco de la CNI, relativas al Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM), así como los temas pendientes y anteriores de las Conferencias Especializadas en Control Naval de Tráfico Marítimo, y otras conferencias especializadas, como así también las correspondientes Actas Finales de las últimas reuniones de críticas de los Ejercicios Internacionales de CNTM, denominados TRANSAMERICA (TA) XII y TRASOCEANIC (TO) XXXII, que se consideren pertinentes y en referencia a la CNIE.



EXPOSICIONES

Día martes 05 de noviembre

En la apertura de la XVI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo, el Contralmirante Albino Bogarin Flor, Comandante del Comando de Institutos Navales de Enseñanza de la Armada Paraguaya, dio la bienvenida a representantes navales de varios países americanos y destacó el compromiso de Paraguay en fortalecer la seguridad de las vías fluviales, en especial de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Subrayó la importancia de la cooperación internacional para afrontar amenazas al tráfico fluvial y marítimo, como el narcotráfico, la piratería y el tráfico de personas, y de contar con un sistema de comunicación y control eficiente para asegurar la protección del comercio y del medio ambiente. Además, la Armada Paraguaya remarcó su rol en la protección de los recursos hídricos nacionales y en el apoyo a la seguridad y estabilidad regional a través de una doctrina fluvial con proyección marítima.

El Contralmirante también señaló que la conferencia servirá para mejorar la coordinación de estrategias y procedimientos entre las armadas de América mediante el intercambio de conocimientos y el establecimiento de protocolos comunes que fortalezcan la interoperabilidad y respuesta ante emergencias. Al concluir, resaltó que esta cooperación internacional no solo aumenta la seguridad regional, sino que también fomenta lazos de amistad y camaradería entre los países participantes, además de crear redes de información para un mejor seguimiento y gestión de incidentes en las aguas internacionales y nacionales.

Durante el día se realizaron SEIS exposiciones, de acuerdo con el siguiente detalle:

COLCO PY

- *“Desafíos en la seguridad fluvial ante amenazas a las líneas de comunicaciones en la Hidrovía Paraguay – Paraná, por parte del COLCO PY”.*

La exposición del representante de Paraguay, Capitán de Corbeta Spaini, abordó los desafíos de la seguridad fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná, un corredor estratégico de 3,442 km que conecta cinco países sudamericanos. Destacó que esta vía fluvial es crucial para el comercio internacional, permitiendo la exportación de productos de gran volumen y



bajo costo, como granos y minerales, especialmente para países sin salida directa al mar como Paraguay y Bolivia. Asimismo, resaltó que, aunque la hidrovía impulsa la integración económica regional, enfrenta amenazas significativas, incluyendo piratería, narcotráfico, contrabando, terrorismo y desafíos ambientales, como las bajantes históricas de los ríos. Además, marcó que las capacidades de vigilancia y control son limitadas debido a la vasta extensión del área, lo que complica la seguridad en las zonas de tránsito.

Para abordar estos desafíos, destacó la importancia de una cooperación regional más estrecha entre los países involucrados, fortaleciendo acuerdos multilaterales y protocolos de seguridad. La implementación de tecnologías avanzadas de monitoreo y vigilancia, como el sistema AIS y radares fluviales, es esencial para mejorar la respuesta ante incidentes. Además, se sugirió una capacitación adecuada de las fuerzas de seguridad y el intercambio de inteligencia entre los países para enfrentar las amenazas de manera más efectiva. En conclusión, proteger y mejorar la infraestructura de la Hidrovía Paraguay-Paraná es clave para garantizar su rol como motor económico y fortalecer la conectividad en la región.

RINTN

- *Actividades de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, "DESAFIOS Y PERSPECTIVAS A FUTURO"*

En su exposición el Capitán de Corbeta Gadea, Secretario Adjunto para Operaciones y Adiestramiento, señaló que la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (RITN), creada en 1962, ha evolucionado significativamente desde su origen como una herramienta para la comunicación entre marinas de los países miembros de la Conferencia Naval Interamericana (CNI). A lo largo de los años, ha pasado de utilizar tecnología de comunicaciones por HF (alta frecuencia) a sistemas digitales más avanzados, como el sistema CENTRIXS, con un enfoque en garantizar la seguridad de la información. Asimismo, señaló que, durante la última CNI realizada en Rio de Janeiro Brasil en septiembre de 2024, la RITN asumió una nueva misión al convertirse en la Secretaría Permanente de la CNI, con la responsabilidad de coordinar y mejorar la eficiencia de las conferencias especializadas, y promover la interoperabilidad entre las marinas de los 19 países miembros.

En cuanto a su participación en los ejercicios de Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM), la RITN ha tenido un papel activo desde 2016, aunque ha enfrentado desafíos relacionados con la implementación de su sistema de comunicaciones como medio secundario. La falta de estructura adecuada para estos sistemas ha limitado su efectividad en los ejercicios. Como parte de la mejora continua, propuso dos medidas: la primera, relacionada con los ejercicios CNTM, fue analizar si debería continuar



siendo el sistema secundario de comunicación de los mencionados ejercicios; y la segunda, relacionada con la gestión de la conferencia, fue establecer reuniones virtuales post-conferencia para dar seguimiento a las recomendaciones y mejorar la implementación de acciones acordadas, asegurando que el trabajo de las conferencias sea más eficaz y sostenible.

CAMAS

- “Incorporación de las definiciones de los tipos de buques que se deben monitorear en las áreas marítimas del Plan CODEFTRAMI en la PTI-CNTM Vol,1 (b), edición 2018, con las clasificaciones de buques normales (NORM), buques de interés (VOI) y las autoridades de declaración, clasificación, re-clasificación, desclasificación de los mismos.”

Camas inició su presentación remarcando que la reciente Conferencia Naval se abordó la implementación de clasificaciones actualizadas de buques para la Publicación Táctica Interamericana (PTI) bajo la Resolución No. 4 de la 13ª Conferencia Especializada. Estas clasificaciones—buques estándar (NOR) y buques de interés (VOI)—ya se han adoptado en ejercicios operativos, estableciendo su utilidad en prácticas doctrinales. Una propuesta de CAMAS destacó la adición de tarjetas de identificación visual para mejorar el seguimiento y la precisión en la identificación de buques, utilizando imágenes para evitar errores que podrían surgir por nombres o características similares entre buques. Esta actualización tiene como objetivo reemplazar las clasificaciones anteriores e incluir un suplemento en la PTI que los delegados puedan utilizar como herramienta práctica tanto en tiempos de paz como en escenarios de crisis.

Resaltó que, en tiempos de paz, se otorgará a los delegados una autoridad limitada para clasificar buques, permitiendo una supervisión proactiva del entorno marítimo y asegurando la continuidad en las prácticas de clasificación. Este enfoque está diseñado para evitar un reinicio de la clasificación en situaciones de crisis, manteniendo un marco compartido y sin interrupciones para el monitoreo de buques. El sistema de clasificación actualizado, que será formalizado y accesible en línea por CAMAS, representa una mejora significativa en la coordinación internaval, mejorando la identificación de buques y la preparación mediante protocolos de clasificación estandarizados y de seguimiento continuo.

COLCO ARGENTINA

- “Simplificación de la mensajería de CNTM en los ejercicios, para una mayor practicidad, rapidez y reacción en el desarrollo de los mismos.”

La presentación conducida por el Señor Comandante del Comando de Control Marítimo, Capitán de Navío Olivieri, del tuvo como objetivo proponer la simplificación de las comunicaciones operativas consolidando los formatos de mensajes utilizados en incidentes portuarios y respuestas



de seguridad. Las simplificaciones sugeridas incluyen combinar las notificaciones de incidentes y las medidas de respuesta en un solo mensaje, reduciendo los seguimientos repetitivos. Por ejemplo, el NSSO consolidaría el informe inicial del incidente y las medidas de respuesta en un solo mensaje, mientras que el OCE proporcionaría un solo mensaje de radio náutico para actualizar a las autoridades pertinentes. Se proponen ajustes similares para los mensajes del Sistema de Seguridad, con un nuevo formato que incluya declaraciones y medidas de respuesta, eliminando así pasos redundantes. Estos cambios buscan reducir la carga de mensajes y mejorar la eficiencia sin alterar la estructura existente.

Además, para las notificaciones de cierre de puerto, se recomienda que el NCSO emita un mensaje completo que cubra los detalles del cierre, las condiciones operativas y las medidas adoptadas, respaldado por una alerta náutica simplificada del OCE. Este ajuste simplifica el rol del OCE al consolidar las acciones de cierre y respuesta en una sola alerta. La propuesta sugiere que el OCE proporcione un mensaje consolidado que cubra las actualizaciones de mercantes, declaraciones y la cancelación de la SRA (Evaluación de Riesgo Situacional), mientras que el NCSO comunique las medidas finales para los mercantes. Estas revisiones buscan mantener el rigor procedimental al tiempo que mejoran la capacidad de respuesta práctica de las comunicaciones de operaciones navales.

COLCO-CHILE:

- *"Crisis en el mar rojo y canal de Panamá: implicancias en el tráfico marítimo."*

El CC (R) Jaime Cerva, analista de COLCO Chile, presentó los impactos de la reciente crisis hídrica en el Canal de Panamá y el Mar Rojo sobre el tráfico marítimo a través del Estrecho de Magallanes. Destacó que el Canal de Panamá, que normalmente registra alrededor de 14,000 tránsitos anuales, enfrentó severas restricciones en 2023 debido a la sequía, lo que resultó en una disminución significativa de tránsitos diarios de buques—de 36 a alrededor de 20—y tiempos de espera prolongados, llegando hasta 21 días. Esta crisis llevó a muchas embarcaciones a optar por el Estrecho de Magallanes como ruta alternativa, lo que resultó en un notable aumento de tránsitos allí, con el Estrecho manejando casi el doble de su tráfico habitual a finales de 2023. Para mediados de 2024, las condiciones en el Canal de Panamá se habían normalizado, estabilizándose también el tráfico de buques a través del Estrecho. El gobierno chileno confirmó que cumplió con la demanda aumentada de servicios de pilotaje sin interrupciones, gracias a personal adicional en Punta Arenas, el principal puerto de esta ruta.



Mientras el Mar Rojo, una ruta importante entre Asia y Europa, experimentaba interrupciones debido a ataques de la milicia Hutí, el tráfico a través del Estrecho de Magallanes permaneció en gran medida sin afectación. Solo unos pocos buques optaron por redirigirse a través del Estrecho en lugar del Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, señaló que una escalada del conflicto en el Mar Rojo o el Océano Índico podría llevar a un aumento en los desvíos a través del Estrecho. Las autoridades marítimas de Chile confirmaron que cuentan con los recursos y el personal necesarios para acomodar un mayor tráfico de embarcaciones a través del Estrecho en caso de que surjan nuevas crisis hídricas o conflictos geopolíticos en otros canales marítimos clave.

Día miércoles 06 de noviembre

Durante el día se realizó UNA exposición, de acuerdo con el siguiente detalle:

COLCO BRASIL

- Operaciones institucionales para la seguridad marítima

La exposición presentada por el COLCO Brasil, señaló que la agenda de seguridad marítima de Brasil se centra en abordar desafíos significativos, entre ellos el tráfico de drogas, el contrabando de armas, la pesca ilegal, el contrabando, el lavado de dinero, la trata de personas, la inmigración ilegal, las violaciones de derechos humanos, el robo de identidad y la ocupación no autorizada. Asimismo, resaltó que, en respuesta a estas amenazas, Brasil da prioridad al cumplimiento de las leyes nacionales e internacionales, llevando a cabo operaciones exhaustivas e iniciativas de intercambio de información en colaboración con diversas armadas internacionales y entidades nacionales, como la Policía Federal. Este enfoque multiinstitucional, respaldado por acuerdos formales y asociaciones estratégicas, es esencial para la respuesta coordinada de Brasil ante las diversas amenazas marítimas, contribuyendo a la protección de las aguas nacionales y regionales frente a actividades ilegales persistentes.



RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN N° 01

Incorporar en la PTI-CNTM vol. I (B), edición 2018 y suplemento 1 a la PTI CNTM, las definiciones de los tipos de buques que deben monitorizarse en las áreas marítimas del plan CODEFTRAMI, con las clasificaciones de buques normales (NORM), buques de interés (VOI) y las autoridades de declaración, clasificación, re-clasificación y desclasificación de los mismos. A sus efectos, se adoptarán los formatos incluidos en el ANEXO "A" de la presente acta.

RESOLUCIÓN N° 02

Se aprueba la rotación de OCE y ROCE para los próximos ejercicios de CNTM TRANSAMERICA y TRANSOCEANIC, para las respectivas Áreas Marítimas. Los OCE y ROCE de los próximos Ejercicios deben ratificar sus funciones, de acuerdo con la tabla siguiente:

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

LAS DEMÁS DENOMINACIONES DE OCE Y ROCE SE REALIZARÁN POSTERIOR AL AÑO 2027 POR ORDEN ALFABÉTICO, EN EL IDIOMA ESPAÑOL. LOS OCE (*) SERÁN CONFIRMADOS DURANTE LA XVII CNIE-CNTM ARGENTINA 2026.

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



RESOLUCIÓN N° 03

Según lo propuesto en RECOMENDACIÓN N° 01/ TO XXXII, aprobar los límites de subárea de OCA Colombia Caribe y Pacífico, de acuerdo al siguiente detalle:

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

SUBÁREA DE OCA PACÍFICO

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

RESOLUCIÓN N° 04

De acuerdo a lo propuesto en RECOMENDACIÓN N° 07 / TO XXXII, se eliminan los mensajes HAVENREP, MOVEORD, NONARRIVEDREP, NONSAILEDREP, WEATHER REPORT y SURVIVOR REPORT, de la PTI-CNTM vol. I (B), edición 2018 y del suplemento 1 a la PTI CNTM.



RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN N° 01

a. Cancelar las siguientes Resoluciones/Recomendaciones por cumplimiento, implementación o reformulación:

- *XV CNIE-CNTM 2022 (México):*
 - *Resoluciones: 01, 02, 03 y 05.*
 - *Recomendaciones: 04, 05 y 06.*

b. Resoluciones/Recomendaciones que se mantienen vigentes:

- *XV CNIE-CNTM 2022 (México):*
 - *Resoluciones: 04.*
 - *Recomendaciones: 01, 02, 03 y 07.*

RECOMENDACIÓN N° 02

Los OCE de los futuros ejercicios de CNTM, incluirán en el ANEXO "Z" de la ORDOP de los ejercicios, para ser utilizado de forma experimental, la simplificación de los mensajes: Incidentes Generados en Puertos de los NCSO, Señal De Alerta De Protección (SSAS), cierre de puertos y Merchant Ship Casualty Report. Se adoptarán los formatos incluidos en el ANEXO "B" de la presente acta.

RECOMENDACIÓN N° 03

Establecer reuniones de trabajo virtuales post conferencia para las cuales la Secretaría de la RITN establecerá su periodicidad. Su propósito será dar continuación al trabajo realizado durante la conferencia y mantener el contacto y flujo de información con los países miembros.

RECOMENDACIÓN N° 04

Según la Recomendación N° 5.- CNIE-T&TI 2023 PANAMÁ, la XVI CNIE-CNTM designa al COLCO URUGUAY como representante de la CNIE-CNTM, a los fines de trabajar sobre los requerimientos del sistema criptográfico para los ejercicios CNTM con los representantes de la CNIE-T&TI. A fin de realizar reuniones de trabajo y coordinación de forma virtual con los demás COLCO's, sobre los avances efectuados y posibles pruebas de sistemas criptográficos a ser implementados a futuro.

RECOMENDACIÓN N° 05

COLCO Uruguay remitirá una propuesta de implementación de Medidas NCAGS en la estructura de CNTM, la que deberá ser presentada a las Armadas miembro durante el año 2025, para posteriormente ser analizada durante la XVII CNIE-CNTM ARGENTINA 2026.



Desde la República del Paraguay, en la ciudad de Asunción, siendo las 13:00 horas del día jueves 07 de noviembre del 2024, se finalizan los trabajos de la XVI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo, y se procede a la firma protocolar.

Esta Acta fue presentada y leída en su totalidad a la Junta Directiva de la Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo, el día 07/11/2024, y con la aprobación de todos los representantes el Secretario Ejecutivo anfitrión firma este documento.



Capitán de Corbeta

MATÍAS LEANDRO NICOLAS GADEA

Delegado Representante de la Secretaría de la RITN



Capitán de Fragata DEM

CHRISTIAN ARIEL SOSA VILLALBA

Jefe de Operaciones COLCO Paraguay



Capitán de Navío DEM

RICARDO JAVIER SANABRIA PEREIRA

Comando Local de Control Operativo - PARAGUAY

Secretario CNIE/CNTM



VºBº

Capitán de Navío DEM

ÓSCAR MARCIAL CHAMORRO LEÓN

PREFECTO GENERAL NAVAL

Representante Armada Paraguaya



ANEXO "A"

CLASIFICACIÓN DE BUQUE DE INTERÉS

BUQUE DE INTERES (VOI).

CONCEPTOS SOBRE BUQUE DE INTERES (VOI).

a. Generalidades.

El trabajo de la ORGACONTRAM con la comunidad marítima permitirá la recolección de información cuyo análisis permitirá la creación de un Panorama de Superficie de la actividad comercial en un área en particular. Esto también incluye la localización, identificación y clasificación de Buque de Interés (VOI) para operaciones específicas de vigilancia.

Esta información, será comunicada dentro de la ORGACONTRAM de acuerdo a coordinaciones previas; transmitida oportunamente al Comandante Naval para contribuir a sus operaciones específicas y/o informada a otros Organismos de cada país que lo requieran.

b. Concepto de VOI "BUQUE DE INTERÉS" (Vessel of Interest).

Como su nombre lo indica se refiere a un buque determinado que amerite una atención especial, monitoreo o seguimiento.

No necesariamente implica que está realizando actividades ilegales o acciones enemigas, sino que simplemente requiere mantener un historial detallado sobre el mismo.

Algunos ejemplos genéricos por los cuales se declara un VOI son los siguientes: falla en el LRIT, datos erróneos en AIS, buques obsoletos, buques de pasajeros, buques con carga IMDG, BM que se dirijan hacia áreas o rutas críticas en aspectos de seguridad marítima ("safety") y todo caso en que la Autoridad encargada del Control Marítimo del país considere que sea de interés.

c. Autoridad de clasificación, recalificación / desclasificación de Buques de Interés (VOI).

1. Sobre la Autoridad de clasificación de contactos:

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



2. Sobre la Autoridad de recalificación / descalificación de contactos:

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

d. Clasificación de Buques de Interés (VOI).

Se establece la siguiente clasificación para los buques que deben ser monitoreados en las áreas del Plan CODEFTRAMI.

1. Buque Normal (NORM).

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

2. Buque de Interés (Vessel of Interest – VOI) son clasificados en:

Especial (ESP).

Los buques 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.), así como también los buques que se constante en acciones de posible pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).

CONTACTO DE INTERÉS (COI).

Los buques que tengan deficiencias altamente relevantes en sus antecedentes o en su condición actual, que represente un riesgo para el tráfico marítimo y/o instalaciones portuarias, y requieran la necesidad de 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 solo 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).



e. Cuadro resumen de VOI y sus clasificaciones.

TIPO DE BUQUE	CONCEPTO	AFECTA	DESIGNADO POR
VOI BUQUE DE INTERES <i>(Vessel of Interest)</i>	Buque determinado que amerite una atención especial, monitoreo o seguimiento.	SAFETY o SECURITY (SEGURIDAD o PROTECCIÓN)	COLCO (situación de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situación de crisis o conflicto armado)

TIPO DE BUQUE	CONCEPTO	AFECTA	DESIGNADO POR
NORM BUQUE NORMAL <i>(Normal)</i>	Buque que no tiene clasificación de riesgo o interés especial.	SAFETY (SEGURIDAD)	COLCO situación de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situación de crisis o conflicto armado)
ESP BUQUE ESPECIAL <i>(Especial)</i>	Buque que necesita ser monitoreado y que merezca atención o supervisión de sus movimientos.	SECURITY (PROTECCIÓN)	COLCO (situación de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situación de crisis o conflicto armado)
COI CONTACTO DE INTERÉS <i>(Contact of Interest)</i>	Buque que tenga deficiencias altamente relevantes en sus antecedentes o en su condición actual, que represente un riesgo para el tráfico marítimo y/o instalaciones portuarias, y requiera la necesidad de control.	SECURITY (PROTECCIÓN)	COLCO (situación de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situación de crisis o conflicto armado)
CCOI CONTACTO CRÍTICO DE INTERÉS	Nivel más alto de clasificación de un buque y que representa el mayor nivel de riesgo o amenaza específica.	SECURITY (PROTECCIÓN)	COLCO (situación de paz) u OCA (OPERATIONAL CONTROL AUTHORITY) (situación de



<i>(Critical Contact of Interest)</i>			crisis o conflicto armado)
---------------------------------------	--	--	----------------------------

Nota: el presente anexo reemplazará a la Sección III - Nave de Interés (VOI) del Capítulo 3 de la Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo (PTI-CNTM Vol. I (B)), pagina 3-16 a 3-19.

APÉNDICE I AL ANEXO "A"

TARJETA DE DATOS BUQUE DE INTERÉS (VOI)

MODELO TARJETA DE DATOS DE BUQUE DE INTERÉS (VOI)

Esta tarjeta será utilizada por la ORGACONTRAM para informar, a través de los canales correspondientes, la clasificación de un "Buque de Interés". Esta información deberá ser lo más actualizada posible y deberá ser enviada en el formato PPT (Power Point - 02 diapositivas), según el siguiente formato:

- 1er. Diapositiva:

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





ANEXO "B"

SIMPLIFICACIÓN DE LA MENSAJERÍA DE CNTM EN LOS EJERCICIOS, PARA UNA MAYOR PRACTICIDAD, RAPIDEZ Y REACCIÓN EN EL DESARROLLO DE LOS MISMOS

EJEMPLOS NRO 1

INCIDENTE EN EL PUERTO DEL NCSO

P 131430Z AUG 24

FM NCSO.....

TO OCA.....

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

INCIDENTE EN PUERTO

PERSONAL DE INTELIGENCIA INFORMO, QUE ENTRE LOS OPERARIOS PORTUARIOS QUE REALIZABAN UNA PROTESTA, SE ENCONTRABAN INFILTRADOS INTEGRANTES DE UNA ORGANIZACIÓN TERRORISTA, CON INTENCIÓN DE OCACIONAR DAÑOS EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

MEDIDAS ADOPTADAS

1. EL MUELLE DE CARGA DEL PUERTO PERMANECERA INOPERANTE, POR UN PERIODO DE 4 HORAS.
2. SE CORDINO CON LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
 - ☐ ELEVAR LA CONDICIÓN DE SEGURIDAD EN EL PUERTO.
 - ☐ PATRULLAR LAS ZONAS LINDERAS.
 - ☐ REFORZAR LAS MEDIDAS DE CONTROL DL PERSONAL QUE TRANSITA Y TRABAJA EN LOS MUELLES.
 - ☐ SE ORDENO EL ALISTAMIENTO DE BRIGADA DE EXPLOSIVOS Y BOMBEROS.
3. SE REALIZARÁN TRABAJOS DE VERIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES, A FIN DE ASEGURAR SU OPERATIVIDAD A PARTIR DE 131830Z AUG 24.

BT



RADIO AVISO NAUTICO

P 131405Z AUG 24

FM OCA.....

TO AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS LOS BUQUES EN NAVEGACIÓN //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

NCSO....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

RADIO-AVISO NAUTICO NRO 01

1. PERSONAL DE INTELIGENCIA INFORMO, QUE ENTRE LOS OPERARIOS PORTUARIOS QUE REALIZABAN UNA PROTESTA, SE ENCONTRABAN INFILTRADOS INTEGRANTES DE UNA ORGANIZACIÓN TERRORISTA, CON INTENCIÓN DE OCACIONAR DAÑOS EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

2. EL MUELLE DE CARGA DEL PUERTO PERMANECERA INOPERANTE POR 4 HORAS, HABILITADO A PARTIR LAS 131830Z AUG 24.

3. LOS BUQUES QUE TENGAN PREVISTO INGRESAR A MUELLE, COORDINARA CON AUTORIDADES PORTUARIAS SU HORARIO DE INGRESO.

4. AvRaN SERA CANCELADO EN UN PLAZO DE 5 HORAS.

AUTENTICACIÓN: DELTA – QUEBEC.

BT



EJEMPLO NRO 2

SSAS SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

RADIO AVISO NAUTICO

P 151415Z AUG 24

FM OCA.....

TO AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS LOS BUQUES EN NAVEGACIÓN //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

RADIO-AVISO NAUTICO NRO 04

1. BUQUE PSEISA9/PS ARKLOW CAPE/EI FUE SECUESTRAO POR MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN DEL PAÍS DRAGÓN.

2. SE DESTACO EL PATRULLERO OCEANICO ARA STORNI, DESDE EL PUERTO DE MAR DEL PLATA, PARA REALIZAR INVESTIGACION DE LA SITUACIÓN DEL BUQUE.

3. SE ESTABLECE SRA ZOE, AREA CIRCULAR DE 20 MN DE RADIO CENTRADO EN LA POSICIÓN 3730S05501W.

4. LOS BUQUES DEBEN EVITAR NAVEGAR EN LAS PROXIMIDADES DEL BUQUE SECUESTRAO Y EVADIR TRANSITO POR SRA.

5. AvRaN SERA CANCELADO EN UN PLAZO DE 24 HORAS.

AUTENTICACIÓN: HOTEL – TANGO.

BT



EJEMPLO NRO 3

NCSO MEDIDAS CIERRE DE PUERTO

P 141500Z AUG 24

FM NCSO.....

TO OCAS

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

CIERRE DEL PUERTO

1. QUEDA CERRADO EL PUERTO DE MAR DEL PLATA DEBIDO A RECLAMOS Y PROTESTAS DEL PERSONAL PORTUARIO, EN CONSECUENCIA, DE LA SITUACIÓN ECONOMICA GLOBAL, LLEVANDO AL AUMENTO DESMEDIDO DEL BARRIL DE PETRÓLEO.

2. SE PROCEDIÓ A LA EVACUACIÓN DEL PERSONAL DEL PUERTO.

3. SE PRESENTO PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PNA) EN ZONA DEL CONFLICTO PARA CONTROLAR LA SITUACIÓN.

4. EL PUERTO PERMANECERÁ CERRADO POR 24 HORAS.

BT



RADIO AVISO NAUTICO

P 141515Z AUG 24

FM OCA.....

TO AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS LOS BUQUES EN NAVEGACIÓN //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

RADIO-AVISO NAUTICO NRO 03

1. DEBIDO A PROTESTAS Y RECLAMOS EN PUERTO DE MAR DEL PLATA
QUEDA CERRADO.

2. LOS BUQUES QUE TENGAN DESTINO PUERTO DE MAR DEL PLATA,
DEBERAN EVITAR INGRESAR AL PUERTO A PARTIR DE 141515Z HASTA
151515Z AUG 24.

3. AvRaN SERA CANCELADO EN UN PLAZO DE 24 HORAS.

AUTENTICACIÓN: SIERRA – FOXTROT.

BT



EJEMPLO NRO 4

**MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT
NCSO MEDIDAS FINALES**

P 192100Z AUG 24

FM NCSO.....

TO OCA.....

INFO NFA....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

MEDIDAD FINALES

1. HABIENDO INGRESADO A PUERTO LOS BUQUES PS CHIRA XI Y PS CHIRA XII, FUERON RECIBIDO POR LAS AUTORIDADES SANITARIAS QUIENES AL ARRIBO DE LOS MISMOS EVACUARON A LOS 17 SOBREVIVIENTES Y FUERON TRASLADADOS AL HOSPITAL MÁS CERCANO PARA SU EVALUACIÓN MÉDICA.

2. POSTERIOR A LOS ESTUDIOS REALIZADOS, LOS MEDICOS DETERMINARON QUE LOS PACIENTES SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO DE SALUD, PARA CONTINUAR SU LABOR. QUEDANDO LOS MISMOS A LA ESPERA DE ORDENES DE SUS SUPERIORES.

AUTENTICACIÓN: VICTOR - UNIFORM.

BT



OCA EMITE RADIO AVISO NÁUTICO

RADIO AVISO NÁUTICO

P 191430Z AUG 24

FM OCA.....

TO AIG OCAS AA44

ZEN/TODOS LOS BUQUES EN NAVEGACIÓN //SIMULADO//

INFO ROCE....

OCE.....

BT

UNCLAS

SUBJ/EXER/NOMBRE EJERCICIO.....//

REF: EVENTO NRO ...//

CODIGO DISTAFFTRIGRAMA Y NRO...//

RADIO-AVISO NAUTICO NRO 07

1. BUQUE PSUFXQ/PS CHIRA XIII/AR FUE ATACADO POR LANCHAS RAPIDA CAUSANDO DAÑOS IRREPARABLES, PROVOCANDO SU HUNDIMIENTO INMINENTE

2. SE ESTABLECE SRA ABELARDO, AREA CIRCULAR DE 20 MN DE RADIO CENTRADO EN LA POSICÓN 39280S06045W.

3. LOS BUQUES QUE NAVEGEN DENTRO SRA, DEBERAN RETIRARSE RAPIDAMENTE DE LA MISMA Y BUQUES FUERA DE LA SRA, DEBERAN EVITARLA, EN CASO DE SER NECESARIO CONTORNEARAN Y LUEGO RETOMARAN DERROTA PARA SU DESTINO.

4. AvRaN SERA CANCELADO EN UN PLAZO DE 48 HORAS.

AUTENTICACIÓN: SIERRA – QUEBEC.

BT